# COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

# DÉBATS

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DU

# CANADA

---

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

3 EDOUARD VII, 1903

---

**VOL. LIX**

COMPRENANT DEPUIS LE SIXIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU DIX-NEUVIÈME JOUR DE JUIN INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1903

# Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 6 mai 1903

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

### PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine.—(M. German, par M. Logan.)

### COUR DE L'ECHIQUIER—DETTES DES CHEMINS DE FER.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville). (Texte) : Je dépose un projet de loi n° 155, intitulé :

Acte concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer.

M. l'Orateur, la loi de 1899 permet déjà à la Cour de l'Echiquier d'ordonner la vente d'un chemin de fer, à la demande d'un créancier hypothécaire (mortgagee) ou à la demande d'un porteur de déentures. Le projet de loi que je soumets à la considération de la Chambre a pour but de permettre à la Cour de l'Echiquier d'ordonner la vente d'un chemin de fer à la demande du ministre des Chemins de fer ou à la demande d'un créancier chirographaire, lorsqu'une compagnie de chemin de fer est insolvable ou lorsqu'elle est incapable d'administrer elle-même son entreprise.

### INTERPELLATIONS.

#### IMMIGRANTS RENVOYES.

M. WILSON :

1. Combien d'immigrants a-t-on refusé d'admettre au Canada en 1901, 1902 et jusqu'au 1er avril 1903, et pour quels motifs ?

2. Combien d'immigrants ont été renvoyés dans leur pays d'origine, pour quels motifs et qui en a payé les frais ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) :

1. Durant l'exercice 1901-2, on a refusé d'admettre au Canada 193 immigrants pour la raison qu'ils étaient indigents et pourraient devenir une charge pour le public, ou qu'ils souffraient de quelques maladie répugnante, dangereuse ou contagieuse ; et pour ces raisons, 193 furent renvoyés aux frais de la compagnie de navigation dans les navires de laquelle ces immigrants étaient venus au Canada.

2. Du 1er juillet 1902, au 1er avril 1903, on refusa d'admettre au Canada, pour les mêmes raisons, 147 immigrants qui furent renvoyés également aux frais de la compagnie de navigation et pour les mêmes raisons.

#### MEDECIN DES SAUVAGES, A KING, N.-B.

M. FOWLER :

1. Quel est le médecin des Sauvages, dans le comté de King, N. B. ?

2. Quand a-t-il été nommé et qui l'a recommandé ?

3. Quels appointements reçoit-il, et sur quoi s'est-on basé pour fixer son salaire ?

4. Quel est le nombre des Sauvages dans ce comté ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Duncan H. McAllister est le médecin des Sauvages du comté de King, Nouveau-Brunswick.

2. Il fut nommé le 31 mai 1900.

3. Ses appointements sont de $200 par année, ce qui comprend le prix des médicaments prescrits. Pour fixer ce chiffre on se basait sur la moyenne annuelle des honoraires qui lui avaient été payés durant les trois années précédant sa nomination.

4. Les sauvages du comté sont au nombre de 59.

COMPAGNIE DES TERRES DE LA SASKATCHEWAN.

M. BENNETT :

1. Le gouvernement du Canada a-t-il vendu des terres à la Compagnie des Terres de la Saskatchewan ? Dans l'affirmative, quelle est la superficie des terres vendues et où sont-elles situées ?

2. Si des terres ont été vendues, à quel prix par acre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les renseignements demandés par cette question seront fournis par les documents dont la Chambre a ordonné la production lundi dernier.

L'honorable M. HAGGART : Quand seront-ils produits ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans quelques jours, je suppose.

L'honorable M. HAGGART : Nous aimerions les avoir avant que le budget de l'Intérieur fût mis à l'étude.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne tardera pas.

GARE DE CHEMIN DE FER A ALBERTON, I. P.-E.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'ériger cette année une nouvelle gare à Alberton, comté de Prince, I. P.-E. ?

2. Se servira-t-on pour cette construction des briques qui sont fabriquées en quantités en cet endroit et dans les environs ?

3. Se propose-t-on de faire dévier la voie de manière à éviter la bifurcation actuelle qui est si incommode en cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. La question de construire une nouvelle gare à Alberton est à l'étude.

2. Si on décide d'en construire une, on la construira probablement en bois, comme toutes les autres gares du chemin de fer.

3. On ne se propose pas de faire dévier la voie, de manière à éviter la bifurcation.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—VENTE DES BILLETS.

M. HACKETT :

1. Des billets d'entier parcours pour toutes les parties des Etats-Unis et du Canada sont-ils vendus aux divers bureaux de billets sur le parcours du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Dans la négative, à quels bureaux sont-ils en vente ?

3. Ces billets sont-ils en vente à la station de Wellington ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1 et 2. Des billets de parcours entier à destination de tous les points d'arrêt au Canada et aux Etats-Unis sont en vente au gares suivantes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, savoir : Alberton, Bradalbane, Wiltshire-nord, Souris, Summerside, Cap-Traverse, Charlottetown, Kensington, Hunter River et Mont-Stewart. En outre une émission restreinte de billets à destination de la Nouvelle-Angleterre et de tous les points d'arrêt sur le chemin de fer Intercolonial, est en vente aux divers bureaux de billets, à l'exception de ceux de Wellington, Miscouche et Royalty Junction.

3. Non. Il n'a pas été fait de demande au surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard en vue de l'émission de billets de cette nature à cette gare.

GISEMENTS DE HOUILLE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HACKETT :

1. Des membres de la commission géologique du Canada ont-ils fait des explorations dans la province de l'Ile du Prince-Edouard dans le but d'y découvrir des gisements de houille ?

2. Quels sont ceux qui ont fait ces explorations et ont-ils adressé un rapport au gouvernement ?

3. Quelles régions ont été explorées, et a-t-on lieu d'espérer qu'on y trouvera des gisements de quelque importance ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Oui.

2. Le Dr R. W. Ells et un aide. Oui.

3. Toute l'île a été explorée. Ces explorations ont démontré l'existence de plusieurs plissements anticlinaux traversant l'île, notamment vers la côte occidentale, près de Miminegash ou Campbelltown, près de Summerside, à Gallas Point, près de Wood Islands, et ailleurs.

Il n'y a aucune indication de la présence de houille à la surface ; les formations superficielles appartiennent au carbonifère supérieur, lequel recouvre les vrais gisements houillers de la Nouvelle-Ecosse. Mais il est probable que ces derniers forment l'assise de l'île, et dans ce cas on n'y pourra arriver que par des forages.

Les endroits les plus favorables pour ces forages sont considérés être dans le voisinage de Miminegash, sur la côte occidentale, près de Summerside, et à Gallas Point ou Wood Islands, surtout le premier.

## GREVE DES DEBARDEURS A MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire poser une question : Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure par rapport à la grève qui sévit parmi les débardeurs du port de Montréal, et qui a été la cause d'un si grand dérangement dans les affaires là-bas. Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure, et dans l'affirmative, quelle mesure?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Monk) sait fort bien que le gouvernement n'a pas le droit de s'ingérer dans cette affaire. La loi règle ce qui doit être fait dans les circonstances, et nous faisons ce que la loi demande. Les autorités municipales ont cru devoir faire appel aux autorités militaires en vue d'obtenir du secours, et toute l'aide que les autorités militaires étaient à même d'accorder a été donnée.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Le très honorable premier ministre voudra-t-il nous dire s'il est vrai que son honneur le maire de Montréal a demandé que les dépenses entraînées par le réquisitionnement des troupes soient mises à la charge de l'Etat et non de la municipalité de Montréal? Si le maire de Montréal a fait cette demande, le ministère lui a-t-il rendu réponse ?

Le PREMIER MINISTRE : La demande a été faite. Nous nous conformerons à la loi, et la loi, suivant mon interprétation, ne signifie pas que l'Etat doive supporter cette dépense.

L'honorable M. TARTE : A-t-on demandé que les troupes régulières fussent dépêchées à Montréal?

Le PREMIER MINISTRE : On a fait cette demande, et le télégramme du maire de Montréal dans ce sens a été reproduit dans tous les journaux. Mais toute l'affaire s'est faite sous une fausse impression. La loi règle que dans les cas où l'ordre et la paix publique sont menacés, les autorités municipales peuvent demander aux autorités militaires de les protéger. Les autorités municipales demandèrent, en effet, aux autorités militaires de faire sortir les troupes. Le colonel Gordon, commandant du district, réquisitionna des volontaires pour faire la patrouille sur les quais. Il se propose, si je ne me trompe, de remplacer ces volontaires par des réguliers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De son district.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, de son district. Tout cela devra être réglé par l'autorité militaire ; c'est par-dessus tout une question militaire.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : Je désire informer l'honorable ministre du Travail (l'honorable sir William Mulock) que deux télégrammes viennent de m'arriver de la part des agents de la ligne Franco-canadienne, me disant qu'un de leurs navires va quitter le port de Montréal sans avoir pu y décharger sa cargaison. Ces télégrammes ajoutent qu'on a menacé l'équipage, s'il tentait de décharger le navire, de l'en empêcher. Ce navire est sous pavillon russe, et le consul de Russie télégraphie :

> Vu l'impossibilité de faire décharger le navire, il va quitter le port sans avoir déchargé sa cargaison.

Voudra-t-on me dire si le département du Travail a pris quelque mesure à ce sujet?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait que le département du Travail ne doit pas empiéter sur les attributions de l'autorité militaire en vue de maintenir la paix publique. Le département de la Mi-

lice a fourni un nombre suffisant de soldats pour la protection de cet équipage, et il sera protégé.

L'honorable M. TARTE : Avec la permission de la Chambre, je suggérerais que mon honorable ami le ministre du Travail offrit sa médiation. Dans certains cas, une offre semblable, faite non officiellement, a produit de bons résultats. L'honorable ministre a pour le seconder, je suis heureux de pouvoir le dire, des fonctionnaires, et particulièrement un sous-ministre, très habiles. Je suis porté à croire qu'une tentative de médiation aurait de bons effets.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur, il se peut que je contrevienne au règlement ; mais je terminerai mon discours par une motion, si cela est nécessaire. L'état de choses actuel à Montréal a duré assez longtemps, et le gouvernement devrait prendre des mesures pour y mettre fin, et venir au secours de la municipalité de Montréal dans cette difficulté dont le caractère n'est pas local, mais dont, au contraire, les effets sont ressentis par tout le Canada. Il est notoire que le commerce, non seulement de Montréal, mais du pays tout entier, est paralysé par cette grève ; le commerce des bestiaux et tous autres commerces. Chaque jour il arrive de nouveaux navires dans ce port, et point de débardeurs pour décharger ces navires. Un particulier fort bien renseigné m'informe que les marchands de tout le Canada vont éprouver des pertes considérables si cette grève se prolonge. Nombre de marchands de détail, comme nombre de marchands de gros, seront ruinés probablement si cet état de choses persiste. Il me semble que c'est là une des circonstances dans lesquelles le bureau du Travail devrait exercer son influence en vue de calmer les esprits. Il est grandement temps que le bureau du Travail fasse quelque chose. Je ne sais trop s'il a fait quoi que ce soit jusqu'à présent, on ne dit pas s'il a tenté d'exercer sa médiation entre les débardeurs et les propriétaires de navires dans le but de mettre fin à la grève. La députation et le pays ont le droit d'être renseignés sur ce point. Si rien encore n'a été fait par le bureau du Travail, je compte que l'honorable ministre du Travail va mettre à la disposition des intéressés le nombre de ses employés qu'il faudra, et particulièrement le chef de ce département, de manière à terminer cette grève le plus tôt possible.

Je le répète, c'est une question qui intéresse non seulement la ville de Montréal, mais le commerce de tout le pays. La ville de Montréal débourse de fortes sommes chaque jour pour le soutien des troupes qui maintiennent l'ordre. Nous avons dans diverses parties du pays, non seulement dans le district militaire de Montréal, mais à Québec, à Toronto, et autres endroits, des militaires qui tout en faisant leur devoir le mieux possible, ont bien peu de chose à faire. Ne pourrait-on pas les envoyer à Montréal pour remplir la fonction dont les citoyens de la ville sont chargés à l'heure qu'il est. C'est un très grand inconvénient pour beaucoup de ces citoyens d'être forcées de rester sous les armes. Nombre d'entre eux perdent leurs emplois. Des membres du 65e, des Royal Scots et autres ont à répondre à l'appel ; et les patrons d'un grand nombre d'entre eux les avertissent que si leurs services sont requis beaucoup plus longtemps, ils perdront leurs situations. En vertu de la loi du pays, les miliciens peuvent être appelés sous les armes dans tout temps. Mais, d'autre part, puisque nous avons des troupes stationnées à Toronto, à Saint-Jean, à Québec et ailleurs, que nous payons régulièrement, il me semble que les autorités pourraient les envoyer à Montréal prendre la place des miliciens. J'ai l'espoir, en premier lieu, que le bureau du Travail fera tout en son pouvoir pour mettre fin à cette grève le plus tôt possible, et, en second lieu, que l'autorité militaire viendra au secours de l'autorité municipale en vue du maintien de la paix sur les quais. Je propose, appuyé par M. Kemp, que la Chambre lève sa séance.

M. R. BICKERDIKE (Montréal, Saint-Laurent) : M. l'Orateur, nous nous rendons tous compte de la vérité des paroles prononcées par l'honorable député qui vient de reprendre son siège. C'est notre désir à tous que cette grève se règle, et tout ce qu'il était possible de faire pour atteindre ce but a été fait. Nous avons tous des conseils à offrir, mais aucun ne peut être mis à exécution. Des conférences ont eu lieu depuis deux ou trois jours entre les représentants des débardeurs et les représentants des propriétaires de navires à Montréal ; j'ai été appelé à les présider. Nous avons siégé pendant trois nuits dans le but d'amener une réconciliation. Les propriétaires de navires dans chaque cas se sont rendus aux demandes des ouvriers ; ils consentent à leur payer les salaires qu'ils exigent ; mais ils se refusent absolument à reconnaître l'union. Sur ce point, pas d'entente possible. Les débardeurs refusent de retourner au travail à moins qu'on n'emploie les membres de l'union et les membres de l'union seulement. Les propriétaires de navires, de leur côté, disent qu'ils emploieront les hommes qui leur conviennent le mieux, qu'ils soient ou non de l'union.

L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a parlé des troupes de Saint-Jean. Elles sont maintenant sur les lieux, étant arrivées hier. Il n'y a pas de désordres sur les quais ; l'ordre y est maintenu ; tout homme qui désire se mettre à l'ouvrage est protégé ; tout ce qu'il était possible de faire a été fait.

Je viens de recevoir à l'instant une communication téléphonique du président de la société des propriétaires de navires à vapeur. Il m'informe qu'à peu près 1,100 hommes sont maintenant à l'ouvrage sur les quais,

et qu'un nombre de charretiers qui s'étaient mis en grève se sont remis au travail. La situation est un peu meilleure qu'elle n'était hier, bien qu'elle soit encore loin d'être satisfaisante. Je ne sache pas que nous puissions faire autre chose pour le moment. Je serais très heureux si le bureau du Travail réussissait à amener une entente. Les propriétaires de navires ne veulent pas reconnaître l'union, et les débardeurs ne veulent pas se remettre au travail à moins que l'union ne soit reconnue. De là l'impossibilité d'une entente.

M. C. MARCIL (Bonaventure) : Pourrait-on me dire si cette union est canadienne ou américaine?

M. BICKERDIKE : L'union est simplement une association de débardeurs qui n'a pas été instituée civilement. Le chef de l'union est un Américain, qui est par ici dans le moment et fait de l'agitation.

M. CLARKE : L'organisation est purement volontaire, n'est-ce pas ?

M. BICKERDIKE : Purement volontaire.

M. GALLERY : L'honorable député de Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike) voudra-t-il nous dire si la plupart de ces débardeurs sont de la ville de Montréal?

M. BICKERDIKE : Non, la plupart ne le sont pas. Plusieurs d'entre eux sont de Montréal; mais la plupart sont des districts ruraux avoisinant Montréal. Nombre d'entre eux sont des manœuvres des chantiers, qui après avoir travaillé tout l'hiver dans les bois, prennent au printemps de l'ouvrage sur les quais de Montréal. Quatre-vingt-dix pour cent sont canadiens ; mais ils sont de diverses parties du district de Montréal.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Les citoyens de Montréal ont à débourser à peu près $8,000 par jour à cause de cette grève; ils ont à payer également leur part pour le maintien du bureau du Travail; et pourtant, l'honorable député qui vient de parler (M. Bickerdike) n'a rien dit qui nous fasse voir que ces citoyens de Montréal reçoivent de ce bureau du Travail l'aide qu'ils ont droit d'en attendre au moment actuel. J'aurais cru que le ministre du Travail, en réponse à ma question, aurait fait voir que depuis le début de cette grève, le département du Travail a pris certaines mesures pour y mettre fin. Il appartient à l'honorable ministre de démontrer que son département a été de quelque utilité dans cette affaire très sérieuse. Assurément, il est du devoir du gouvernement fédéral de s'interposer; il est du devoir du ministre du Travail de s'enquérir de ce qu'il y a à faire. Le département du Travail aurait dû avoir un représentant à ces conférences qui ont eu lieu, et dont l'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) vient de parler. Cette grève sévit depuis plus de douze jours. Il est du devoir du gouvernement, qui est intéressé au maintien de la bonne réputation et de la bonne renommée de Montréal, de mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour terminer cette grève.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : On a demandé si celui qui avait induit les débardeurs à se mettre en grève était un Canadien, natif de Montréal, et on nous a répondu qu'il venait des Etats-Unis. Les émissaires de l'union ouvrière des Etats-Unis parcourent le pays en tous sens, pour y fomenter des troubles, organiser des grèves, de manière à nuire aux intérêts du pays. Leur but est de soulever des difficultés afin d'avoir quelque chose à montrer en retour du salaire qu'ils reçoivent ; s'il n'y avait pas de grèves, leur utilité cesserait.

M. MONK : L'honorable député sait-il que la grève de Montréal a été fomentée par les Américains.

M. CHARLTON : Je prends la réponse faite à cette question par un des représentants de Montréal (M. Bickerdike). Je suis informé aussi que des émissaires américains ont pour mission de provoquer des grèves—des grèves basées sur la condition que l'union ouvrière seule sera reconnue, sur la monstrueuse prétention qu'aucun ouvrier ne peut être employé à moins qu'il ne fasse partie de l'union. C'est cette exigence qui a été la principale cause de la grande grève des mineurs d'anthracite qui a bouleversé tous les Etats-Unis. Cette grève était basée sur la condition que l'union serait reconnue et des actes de violence ont été commis pour empêcher des citoyens d'exercer leur droit de faire des contrats avec leurs patrons, s'ils ne faisaient pas partie de l'union. Le règlement de cette grève a été confié à un tribunal d'arbitrage. Ce tribunal siégea longtemps, étudia toutes les circonstances se rattachant à la grève, publia le résultat de son enquête et décida que l'union devait être reconnue comme telle, que le simple particulier devait aussi être reconnu, que l'on pouvait et devait traiter avec l'union, mais que cette dernière n'avait pas le droit d'empêcher un particulier de louer son travail à un patron sans être molesté par l'union.

Par tout le pays on entend parler de grèves fomentées par ces agitateurs qui, en règle générale, ne sont pas des Canadiens. Ils sont envoyés ici par les unions ouvrières américaines pour susciter des différends qui doivent inévitablement produire des troubles et même des violences de la part de ceux qui veulent que personne ne puisse travailler, si ce n'est sous les auspices de l'union, et aux conditions qu'elle pose. Il est grandement temps de s'occuper sérieusement de cette question. Je crois que le gouvernemnt serait justifiable d'expulser ces agitateurs du pays en les assimilant à des perturbateurs de la paix publique et en leur signifiant de se mêler de ce qui les regarde.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Rien n'a transpiré cet après-midi pour autoriser l'ho-

que la grève de Montréal a été amenée par les émissaires de l'union americaine. Je crois même que la grève était commencée avant qu'on eut fait venir ces étrangers, et je crois que les représentants de Montréal sont aussi de cet avis ; les grévistes les ont fait venir pour tâcher d'arriver à un règlement. Si ceux qui viennent dans le pays à la demande des ouvriers pour mettre fin à une grève doivent être qualifiés d'agitateurs, je ne crois pas que ce langage produise de bons résultats. Il était bien connu à Montréal que cette grève devait avoir lieu cette année.

Le fédération des expéditeurs a déclaré qu'elle ne se laisserait plus acculer à la position dans laquelle elle s'est trouvée l'an dernier, alors que la main-d'œuvre était rare, et qu'elle ferait venir des ouvriers de l'étranger sans s'occuper des unions ouvrières. Il y a devant la Chambre un bill à l'effet de constituer légalement la Fédération des expéditeurs, dont le but n'est autre que celui-là. On dit qu'à l'heure qu'il est mille ouvriers de Liverpool sont en route pour venir décharger les navires à Montréal. Les expéditeurs sont peut-être dans leur droit, mais ils s'attaquent aux débardeurs de Montréal.

J'ai surtout pris la parole pour protester contre l'affirmation gratuite que cette grève a été fomentée par des agitateurs étrangers ou que la situation a été aggravée par la présence d'émissaires des Etats-Unis.

Quant à la question d'employer plutôt la troupe régulière à la place de la milice ou des agents de police, permettez-moi de dire qu'on devrait être excessivement prudent quand il s'agit d'autoriser l'emploi de la troupe régulière. L'autorité civique de Montréal a à sa disposition toutes les ressources nécessaires pour maintenir la paix et cette tâche devrait être confiée à des constables spéciaux.

M. MONK : Ecoutez ! écoutez !

M. PUTTEE : Je considère qu'on a tort de recourir à l'armée dans ces questions et je ne crois pas que notre population approuve une pareille démarche.

M. W. B. BROCK (Toronto-centre) : A titre de représentant de Toronto, je crois devoir donner mon opinion sur cette question. Cette grève ne fait pas tort seulement aux marchands et aux industriels du pays, mais aussi à ceux qui ont des produits agricoles à expédier d'un point quelconque du Canada. J'ai lu dans les journaux ce matin que les compagnies de chemins de fer refusent du fret pour Toronto, et à l'heure qu'il est, 1,200 ou 1,300 jeunes gens faisant partie de la milice sont employés à garder les quais à Montréal. Je puis en parler avec connaissance de cause, car une douzaine de mes employés ont été appelés à faire ce service, et ils passent les nuits dehors, par cette froide saison, sans qu'on ait pris les précautions nécessaires pour les protéger contre le froid. Dans des occasions comme celle-ci la ville de Montréal devrait augmenter sa force constabulaire et de cette manière la police régulière garderait les quais pendant que les nouveaux constables la remplacerait dans les autres parties de la ville.

Cette question des unions ouvrières et surtout la manière dont elles sont gouvernées et dirigées, constituent un danger sérieux pour ce pays. C'est la question la plus grave qui puisse nous occuper dans le moment. Quiconque a l'intention de se lancer dans une entreprise doit se dire que dès le début il se trouvera aux prises d'un côté, avec ces agitateurs et de l'autre, avec les politiciens. La question ouvrière est tellement mêlée à la politique que je comprends la difficulté qu'éprouve le gouvernement à intervenir, dans la crainte où il se trouve que son action ne soit mal vu des ouvriers et ne lui aliène les sympathies de cette classe nombreuse d'électeurs.

En dépit de ce que vient de dire l'honorable député de Winnipeg (M. Putte), j'affirme sans crainte d'être contredit, que ces troubles proviennent en grande partie des Etats-Unis. Il est facile de venir dire qu'on n'a rien mis sous les yeux de la Chambre pour établir le fait, mais les journaux sont remplis de preuves à l'appui de ce que je dis. Dans toutes les difficultés ouvrières que nous avons eues, nous avons toujours pu constater que l'esprit dirigeant était de l'autre côté de la frontière. Je suis tout à fait en faveur d'une organisation ouvrière en ce pays, mais elle devrait être sous la direction et la responsabilité denotre population et de notre gouvernement. Nous ne devrions pas être continuellement exposés au danger d'avoir à nous mettre à la remorque d'une organization étrangère sur laquelle notre influence est nulle. Un jour viendra peut-être, où nous serons obligés de prendre les armes pour défendre le pays contre l'état de choses que cette anomalie aura créé. C'est dès à présent que le gouvernement devrait s'emparer de cette question. Je n'ai pas à dire comment la chose peut se faire, mais lui doit le savoir. La question ouvrière devrait être réglée en dehors de toute préoccupation politique, dans l'unique but de faire cesser le malaise qui règne dans le pays.

A l'heure qu'il est il-est difficile de dire quand l'autorité civile doit céder la place à l'autorité militaire. Je crois fermement que dans le cas actuel, les autorités civiques de Montréal étaient en état de régler la difficulté. Je crois aussi, comme l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que le simple particulier a des droits. J'admets qu'une organisation ouvrière en a aussi. Mais quand cette dernière entreprend d'empiéter sur les droits des particuliers, l'Etat devrait intervenir pour faire cesser cet empiétement.

Aux Etats-Unis, la grande difficulté consiste dans le manque d'autorité de la part du pouvoir central. Dans ces occasions, ce ne sont pas les ouvriers, ce ne sont pas les

industriels, ce ne sont pas les capitalistes qui souffrent le plus; c'est le peuple en général, la masse des consommateurs qui sont les plus atteints. Si on empêche les mineurs d'extraire le charbon, le propriétaire de la mine vous vendra son charbon un ou deux dollars de plus par tonne et il ne s'en trouvera pas plus mal. Ceux qui se donnent comme les représentants de la classe ouvrière oublient que dans tous ces conflits ce sont les ouvriers qui paient les pots cassés. C'est toujours ce qui a lieu. On ne peut pas citer un seul cas où l'avantage soit resté aux ouvriers.

Il faudrait qu'un gouvernement énergique s'emparât de la question et empêchât ces émissaires américains de venir faire de l'agitation ici, car il est facile de voir que leur présence parmi nous n'a pas d'autre but. Peu leur importe que ces pauvres débardeurs soient sans ouvrage et épuisent leurs économies péniblement acquises. Tout ce qu'ils veulent c'est de poser devant la population du Canada et des Etats-Unis comme les champions et les amis des classes ouvrières, qu'ils réduisent le plus souvent à la misère. J'espère que le gouvernement trouvera le moyen de faire quelque chose de plus——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Qu'est-ce que l'honorable député conseillerait à un bon gouvernement de faire ?

M. BROCK : Si j'étais ministre du Travail, je crois que je pourrais, non seulement donner des conseils, mais agir. Tout ceci est de l'enfantillage. Chaque fois qu'un député de l'opposition reproche au gouvernement de n'avoir pas fait tout ce qu'il aurait dû faire, on lui demande : Quelle est votre politique ; que nous conseillez-vous de faire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Certainement, car sans cela vous ne prouvez rien.

M. BROCK : Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais je puis vous dire, M. l'Orateur, que pour moi personnellement et pour la ville que je représente, cette question est très grave. Un mot encore avant de terminer. A cette saison de l'année, nos marchands importent de grandes quantités de ce qu'on appelle des marchandises de printemps et d'été. Ces marchandises sont à bord des navires dans le port de Montréal, mais en raison des difficultés actuelles, il est impossible de les livrer aux consignataires et de les distribuer dans le pays. Ces marchandises sont, pour la plupart, des marchandises légères et dispendieuses, des articles de luxe, et si elles ne sont pas vendues, durant la saison, elles deviendront passées de mode et les marchands subiront de lourdes pertes. On me trouvera peut-être égoïste, mais je suis avec ceux qui demande que le conflit soit réglé le plus tôt possible.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : M. l'Orateur, autant que qui que ce soit dans cette Chambre je déplore l'existence des conflits industriels comme ceux qui existent à Montréal et dans d'autres parties du pays, mais je tiens à dire que tant que nous ne serons pas disposés à admettre qu'il peut y avoir des fautes des deux côtés, l'accord ne pourra se faire. Ces grévistes ont des raisons pour agir comme ils le font. Ces raisons ne sont peut-être pas toujours excellentes. Quand des corps nombreux qui comptent pour vivre, non sur l'argent qu'ils ont à la banque, mais sur chaque dollar que leur rapporte leur travail, sans espoir de gagner un sou tant que durera la grève, quand ces hommes, dis-je, se décident à agir comme ils le font, on peut être certain qu'ils doivent avoir quelque raison pour prendre une telle décision.

Plusieurs orateurs, l'honorable député de Norfolk-nord, entre autres, ont parlé des agitateurs étrangers. L'attitude que l'on prend sur cete question est injuste. Que dirait l'honorable député de Norfolk-nord si je lui démontrais que ce sont les capitalistes étrangers, qui par leur tyrannie et leurs injustices ont provoqué les grèves dans ce pays ? S'il n'admet pas qu'un ouvrier a le droit de venir ici prendre part aux questions sociales sans être considéré comme un agitateur, que dira-t-il du capitaliste étranger qui cherche à opprimer et tyrannser nos ouvriers par les méthodes qu'il emploie ? Il y a deux côtés à cette question. Je ne suis pas en faveur des grèves. Pendant plusieurs années j'ai été mêlé, comme chef, à un mouvement ouvrier, et je n'ai pris part à une seule grève ; j'ai toujours mis mon influence à les empêcher. Mais qu'on n'oublie pas qu'il y a des grèves nationales, qu'il y a la guerre dans laquelle une nation se met en grève contre une autre—même avec les méthodes modernes, le moyent ultime de régler ces questions est de prendre les armes et de revendiquer ses droits.

Puisqu'il en est ainsi, on doit admettre que le travail et le capital—mais le travail surtout, qui ne peut compter que sur sa force pour assurer son existence—ont aussi le droit de recourir à ce moyen ultime, pourvu qu'en agissant ainsi, ils ne violent ni la constitution ni les lois du pays.

Je ne crois pas qu'en aucune circonstance, je permettrais à un agitateur étranger de venir me poser les conditions auxquelles je devrais travailler. La proposition émise par l'honorable député de Norfolk-nord n'a pas toute la force qu'il lui prête. Contrairement à ce qu'on a prétendu ici, cet après-midi, cette corporation de Montréal est une association indépendante, et elle ne reçoit aucune instruction des Etats-Unis. Je puis me tromper, mais j'ai compris que l'honorable député disait qu'elle n'était pas une association indépendante et qu'elle recevait ses ordres de l'étranger. Je déclare que pas un agitateur étranger ne prend part à la conduite des affaires de cette association.

Je partage l'avis de l'honorable député de

Jacques-Cartier (M. Monk) quand il dit que la plus légitime des influences est celle qui émane du gouvernement. Mais il ne faut pas oublier que le gouvernement n'a pas le pouvoir d'obliger ces gens à régler leurs difficultés ; je voudrais que les honorables députés qui représentent ici les intérêts du capital organisé fussent en état de promettre au gouvernement que si un bill nous était soumis pour autoriser le gouvernement à régler les conflits de ce genre, ils appuieraient le bill. Si j'en avais le temps et l'occasion, je pourrais facilement démontrer que neuf fois sur dix, les ouvriers ont offert de s'en rapporter à la décision de l'arbitrage obligatoire, et ce n'est qu'une fois sur dix que les capitalistes ont consenti à cet arrangement.

D'ailleurs, est-il juste de discuter cette question ici ? Il y a deux côtés à cette question, et qu'est-ce qu'un député ordinaire peut connaître des griefs de ces pauvres ouvriers de Montréal ? Quelle preuve un député peut-il apporter, pour démontrer que ces ouvriers ont peut-être les plus grandes raisons imaginables de se mettre en grève ?

Maintenant, où est le remède ? Je crois qu'il réside dans une législation plus accentuée dans le sens de la conciliation. Je ne crois pas que le pays soit prêt à accepter le principe de l'arbitrage obligatoire, mais je suis convaincu qu'il serait disposé à aller un peu plus loin, pour assurer l'intervention du gouvernement, au moyen d'enquêtes et de la conciliation. Voilà la doctrine que je prêche, et l'honorable ministre du Travail a actuellement devant la Chambre un bill à cet effet.

Quant à la demande qui a été faite au gouvernement de faire assumer par l'Etat les dépenses encourues pour la protection des citoyen de Montréal, je crois que ce serait un pouvoir dangereux à accorder aux autorités extérieures. Je considère que la loi qui autorise les municipalités à requérir la force armée, est très sage. Si le gouvernement consentait à accorder une aide pécuniaire quelconque à l'occasion d'une grève, il est facile de prévoir que les municipalités seraient beaucoup plus empressées de mander la milice sans nécessité, quand elles sauraient qu'elles n'auront pas à en payer la façon.

Ici aussi, il y a deux côtés à la question. Il faut dire à la louange des grévistes de Montréal que les journaux, qui sont toujours prompts à enregistrer les méfaits des grévistes, n'ont pas pu leur reprocher un seul acte illégal. Quelle raison, alors, les autorités de Montréal, peuvent-elles alléguer pour appeler la milice sous les armes ? Si ces dépenses devaient être à la charge du gouvernement, je répète que les municipalités seraient beaucoup plus disposées à recourir à ce moyen sans nécessité. La meilleure garantie qu'on agira avec prudence, c'est de faire payer les dépenses par ceux qui demandent cette protection.

M. SMITH (Vancouver).

Je suis prêt à donner mon concours à tout projet destiné à mettre fin à ces conflits industriels. Je voterai en faveur de tout projet de loi tendant à augmenter le pouvoir du gouvernement d'ordonner une enquête officielle en vue d'éviter un conflit. Mais tant que les honorables membres de cette Chambre ne voudront voir qu'un côté de la question, tant qu'ils prétendront qu'il n'y a qu'un parti en cause, tant qu'ils diront que tous les droits sont d'un côté et tous les torts de l'autre, je leur dirai qu'ils ne saisissent pas la gravité de la situation. Je dirai aussi à l'honorable député de Norfolk-nord que celui qui ne reconnaît pas aux ouvriers le droit de se former volontairement en association est tout autant un démagogue que celui qui a recours à des moyens que défend la constitution pour parvenir à ses fins. Il y a des gens déraisonnables dans le parti ouvrier, mais il y en a aussi parmi les capitalistes et ce qu'il nous faut, c'est un gouvernement muni de pouvoirs assez étendus pour faire entendre raison à ces extrémistes et voir à ce que les affaires du pays soient conduites dans l'intérêt général de la population.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : Le débat a pris des proportions passablement étendues. Je n'entreprendrai pas de discuter la question ouvrière au point de vue abstrait, comme quelques-uns des orateurs ont tenté de le faire; je préfère borner mes remarques à la question qui a provoqué ce débat. Les troubles actuels, à Montréal, n'ont pas éclaté subitement; on les prévoyait depuis un certain temps et il paraît évident que les deux partis s'y préparaient; ils sont aujourd'hui en lutte, bien décidés à essayer leurs forces. Dès avant l'ouverture des hostilités le gouvernement a cherché à les prévenir. Je suis bien convaincu que dans une question de cette importance le désir de tous est de voir les intérêts du pays primer tout autre intérêt. Je suis convaincu que personne d'entre nous ne voudrait profiter de la situation pour en retirer un avantage politique. Je le dis en toute franchise et en toute sincérité. Bien que je sois un homme de parti, je ne crains pas de dire que quelles que soient nos divergences d'opinions, nous ne verrons jamais un membre de ce parlement se faire un marchepied de la question sociale. Ces problèmes ont occupé l'attention des meilleurs gouvernements et des plus belles intelligences, dans le monde entier, et ils ne sont pas encore résolus. Une mission nous est confiée et le meilleur moyen de la remplir c'est de n'avoir toujours en vue que l'intérêt général du pays.

Avant l'ouverture des hostilités le gouvernement a eu des entrevues avec des représentants des deux partis. On peut se faire une idée de la nature délicate de ces négociations, si l'on tient compte des relations tendues qui existaient et avaient existé depuis un certain temps. Il n'y a rien à ga-

gner en se jetant tête baissée entre deux adversaires excités et déterminés. Mais autant que nous avons pu le faire par nos entrevues, notre influence, nos conseils, nous avons travaillé à amener si possible, un règlement en faisant disparaître les causes de mécontentement. Nos conseils ne furent pas acceptés. Ils avaient été donnés après mûre délibération, ils furent soigneusement examinés, puis rejetés.

M. MONK : Peut-on savoir quels sont les représentants qui ont été envoyés ici ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis convaincu que l'honorable député (M. Monk) désire comme moi un règlement satisfaisant des présentes difficultés, et il comprendra que donner des détails et citer des noms, pourrait compromettre l'issu des négociations qui se poursuivent encore.

Depuis le commencement des troubles, il y a eu continuellement à Montréal un homme haut placé et en contact intime avec le gouvernement qui n'a pas cessé de faire des propositions aux deux partis et de travailler à les mettre en relations. Tout le temps nous avons été en communication quotidienne avec lui et même depuis que ce débat est commencé, l'honorable premier ministre a reçu des dépêches qui le tiennent au courant de la situation. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a posé une question bien naturelle, mais je suis convaincu qu'il trouvera aussi naturel de ma part de lui répondre qu'il n'y aurait rien à gagner en divulguant les confidences qui nous ont été faites par les deux côtés, même si nous avions le droit de le faire.

M. INGRAM : Le directeur général des Postes peut-il nous dire si les offres ont été repoussées par un seul côté ou par les deux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: J'espère que l'honorable député n'insistera pas sur ce point. Il a le même objet que nous en vue, et il est très important que le gouvernement puisse posséder, en tout temps, la confiance absolue des contestants dans un conflit industriel, non seulement dans cette occasion-ci, mais en toutes occasion. Si l'on veut que l'influence du gouvernement ait quelque poids, il est indispensable qu'il possède la confiance absolue des contestants, quel que grand que soient les torts de l'une ou de l'autre partie en cause. C'est uniquement pour cette raison et non pour cacher quelque chose que je parle ainsi.

L'honorable député de Toronto-ouest insiste pour que nous fassions quelque chose. Il n'y a que deux choses à faire en présence d'une grève. S'il y avait une loi obligeant les ouvriers de retourner à l'ouvrage on pourrait l'invoquer. Mais le Canada est un pays libre, et cette loi n'existe pas dans nos statuts. Je ne crois pas qu'un seul d'entre nous voudrait la voter. L'autre moyen consiste dans la conciliation amicale, et à faire intervenir l'influence de l'opinion publique. Mais dans l'emploi de l'un ou l'autre de ces deux moyens, il faut savoir choisir son temps. Il vient un moment où l'intervention serait efficace ; il y en a d'autres où elle n'aurait aucun effet.

Il est difficile de choisir le moment précis. Il ne semble pas encore venu dans le cas actuel, puisqu'aucune des deux parties ne peut être amenée à accepter les ouvertures amicales du gouvernement. Ce que nous pourrions faire de plus, pour le moment, je ne saurais le dire. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) prétend qu'il est de mon devoir de faire une déclaration. J'espère qu'il n'a pas supposé que je craignais ou négligeais de faire mon devoir. Je me suis levé plusieurs fois pour prendre la parole, mais comme d'autres désiraient aussi être entendus, je leur ai cédé la place; ce n'était pas parce que je préférais ne pas donner ces quelques explications.

Quant à faire payer les dépenses par le gouvernement la loi sur ce point est ce qu'elle a toujours été depuis la confédération. Elle n'a pas changé. Elle n'a pas été faite par le gouvernement actuel, ni par le gouvernement précédent, mais elle a été ratifiée par le parlement et par l'opinion publique, depuis une génération et plus. Cette loi dit que les frais encourus pour appeler la milice sous les armes seront à la charge de la municipalité qui l'aura appelée.

A l'heure qu'il est nous avons à Montréal un homme ocupant une haute position dans le pays, qui travaille à amener les contestants à accueillir favorablement les offres du gouvernement, pour arriver à une entente. Il a fallu beaucoup de temps au Président des Etats-Unis pour régler la grève de l'anthracite. Pendant un certain temps, les grévistes ont repoussé ses ouvertures. La grève a duré cinq mois et a abouti à un désastre national dont les funestes effets se sont fait sentir au delà des frontières de ce pays. Nous en avons souffert nous-mêmes. Le président qui avait échoué d'abord, finit par réussir.

Si la lutte actuelle se prolonge les contestants deviendront peut-être mieux disposés à écouter nos conseils et tout ce que je puis dire au nom du gouvernement, c'est que nous sommes prêts et que nous attendons avec impatience le moment où les deux parties en cause nous permettront d'être l'intermédiaire qui rétablira la paix.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, avant de clore ce débat permettez-moi de relever une assertion faite, il y a un instant, par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) et qui mérite d'être prise en sérieuse considération par tous les membres de cette Chambre. Il nous a dit qu'un certain nombre de volontaires qui sont actuellement en service sur les quais de Montréal sont menacés de destitution par leurs patrons, s'ils ne retournent pas à leurs occupations. J'aime à croire que l'honorable député de Montmorency a été mal informé.

Je ne puis croire qu'il y ait dans la ville de Montréal un homme asez égoïste, assez dépourvu de patriotisme pour menacer de destitution un de ses employés qui appartient à la milice et qui est appelé à faire son service.

Je ne puis croire qu'il se trouve un patron qui, sachant que son employé est occupé à protéger la propriété, oserait le menacer de le renvoyer, parce qu'il n'est pas à son poste. Cette même question a causé une certaine agitation dans l'Etat de New-York, l'hiver dernier. Les journaux avaient rapporté qu'une certaine association ouvrière à Schenectady avait expulsé un de ses membres parce qu'il appartenait à un des corps militaires de l'Etat. J'espère que nous ne serons pas témoins d'un pareil fait au Canada.

J'ai entendu dire l'hiver dernier que certaines associations ouvrières du Canada dissuadaient leurs membres de faire partie de la milice ; je ne crois pas à l'authenticité de cette rumeur, et pour en revenir à la déclaration de l'honorable député de Montmorency, je refuse de croire qu'il se trouve un seul homme au Canada qui voudrait empêcher ses employés d'être soldats volontaires. Ce serait bien triste pour le Canada s'il fallait qu'un citoyen cherchât à en dissuader un autre de faire son devoir envers sa patrie, et si l'honorable député de Montmorency n'a pas été mal renseigné, le parlement devrait être unanime à déclarer que si une pareille menace devait être mise à exécution, que si un des volontaires qui sont actuellement sous les armes au service de leur pays devait perdre son emploi, l'auteur de ce forfait serait marqué du sceau de l'infamie et désigné au mépris de tous les bons citoyens du Canada.

M. CLARKE : M. l'Orateur, l'honorable député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a dit il y a un instant, en parlant de la difficulté survenue entre les débardeurs et ceux qui les emploient, au sujet des salaires que cette dernière question était réglée, et que le seul point sur lequel il existait encore un malentendu était celui de la reconnaissance de l'union des employés. Si cela est vrai, je suis bien convaincu que nous pouvons demander au directeur général des Postes d'intervenir pour faire reconnaître l'union, car il me semble que l'une des conditions imposées à ceux qui font des soumissions pour exécuter des travaux dans son département, c'est qu'ils sont obligés de s'engager à employer des ouvriers faisant partie de l'union, et à les payer d'après l'échelle de salaires reconnue par l'union. Les réclamations des ouvriers ne doivent pas être aussi déraisonnables que le prétendent certains députés, puisque l'honorable député (M. Bickerdike) nous a dit que les deux parties en étaient arrivées à une entente au sujet des salaires, et que la seule question actuellement en litige est celle de savoir si les ouvriers ont le droit de se former en société pour se protéger, et si ceux qui les emploient sont justifiables de leur nier ce droit et de refuser d'employer ceux qui font partie de l'union. C'est là une question très sérieuse qui mériterait d'attirer immédiatement l'attention du ministère du travail. L'opposition n'entend pas profiter de ces difficultés pour servir ses intérêts politiques. Si quelqu'un a cherché à en retirer certains avantages de ce genre, je ne crois pas outrepasser mon devoir en disant que le directeur général des Postes, lorsqu'il a adressé la parole au public dans les différentes parties du pays, ne s'est pas gêné de dire que, s'il y avait une chose pour laquelle le gouvernement méritait sa confiance, c'était pour avoir établi un département du travail, dont la mission consisterait à régler les difficultés ouvrières qui pourraient se présenter de temps à autre.

Je désire protester contre la prétention émise dans cette Chambre, que des agitateurs étrangers sont au fond de cette difficulté. C'est insulter gratuitement l'ouvrier canadien que de prétendre que des agitateurs étrangers, qu'il n'a jamais vus auparavant, peuvent venir à Montréal, à Toronto ou ailleurs, et l'induire à abandonner l'ouvrage et à poser des conditions exorbitantes. Une semblable prétention est absurde. Il suffit de la mentionner pour en faire voir tout le ridicule. Il y a plus d'un demi-siècle qu'il existe des unions ouvrières dans toutes les parties du Canada, et la réputation bien établie de ces associations est la meilleure réponse que l'on puisse donner à l'accusation portée contre les ouvriers canadiens relativement à leur prétendue attitude déraisonnable. J'ai eu moi-même l'honneur de faire partie de l'une de ces associations durant près de trente-cinq ans. Cette organisation existe au Canada depuis près de trois quarts de siècle, et durant toute cette longue période, les relations les plus amicables n'ont cessé d'exister entre les patrons et les membres de l'union, si ce n'est dans deux ou trois occasions différentes. La masse de ceux qui font partie de ces unions ouvrières dans ce pays sont des hommes dont les intérêts sont étroitement liés et identique aux intérêts de ceux qui les emploient, ainsi qu'aux intérêts du Canada tout entier. Ce sont des hommes absolument raisonnables, et aux méthodes conservatrices. Ils ne tiennent pas à créer un tel état de choses qui puisse être de nature à les forcer de se mettre en grève. La grève est le dernier moyen auquel la majorité d'entre eux ont recours, car, comme l'a fait remarquer le député de Nanaimo (M. Smith), quel qu'en soit le résultat, ce sont toujours eux qui à la fin devront en souffrir.

Ceux contre qui ils se révoltent ainsi ne sont pas les perdants à ce jeu, car comme l'a dit mon honorable ami de Toronto (M. Brock), ils finissent toujours par forcer le public à supporter les pertes qu'ils ont été appelés à subir. Même quand l'ouvrier obtient ce qu'il demande, il lui faut travailler

bien longtemps pour compenser avec le salaire additionnel qu'il reçoit, les pertes qu'il a subies durant l'espace de temps qu'il a employé à faire valoir ses droits.

Je ne tiens pas à prolonger inutilement cette discussion, mais il y a un aspect particulier de la question, celui qui concerne les efforts tentés jusqu'à présent par le gouvernement pour régler cette difficulté, sur lequel je désire dire un mot. Nous sommes tenus d'accepter et nous sommes bien prêts à accepter la déclaration du ministre du Travail au sujet des démarches faites par le gouvernement depuis deux mois pour amener le règlement de cette difficulté. Mais les méthodes qu'il emploie ne sont-elles pas entourées de trop de mystère ? Le directeur général des Postes nous a dit que lorsque le Président des Etats-Unis est intervenu—avec sagesse et patriotisme—pour mettre fin au conflit entre le capital et le travail, au moyen d'un arrangement satisfaisant, il a chargé des commissaires de le représenter. Mais que l'on me permette de faire remarquer que le peuple américain a été mis sans retard au courant de la décision du président, il a connu les noms de ses représentants, et la ligne de conduite qu'ils entendaient suivre pour essayer d'en arriver à un règlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela avait lieu plusieurs mois après la grève.

M. CLARKE : Je parle de l'époque à laquelle le Président est intervenu ; et il a tenu le peuple au courant, heure par heure et jour par jour, de ce qui se faisait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que la grève a été déclarée dans le mois de mars, et le Président n'est pas intervenu avant le mois de septembre.

M. CLARKE : Mais, du moment qu'il est intervenu dans l'affaire, le public a été mis au courant de ce qui se passait, et le Président a vu augmenter sa force en se sentant appuyé par le sentiment populaire. Je suis donc persuadé que si le ministre du Travail voulait mettre la Chambre et le pays dans ses confidences, s'il voulait nous dire quelles sont les personnes qui le représentent à Montréal, et nous faire connaître les instructions qui leur ont été données alors, si nous constatons que ces instructions méritent de recevoir l'approbation de la majorité du peuple canadien, et je suis bien convaincu qu'il en doit être ainsi, sa conduite recevra l'appui général, l'opinion publique pourra se former une juste idée de la nature des difficultés, et cela permettra d'en arriver beaucoup plus promptement à un règlement que de n'importe quelle autre manière.

Un mot maintenant au sujet de l'affiliation des unions canadiennes aux unions américaines. Aucune union canadienne n'est obligée de s'affilier à une union américaine. Les avantages qui découlent de ces affiliations sont réciproques. Malheureusement, jusqu'à présent, et même à l'heure actuelle, un bien plus grand nombre d'ouvriers appartenant aux unions canadiennes s'en vont aux Etats-Unis chercher de l'ouvrage, qu'il vient d'ouvriers américains au Canada dans le même but. La carte internationale est d'un grand avantage pour ceux qui font partie des unions canadiennes, et elle a toujours été reconnue par les unions américaines. Elle sert de trait-d'union entre les ouvriers établis des deux côtés de la frontière, et si les membres des sociétés ouvrières canadiennes s'allient aux membres des sociétés ouvrières américaines, c'est parce qu'ils y trouvent leur avantage, et parce qu'ils ne croient pas déroger par là à leur position et nuire aux intérêts canadiens.

Voilà les faits, et, si, comme l'a dit l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee), ceux qui emploient des ouvriers dans le port de Montréal se préparent depuis six ou neuf mois à amener à Montréal, à l'ouverture de la navigation, un certain nombre d'ouvriers étrangers pour prendre la place des débardeurs, ne puis-je pas dire, sans préjudice à la cause, que ces patrons ont agi de manière à augmenter l'hostilité des débardeurs et à rendre tout règlement de la grève plus difficile. Comme l'a fait remarquer le député de Vancouver (M. Smith), il faut que les droits respectifs des deux partis soient reconnus avant que l'on puisse en arriver à un règlement satisfaisant ; il faut que le fort et le faible soient placés sur un pied d'égalité. A part certains cas désespérés, il n'est pas à ma connaissance que des propositions raisonnables d'arrangement faites par l'un ou l'autre des partis, il ne soit pas finalement résulté un règlement à l'amiable. J'espère bien que les efforts du ministre du Travail vont être couronnés de succès, mais je répète qu'il aurait pu très avantageusement mettre la Chambre dans ses confidences, lui faire connaître les noms de ceux qui représentent le gouvernement à Montréal, ce qui a été fait à ce sujet. Jusqu'à quel point il a réussi à amener une entente entre les partis, et quelle est la véritable raison qui a empêché jusqu'à présent ses efforts d'être couronnés de succès. Avant de terminer, je désire répudier de nouveau cette accusation que des agitateurs étrangers sont la cause de tout le trouble qui existe à Montréal. Je veux bien croire que l'honorable député a dit la chose de bonne foi, mais je suis persuadé qu'il est incapable d'établir le bien fondé de cette assertion. C'est faire injure aux ouvriers canadiens que de dire qu'ils sont incapables de connaître leurs intérêts, et qu'ils se sont laissés induire par des hommes qu'ils ne connaissent pas, à commettre des actes qui peuvent amener la ruine sur eux et leurs familles.

M. BICKERDIKE : Si c'est de moi que l'honorable député (M. Clarke) veut parler, je désire faire remarquer que je n'ai pas fait cette déclaration. J'ai tout simplement dit que le chef de cette organisation était un Américain.

M. CLARKE : Dans ce cas, je demande bien pardon à l'honorable député. Je croyais l'avoir entendu dire que la grève qui existe en ce moment à Montréal était due à la présence d'agitateurs étrangers dans le pays.

Quelques DEPUTES : C'est le député de Toronto-centre (M. Brock) qui a dit cela.

L'honorable M. TARTE : C'est en ma qualité de journaliste que je me lève pour protester contre les paroles prononcées par l'honorable député de Vancouver (M. Smith). Il a prétendu que les journaux étaient toujours anxieux d'enregistrer les méfaits des ouvriers. Qu'il me permette de lui dire immédiatement que les journaux s'entendent plus facilement avec les unions ouvrières qu'avec n'importe quelle autre classe de la société. L'imprimerie à laquelle je suis lié emploie environ 250 ouvriers, et la majorité pour ne pas dire tous ces ouvriers, appartiennent à des unions ouvrières, et nous n'avons jamais eu la moindre difficulté avec eux.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Presque tous les journaux du pays emploient des ouvriers de l'union. Ce sont tous des ouvriers habiles, et je suis fier de pouvoir dire qu'il n'y a pas une classe d'hommes qui causent moins de trouble que les membres de l'union des typographes. Si l'un d'entre eux fait une fête et est renvoyé du service, cela ne soulève aucune difficulté et personne ne s'y oppose. Je dis ceci, pour faire disparaître de l'esprit de certains membres de cette Chambre la fausse impression sous laquelle ils peuvent être que quand un atelier ou un magasin emploie des membres de l'union, ce sont eux qui sont les maîtres.

Or, tel n'est pas le cas. Un des honorables députés qui siège près de moi me demandait il y a un instant ce que je comprenais par ces mots " reconnaître l'union." Ils veulent dire que lorsque vous avez consenti à admettre des ouvriers appartenant à l'union dans votre établissement, vous devez continuer de les employer ; ils travaillent pour vous, et il vous faut les employer.

M. CLARKE : L'obligation est mutuelle.

L'honorable M. TARTE : On s'est demandé si nous habitions un pays libre ; en d'autres termes, si on n'était pas libre d'employer d'autres ouvriers. Il y a quelques jours, j'ai lu le rapport d'une assemblée qui a eu lieu dans le mois de décembre dernier à New-York, sous les auspices de la " National Civic Federation", dont le senateur Hanna est le président. A cette assemblée, toute la question fut discutée à fond. Les membres des unions ouvrières prétendent aujourd'hui que l'ouvrier non-unioniste n'a pas le droit de vendre son travail en dehors de l'union. J'ai vu cet argument énoncé dans de très forts discours prononcés par M. Gompers et par M. Keefe, le président de l'union des débardeurs. Ils prétendent que dans ces jours de progrès et de vastes coalitions du capital, le droit des ouvriers de se former en unions pour protéger leurs droits est aussi indéniable que celui du capital, et que l'ouvrier non-unioniste qui vend son travail en dehors du contrôle des unions ouvrières, cause un dommage et un tort à des associations qui devraient être reconnues comme étant instituées pour le plus grand bien du pays dans lequel elles existent.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Vancouver (M. Smith), cette question doit s'envisager à deux points de vue différents, et le plus tôt nous reconnaîtrons ce fait, le mieux ce sera tant au point de vue de l'ouvrier qu'au point de vue du capital. Il est inutile de vouloir nier aux ouvriers le droit de se former en associations. Les capitalistes se coalisent, et nous ne les flétrissons pas à cause de cela. L'ouvrier jouit du même privilège, et je suis bien convaincu, après avoir étudié les organisations ouvrières sur une très grande échelle, que si les propriétaires et les administrateurs de grands établissements voulaient envisager la question sans parti pris, s'ils voulaient se rendre compte que dans un pays comme le nôtre, où les industries prennent chaque jour un développement nouveau, la rémunération des classes ouvrières doit augmenter dans la même proportion, s'ils voulaient se faire à l'idée que les ouvriers ont des familles envers lesquelles ils ont des devoirs à remplir et des droits à protéger, s'ils voulaient reconnaître qu'il y a deux côtés à cette importante question, le problème ouvrier serait facile à résoudre.

J'ignore la cause de la grève qui existe actuellement à Montréal. Je comprends parfaitement la position délicate dans laquelle le gouvernement se trouve placé; mais, tout de même, je ne suis pas disposé à dire que l'honorable député de Toronto a tort de demander au ministre du Travail de mettre la Chambre aussitot que possible dans ses confidences. Cette question intéresse le pays tout entier; le parlement est en session, et nous avons droit d'aider le gouvernement de nos conseils, car, après tout, ce dernier n'est qu'un comité de la Chambre; et, tout en supposant qu'il me soit inutile de faire cette demande, je prie l'honorable ministre de régler aussi promptement que possible cette difficulté qui revêt une importance nationale.

M. McCREARY : M. l'Orateur, je conclus des paroles prononcées par le député de Saint-Laurent (M. Bickerdike), que la question en litige n'est pas d'une très grande importance pour les parties. Nous avons dans l'Ouest un grand nombre d'unions ouvrières de différents genres solidement établies. Elle sont tout particulièrement prospères dans la ville de Winnipeg, et je puis dire par expérience que là où ces unions existent, elles ont été aussi avantageuses pour les patrons que pour les ouvriers. Je n'ai jamais entendu parler que ces unions aient

été une cause de trouble, et je considère que les débardeurs de Montréal sont parfaitement justifiables de se former en association pour améliorer leur position. L'honorable député de Saint-Laurent nous a dit que le seul point actuellement en litige était le refus de la part des propriétaires de navires de reconnaître l'union.

M. HEYD : Qu'entendez-vouz par ces mots " reconnaître l'union " ?

M. McCREARY : C'est-à-dire qu'ils traiteront avec les officiers de l'union au sujet des salaires et autre questions.

M. HAGGART : Cela ne veut-il pas dire également qu'ils ne pourront employer que des membres de l'union ?

M. McCREARY : Pas nécessairement, il faut que cette restriction figure dans les règlements de l'union. L'association à laquelle le député de Saint-Laurent appartient est une union des expéditeurs de Montréal, qu'ils ont fondée pour leur propre avantage, dans le but d'exiger des taux de transport convenables, d'obtenir des taux d'assurances raisonnables, et ainsi de suite. Et l'association des fabricants, qu'est-ce que c'est, si ce n'est l'une des plus puissantes organisations qui existent au Canada, et, quant à ce qui concerne les gens de l'Ouest, l'une des plus tyranniques. Cependant, on nous dit que ces débardeurs ne se forment pas en société pour se protéger.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), a soulevé un autre aspect de la question: il a prétendu que ces unions n'ont pas le droit d'importer des Etats-Unis des ouvriers possédant une certaine expérience dans la même industrie. Si l'honorable député éprouvait autant de répulsion à se servir des ouvriers américains, il ne prononcerait pas d'aussi longs discours, car c'est aux Etats-Unis qu'il va puiser la majeure partie des idées qui en font la base. Les Américains se dirigent en grand nombre vers notre pays, pour exploiter nos mines et cultiver notre territoire ; et je ne crois pas que l'on aie beaucoup à souffrir du fait que un ou deux d'entre eux viennent aider aux débardeurs opprimés de Montréal à protéger leurs intérêts.

Quant à l'emploi de la milice pour supprimer les unions, je suis absolument opposé à cela. En agissant ainsi, vous nuisez non seulement à la cause ouvrière, mais au système militaire qui existe au Canada. Je parlais l'autre jour à Winnipeg à un membre d'une asociation, qui fut durant un certain temps président du conseil des métiers et du travail. Il me fit comprendre que l'on pouvait s'attendre à des grèves. Je lui fis des reproches à ce sujet, et lui dis qu'ils allaient un peu trop loin. Il nia cette prétention de ma part en disant que tout était si cher qu'ils avaient besoin de recevoir des salaires plus élevés. Nous discutâmes ensuite la question de la milice et de ses rapports avec les unions ouvrières. Il me dit que le temps ne tarderait guère à arriver où les hommes auraient à choisir entre appartenir à une union ouvrière ou faire partie de la milice. Que feriez-vous dans ce cas lui demandai-je ? Il me répondit : " Je suis un vieux soldat, je faisais partie de l'expédition du Manitoba commandée par lord Wolseley. j'ai aussi fait du service en 1885, lors de la rébellion, et je fais encore partie de la milice, mais s'il me faut choisir entre les deux, j'abandonnerai la milice et non l'union ". Si cette idée se répand dans la milice canadienne, si un homme acquiert la certitude qu'il ne peut être membre d'une union et appartenir en même temps à la milice, comme cela aura lieu si l'on persiste à recourir à ses services pour supprimer les grèves, cela déshonorera tout le pays. Ceux qui font eux-mêmes partie de certaines associations, ont mauvaise grâce à vouloir essayer d'empêcher ces pauvres débardeurs d'appartenir à une union. Ces associations existent dans toutes les classes, depuis le clergé en descendant l'échelle sociale.

Les fabricants, les avocats, les médecins sont formés en associations, et j'apprends avec plaisir que les agriculteurs de l'Est du Canada sont en frais de faire la même chose. Nous avons l'association des producteurs de grain dans l'ouest, et j'espère que les agriculteurs de cette partie du pays vont se former en association et affirmer leurs droits. Au sujet de l'influence de ces unions, le gérant d'une grande maison industrielle des Etats-Unis m'a dit qu'il était beaucoup plus satisfaisant de traiter avec les unions qu'avec les ouvriers non-unionistes, et quelques-unes des plus grandes institutions de ce pays exigent que tous leurs ouvriers appartiennent à une union. Elles constatent qu'il est beaucoup plus facile de traiter avec le président de l'union qu'avec un foule de gens sans contrôle. Pour ma part, je considère qu'il est du devoir du ministre du Travail d'envoyer ses représentants à Montréal pour approcher ces expéditeurs et essayer de leur faire comprendre qu'ils doivent reconnaître l'union s'ils veulent que le gouvernement continue de les protéger.

M. HEYD : Sans vouloir discuter cette question, j'aimerais à avoir une définition plus satisfaisante de cette phrase: " la reconnaissance de l'union ". Que veut-elle dire ? Chaque orateur lui donne une interprétation différente, et j'aimerais que l'honorable ministre nous dise une fois pour toutes ce que les ouvriers comme le patron entendent par ces paroles.

M. KENDALL : Comme je ne suis pas au courant des détails de cette grève de Montréal, ce n'est pas mon intention de parler bien longuement sur cette question et je me contenterai de faire quelques remarques d'un caractère général. Plus tard, je soumettrai peut-être à la Chambre certaines mesures concernant cette grande question des relations entre le travail et le capital.

J'ai l'honneur de représenter un comté absolument industriel et qui produit chaque année des millions de tonnes de houille. Nous possédons une union ouvrière qui est considérée comme étant la plus puissante du Canada, puisqu'elle compte environ 7,500 membres. Or, laissez-moi vous dire que depuis dix-huit ou dix-neuf ans il ne s'est produit aucun difficulté sérieuse entre le capital et le travail dans le comté de Cap Breton. A quoi cela est-il dû ? Cela est dû à ce que les représentants du capital reconnaissent qu'il est dans leur intérêt d'avoir affaire à une union régulièrement organisée plutôt qu'à une populace. Je désire faire remarquer aux capitalistes de ce pays et à tous ceux qui s'occupent de notre progrès futur qu'ils feraient bien d'étudier l'histoire de semblables mouvements en Europe et en Angleterre.

Nous devons nous faire à l'idée que tôt ou tard l'état de choses qui existe dans la Grande-Bretagne et dans le reste de l'Europe finira par exister ici, par conséquent, nous faisons aussi bien de prendre le chemin le plus facile plutôt que le plus difficile pour arriver. Permettez-moi, M. l'Orateur, de demander à ceux qui emploient des ouvriers, de prendre cette question en considération, car un nuage sombre apparaît à l'horizon de notre pays. Tout homme intelligent ne peut faire autrement que de prévoir que nous aurons bientôt à faire face à des difficultés sérieuses, et ce sera une bien triste chose pour nous, s'il faut que notre pays soit assailli par des difficultés comme celles qui ont bouleversé l'Angleterre et l'Ecosse de 1840 à 1880. J'espère sincèrement que les capitalistes de ce pays vont faire tout en leur pouvoir pour reconnaître les unions ouvrières au lieu de les repousser, et en agissant ainsi ils contribueront, plus que par n'importe quel autre moyen, à éviter des difficultés comme celle qui nous occupe en ce moment.

M. LOGAN : Je considère, M. l'Orateur, que la question que nous discutons en ce moment est d'une grande importance. L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Kendall), nous a dit qu'un nuage sombre se levait à l'horizon de notre pays. Chaque jour nous entendons dire aux capitalistes que la question ouvrière est le problème le plus difficile auquel on ait à faire face dans le moment actuel, et que cet état de choses a pour résultat d'inspirer une certaine crainte à ceux qui veulent placer leurs capitaux dans nos entreprises. D'un autre côté, il nous faut reconnaître que la classe ouvrière possède le même droit de se former en association que l'honorable député de Toronto-est (M. Brock), possède celui de s'unir à ses amis pour constituer l'association des fabricants. Toute tentative pour supprimer l'existence des unions ouvrières au Canada conduira à la guerre civile et ne pourra jamais réussir. L'appel de la milice sous les armes est un moyen auquel on ne doit avoir recours qu'en dernier ressort, lorsqu'il s'agit de rétablir la paix dans le pays et non pour supprimer une grève. Cette affaire est venue devant la Chambre à la suite d'une question posée par le député de Jacques-Cartier, dans le but de savoir si le gouvernement avait l'intention de rembourser à la cité de Montréal une partie de la somme que cette dernière sera obligée de payer pour avoir appelé la milice sous les armes.

M. MONK : Je n'ai jamais posé une pareille question. J'ai demandé au gouvernement ce qu'il faisait ou avait l'intention de faire à Montréal.

M. CASGRAIN : C'est moi qui ai formulé cette question.

M. LOGAN : Dans ce cas, c'est mon honorable ami de Montmorency qui a posé cette question. Si le gouvernement faisait ce qu'il demande, je considère que ce serait établir un précédent dangereux.

J'aimerais à savoir s'il existe un précédent de cette nature? Il y a quelques années, nous avons eu une grève très sérieuse dans la cité de London, la milice dut être appelée sous les armes pour maintenir la paix, mais je ne crois pas que cette ambitieuse cité ait demandé au gouvernement canadien de payer pour la milice.

M. MONK : Il y a le cas de la ville de Valleyfield. On a demandé au gouvernement de payer les frais encourus pour la milice à cet endroit, mais j'ignore ce qui a été fait.

M. LOGAN : Je crois que le gouvernement a refusé de se rendre à cette demande.

Le PREMIER MINISTRE : C'était contraire à la loi.

M. LOGAN : Le gouvernement a refusé, parce que, comme l'a dit le premier ministre, il n'avait pas le droit de le faire. Nous avons eu une grève très sérieuse à Toronto l'année dernière, et bien que cette ville n'ait pas l'habitude de se faire prier quand il s'agit de demander des faveurs au gouvernement actuel, nous n'avons jamais entendu dire qu'elle lui ait demandé de payer pour les frais encourus pour la milice à cette occasion.

M. CLARKE : Les miliciens étaient à faire leurs exercices annuels, mais malgré cela la cité de Toronto fut obligée de les payer.

M. LOGAN : Montréal est une ville ambitieuse. Elle se proclame le port national du Canada. Il lui siérait mal de demander l'aide de ce parlement pour maintenir la paix dans son port. Et en supposant que nous le ferions, ce serait établir un précédent dangereux. Quant à la menace de difficultés ouvrières suspendue sur notre tête, tous les gens sérieux en prévoient le danger.

Le gouvernement est donc averti, et je soumets humblement que l'on ferait bien de nommer une commission, composée de

gens entendus, qui recevrait pour mission de rencontrer les chefs ouvriers et les capitalistes de ce pays afin d'étudier les moyens à prendre pour empêcher la tempête qui menace d'éclater. Je soumets cette idée en toute sincérité, la croyant dans l'intérêt public, bien qu'on ne soit peut-être pas disposé à l'accepter ainsi dans certains quartiers. Nous avons des associations ouvrières et nous ne pouvons les empêcher d'exister; nous avons aussi des capitalistes réunis en société, et il me semble qu'une commission de cette nature serait peut-être le moyen d'en arriver à une entente quelconque entre le capital et le travail au Canada.

M. CASGRAIN : Je désire donner une explication personnelle. Je ne veux pas qu'on reste sous l'impression que j'ai dit que la cité de Montréal allait demander au parlement et au gouvernement de payer une partie des dépenses encourues pour l'entretien de la milice sur les quais afin de maintenir l'ordre et la paix dans la ville. J'ai dit que puisque c'est la milice qui doit être chargée de maintenir l'ordre sur les quais, pourquoi ne pas confier ce soin aux troupes régulières stationnées à Saint-Jean, Toronto et Québec, qui sont payées par le gouvernement, et que l'on pourrait facilement amener à Montréal pour remplacer les volontaires actuellement occupés à faire ces services. Ces soldats réguliers sont payés par le gouvernement et ils reçoivent leur solde à Montréal comme ils la reçoivent là où ils sont actuellement. Voilà tout ce que j'ai dit.

Le PREMIER MINISTRE : En réponse à la question de mon honorable ami (M. Casgrain), je dirai, M. l'Orateur, que les troupes stationnées à Saint-Jean ont été envoyées à Montréal et que tous les soldats disponibles dans ce district ont été mis à la disposition des autorités municipales. Quant à la question de faire venir des troupes d'autres villes, soit de Toronto ou d'ailleurs, c'est la une chose qui demande à être prise en sérieuse considération.

M. OSLER : Sans vouloir entrer dans le mérite de cette question et discuter le principe général en jeu, je désire dire un mot au sujet de l'appel de la milice sous les armes. Je considère que lorsqu'il se présente des circonstances qui obligent le gouvernement à avoir recours aux soldats pour maintenir l'ordre, on ne devrait pas s'adresser aux volontaires de la localité, qui peuvent se trouver ainsi obligés de combattre leurs propres concitoyens et leurs empatriotes.

Si une grève vient à éclater dans une ville, comme cela existe actuellement à Montréal, ce n'est pas la milice locale que l'on devrait appeler sous les armes. Les soldats qui font partie de ces régiments sont, dans un grand nombre de cas, les frères ou les amis des grévistes, et les deux partis considèrent qu'ils sont dans leur droit. Quand il se présente des occasions de cette nature—et malheureusement, il nous faut supposer qu'elles se présenteront, sans que nous puissions rien y faire—nous devrions avoir des troupes permanentes qui pourraient être envoyées à l'endroit où les troubles se sont produits afin d'y maintenir la paix. S'il est reconnu et compris que dans le cas d'une grève des employés des tramways à Toronto, ou des débardeurs à Montréal, les volontaires de ces différentes villes seront appelés sous les armes, peut-être pour tirer sur quelques-uns de leurs frères ou de leurs amis, je considère que cela aura pour résultat d'anéantir absolument dans ce pays, l'esprit militaire qui contribue à assurer les progrès de notre mlice. Bien que n'ayant pas un grand nombre d'ouvriers à mon service, j'ai beaucoup étudié cette question et j'ai des opinions bien arrêtées à ce sujet, quoique je n'en fasse pas souvent mention. L'union est, à mon avis, d'un grand avantage pour les ouvriers ; elle est établie dans notre pays pour y demeurer et elle devra finir par y accomplir de grandes choses pour la classe ouvrière. D'un autre côté, je suis aussi fermement d'opinion que les unions ouvrières font fausse route quand elles veulent essayer d'avoir recours à l'ostracisme.

Je crois avoir raison de dire qu'un tiers au plus des ouvriers des villes—sans tenir compte des garçons de ferme—c'est-à-dire un tiers au plus des artisans appartiennent aux unions ouvrières. Si j'ai raison là-dessus, je ne crois pas juste qu'un tiers des ouvriers qui font partie des unions puissent dire que les deux autres tiers ne travailleront pas. Je ne connais pas de remède, mais je crois qu'il est possible d'en trouver un. A la longue, les rapports entre le capital et le travail s'amélioreront—et l'accord commence à s'établir—et ces difficultés disparaîtront. Je suis convaincu que c'est dans le principe d'un minimum de salaires et d'une participation dans les profits de toutes les industries que se trouve la solution qui rétablira l'harmonie entre le capital et le travail. La marche sera lente peut-être, mais c'est vers ce but que nous nous acheminons et je connais des établissements où cette réforme a été établie et fonctionne à la satisfaction des ouvriers et des patrons. Pour y arriver, il faut de la patience et une reconnaissance mutuelle des droits des deux parties. Je n'ai pas confiance dans l'arbitrage obligatoire. Les décisions de ce tribunal ne seraient acceptées sans réserve que par la partie à laquelle elles seraient favorables. Dans l'avenir, l'arbitrage jouera un rôle beaucoup plus considérable qu'à présent. Vu le vif intérêt que porte à la question le ministre du Travail, vers lequel nous tournons maintenant nos regards comme vers le chef de file qui doit nous montrer la voie, je crois que s'il fait abstraction des considérations politiques, et à l'instar du Président des Etats-Unis, nomme une personne influente qui se rendra sur les lieux pour étudier la situation, un citoyen désintéressé de la politique, étranger aux cercles

des chemins de fer, un homme qui n'a pas d'ouvriers à son emploi——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Où le trouver ?

M. OSLER : Ne peut-on pas trouver un homme droit dans toute la nation ? Si c'est là l'opinion que le très honorable ministre (sir Wm Mulock) entretient de son pays, Dieu nous protège !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député ne doit pas me prêter des paroles que je n'ai pas prononcées. Il a suggéré de trouver un homme influent, désintéressé de la politique, étranger aux cercles des chemins de fer, et n'ayant pas d'ouvriers à son emploi. Je lui ai simplement demandé où je prendrais un tel homme. Sans doute, il peut y en avoir.

M. OSLER : Tout ce que je puis dire, c'est qu'on peut trouver des hommes influents et droits en dehors de la politique et du monde des chemins de fer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député veut-il me transmettre une liste de ces hommes ?

M. OSLER : Je voudrais que ma mémoire fût fidèle. Je me rappelle avoir lu une phrase qui peint bien le gouvernement du jour. Parlant d'un gouvernement semblable au nôtre, on disait que ceux qui prennent la direction des affaires et en assument les responsabilités sans pouvoir résoudre les problèmes qui leur sont soumis sont ou des incapables ou des gens indignes d'occuper leur poste. Il ne sied pas à la droite de nous lancer des défis à tout moment, et de dire : Donnez-nous la clef du problème. Notre rôle ne consiste pas à trancher les questions qui se présentent. Nous sommes ici pour approuver ou censurer la conduite du gouvernement.

M. McCREARY : Qu'avez-vous fait pour résoudre la question ouvrière pendant les dix-huit années de votre règne ? Vous n'avez pas mis une seule loi dans les statuts.

M. OSLER : Je n'entends pas ce que dit l'honorable député (M. McCreary). Parle-t-il de ce qui s'est passé il y a dix-huit ans ?

M. McCREARY : Oui.

M. OSLER : A titre de membre de cette Chambre, je n'ai pas mission d'approuver tout ce qui s'est fait il y a dix-huit ans. J'admettrai avec l'honorable député que très souvent on a mal agi. Le présent gouvernement est appuyé par une majorité puissante des collèges électoraux du Dominion et il lui incombe d'aborder courageusement tous les problèmes qui se présentent. S'il n'est pas en état de les résoudre, il n'est pas digne de tenir les rênes de l'administration. Il n'a pas le droit de renvoyer la balle à l'opposition et de lui demander sans cesse ce qu'elle ferait dans telle ou telle circonstance. Quand l'intérêt public est en jeu, c'est au gouvernement de proposer une solution et à la gauche d'approuver ou de blâmer la solution que le gouvernement doit appliquer à la faveur de sa forte majorité.

Mais j'ai élevé la voix pour exprimer une opinion que j'ai fort à cœur, à savoir, que c'est une grande faute et une grave imprudence d'appeler la milice du pays sous les armes pour réprimer les querelles qui s'élèvent entre les citoyens dans les temps de grèves et de troubles. Je crois que le gouvernement sans regarder à la dépense—imputez-la sur le compte des grandes villes si vous le voulez, je n'ai rien à objecter à cela—je crois donc, dis-je, que le gouvernement devrait toujours recourir aux troupes régulières quand il faut employer la force armée, comme dans le cas de cette grève à Montréal.

M. BICKERDIKE : Je désire expliquer à la Chambre qu'il y a eu un malentendu au cours du débat. Nous avons passé près de deux heures à discuter un point qui peut se résumer en un mot. J'ai à la main le projet qui a été rédigé et soumis aux armateurs et celui qui est proposé par les débardeurs. L'article 8 se lit ainsi :

> Les arrimeurs et les parties nommées en premier lieu ne feront pas de distinction à l'encontre des ouvriers appartenant à l'union, et consentiront à les employer.

Cet article a été mis là parce que les armateurs avaient pris des engagements envers 350 ouvriers. Ayant pris ces engagements, ils sont tenus de les respecter.

M. l'ORATEUR : L'honorable député, ayant déjà pris la parole, enfreint le règlement.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Le discours de l'honorable représentant de Selkirk (M. McCreary) m'a vivement intéressé. Si j'en juge par le ton de ce discours, je suis porté à croire que l'honorable député est sur le point de faire faux bond à ses vieux amis les Doukhobortses pour enlever, s'il le peut, le mandat de la ville de Winnipeg à la prochaine élection. Par conséquent, le présent chef ouvrier de cette ville doit en prendre son parti, car il ne représentera plus dans cette enceinte la belle ville de Winnipeg. On demandait il y a un instant au représentant de Toronto quels services le parti conservateur a rendus au peuple pendant les dix-huit années de son règne. Si j'ai bonne mémoire, il a fourni les moyens de vivre aux ouvriers du Canada. Si ma mémoire est fidèle, il a fermé les fourneaux économiques qui avaient été ouverts sous le régime de nos adversaires et, depuis l'adoption du régime de protection nationale, jamais ces établissements n'ont ouvert leurs portes.

Je ne saurais me ranger à l'avis de mon honorable ami de Toronto (M. Osler) quand il dit que les troupes régulières seules devraient être appelées à réprimer les émeutes.

Je prétends qu'il est du devoir de chaque citoyen canadien dans les temps de troubles et de désordres de courir aux armes et de contribuer à faire respecter la loi et à maintenir l'ordre dans les limites de la municipalité où il habite.

A titre de représentant d'un collège électoral où les émeutes sont inconnues, je refuse de payer quoi que ce soit pour calmer ces troubles qui peuvent s'élever dans la ville de Montréal et je m'opposerai énergiquement à la dépense d'un seul dollar des deniers publics dans le but d'apaiser une grève à Montréal. Que cette ville mette fin aux querelles qui s'élèvent dans son sein.

Sur le chapitre des unions ouvrières, je dois dire que je les ai constamment approuvées lorsqu'elles avaient pour but d'améliorer la condition des travailleurs ou de toute autre classe, de les rendre plus tempérants, plus respectueux des lois, plus éclairés, d'abréger leur journée de travail et d'assurer leur bien-être au foyer. Mais lorsque les membres d'une association ouvrière viennent dire à celui qui doit gagner son pain quotidien : Tu ne travailleras pas pour ces gens-là, je prétends qu'il est du devoir de l'Etat d'intervenir et de dire aux membres de ces associations qu'il y a certaines bornes qu'ils ne devront pas dépasser. Nous avons vu souffrir des familles d'ouvriers qui cherchent à gagner honnêtement leur vie et qui ne veulent pas s'affilier à ces associations à la dictée d'un chef étranger auquel ils ne veulent pas obéir. Lorsque ces hommes et les membres de leur famille sont hués sur la rue et soumis à d'autres avanies, je prétends que le temps est arrivé où le Canada doit apprendre à ces messieurs des unions ouvrières que s'ils sont absolument libres de travailler ou de ne rien faire, ils ne doivent en aucune façon molester ceux qui n'appartiennent pas à leurs associations et qui veulent gagner leur pain quotidien aux salaires qu'ils pourront obtenir. Bien plus, si les capitalistes s'érigent en tyrans, le gouvernement du pays doit également s'interposer. Lors de la grande grève des ingénieurs qui éclata il y a quelques années en Angleterre, la nation a perdu des millions de dollars. Cette grève de Montréal a déjà causé une perte immense à la Confédération canadienne, perte que les intéressés ne pourront combler que par un travail de plusieurs années.

M. KENDALL : L'honorable député nous dit que la grève des ingénieurs en Angleterre a fait perdre des millions de dollars aux industriels anglais. Dans ce cas, veut-il nous dire à combien il estime la perte nationale qui a résulté du monopole de l'industrie cotonnière exercée pendant un siècle par les filateurs du Lancashire ?

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je répondrai plus tard à cette question.

Je veux faire ressortir que je ne suis pas hostile seulement au despotisme des associations ouvrières, mais que je suis aussi opposé à la tyrannie des capitalistes. En Angleterre, ces associations sont fort despotiques, à preuve l'exemple suivant : Un marchand de gros de la ville de Toronto se rendit il y a quelques années dans le comté de Stafford afin de faire l'acquisition d'articles en faïence d'une certaine marque qu'on ne trouvait pas sur le marché. Ces articles ne faisaient pas partie de l'assortiment ordinaire. Le fabricant lui apprit qu'il pouvait fabriquer cette faïence, mais qu'avant de lui donner une réponse décisive il aurait à consulter le chef de l'union pour savoir si elle consentirait à la fabrication de cette ligne de marchandises. A cette époque, les affaires n'allaient guère en Angleterre. Le lendemain matin, l'acheteur fut averti que l'union ouvrière s'opposait à la fabrication de cette ligne de marchandises ; il porta sa commande en Allemagne et l'Angleterre perdit, dans cette seule occasion, des centaines de milliers de dollars. Nous voyons donc que ces unions ouvrières peuvent pousser les choses à l'extrême aussi bien que les capitalistes.

Tout ce que je voulais dire en prenant la parole c'est que, si nous reconnaissons à tout ouvrier dans toute l'étendue du pays le droit de se mettre en grève, nous voulons qu'il soit bien entendu que ce gréviste devra permettre à tout homme libre de le remplacer, sans le molester et sans le huer partout, comme de nos jours. L'heure sonnera bientôt de mettre fin à ces pratiques. Lorsque des hommes s'en allant à l'ouvrage sur les quais sont poursuivis par des huées et renversés dans la boue des rues de Montréal, il est temps de recourir à la loi, il est temps de faire comprendre aux grévistes, à l'aide des troupes régulières ou des miliciens, que l'ordre doit régner en ce pays, que la loi doit être respectée de gré ou de force.

M. A. B. INGRAM : Je crains de n'avoir pas reçu des unions ouvrières les instructions dont parle l'honorable député (M. Hughes, Victoria). Je ne suis pas en état de tenir le même langage que l'honorable représentant, qui semble croire qu'en cette affaire les débardeurs seuls sont à blâmer. L'honorable député a le premier parlé d'infractions à la loi commises par les débardeurs de Montréal. Je n'ai pas entendu porter une pareille accusation cet après-midi. Au meilleur de ma connaissance—je ne suis pas au courant de toutes les péripities de la grève—il y a un point que j'entends faire ressortir, à savoir, que l'une des principales prétentions des ouvriers c'est qu'une honnête journée de travail mérite d'être justement rétribuée, que sous ce rapport il n'y a pas de désaccord entre les intéressés et les débardeurs sont satisfaits à cet égard. Mais j'ai appris que ce qui sépare surtout les deux parties en présence, c'est la venue à Montréal de 350 ouvriers qu'on y a appelés et la menace d'en faire venir 1,000 autres, pour leur confier le travail que

font d'ordinaire les débardeurs, ce qui aurait pour unique résultat de faire baisser leurs salaires. Je reconnais les droits des ouvriers aussi bien que les droits de toute autre classe des citoyens. Certes, ceux qui n'ont pour tout capital que leur travail ont le droit de s'associer entre eux dans un but d'intérêt mutuel et de protection réciproque. Tant qu'elle obéit à la loi, je ne vois pas en quoi une association de cette nature peut faire tort au pays. Ceux qui réclament pour eux le droit de s'associer et de s'organiser n'ont pas lieu de trouver à redire parce que les ouvriers revendiquent la même prérogative.

L'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) a parlé avec chaleur à titre de manufacturier—avec beaucoup trop de chaleur, selon moi. Il suppose que M. Gompers a traversé la frontière dans le dessein de fomenter des troubles et des chicanes au Canada.

Si M. Gompers joue ce rôle, l'honorable député n'accusera certainement pas les débardeurs de Montréal d'avoir fait venir cet homme au Canada. Aucun lien ne les attache à M. Gompers. Ce dernier vient au pays à titre de citoyen des Etats-Unis et jouit du privilège de porter la parole devant le peuple canadien, privilège que la loi du Canada lui confère. Je ne veux ni approuver ni critiquer ses discours, car je ne les connais pas, mais c'est son droit et je déclare qu'aucun blâme ne s'attache aux débardeurs. Je dois dire à l'honorable représentant de Norfolk-nord que, si des ouvriers refusaient de travailler pour le compte d'un fabricant uniquement parce que ce dernier appartiendrait à l'association des manufacturiers et si celle-ci invoquait cette conduite pour demander à la Chambre de censurer les ouvriers, j'élèverais la voix dans cette circonstance et je m'unirais à l'association des manufacturiers pour réprouver une pareille conduite. Je dis donc que ce qui est juste dans un cas est juste dans l'autre. Justice égale aux deux parties.

J'examinerai d'autres sociétés exclusives qui existent dans ce pays. Personne ne prétendra que les membres du barreau et de la profession médicale ne forment pas des associations exclusives. Je me rappelle, par exemple, qu'il y a quelques années on a voulu faire déclarer qu'un médecin quittant Ottawa pour s'établir à Hull, dans une autre province, ne pourrait pas pratiquer sa profession sans enfreindre les lois provinciales qui ne lui reconnaissent pas ce droit. La Chambre voit donc que la profession médicale elle-même est protégée et constitue une société exclusive. Je suis en faveur de cet état de choses parce qu'il est nécessaire que les membres de cette profession soient protégés. Il s'agit le plus souvent d'une question de vie ou de mort et je n'admets pas que les charlatans pratiquent la médecine. Venons-en maintenant au barreau. Un avocat d'Ontario ne peut aller exercer sa profession au Manitoba ou dans la Colombie Anglaise sans enfreindre les lois de ces provinces. Des charlatans pourraient tenter d'y pratiquer le droit et les membres du barreau, pour se protéger et sauvegarder leurs intérêts, forment une société exclusive dans chaque province. Il ne siérait donc pas aux avocats, aux médecins, à l'association des manufacturiers ni aux capitalistes de vouloir interdire aux ouvriers de s'organiser.

Il m'a fait plaisir d'entendre le directeur de l'un des plus grands établissements industriels du Dominion tenir le langage qu'il a tenu. Je fais allusion à l'un des représentants de Toronto.

Je sais pertinemment que les compagnies de chemins de fer de ce pays reconnaissent les syndicats ouvriers. Je sais pertinemment que ceux-ci forment un comité des griefs et que, de temps à autre, du 1er janvier à la Saint-Sylvestre, les directeurs des compagnies de chemins de fer s'abouchent avec les représentants des syndicats ouvriers dont les griefs sont redressés à la satisfaction des deux parties intéressées. C'est pourquoi je dis que, si le patron et l'ouvrier consentent tous deux à se rendre justice l'un à l'autre, aucun différend ne saurait surgir entre eux.

C'est avec non moins de plaisir que j'ai entendu le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) déclarer qu'il ne fallait pas traiter cette question au point de vue des partis. J'approuve volontiers cette déclaration ; mais je ressemble à Saint-Thomas lorsqu'à l'époque d'une élection partielle ou générale, j'entends l'honorable ministre s'attribuer à lui et revendiquer pour son ministère ce qui se fait en faveur du travail et demander de ce chef l'appui des ouvriers en faveur de son candidat ou de son parti.

Si l'honorable ministre est assez bon de ne plus recourir à ces expédients, je consens à ne rien objecter à sa déclaration et je préférerais que cette question ne fût pas du domaine de la politique. On a demandé pourquoi, s'il croit que la conduite et les discours de M. Gompers sont préjudiciables au pays, le ministre du Travail n'enverrait pas un de ses subordonnés avertir M. Gompers que son attitude nuit à la cause du travail au Canada. Je ne veux pas m'étendre davantage, mais je crois savoir qu'on présentera bientôt, aujourd'hui peut-être, un projet de loi. Si cela arrive, j'espère que tous les honorable représentants qui sont si portés à favoriser les ouvriers canadiens, feront de leur mieux pour rendre ce projet de loi aussi parfait que possible.

La motion d'ajournement est rejetée.

## COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER ET LEURS EMPLOYES.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Je propose que le bill à l'effet de faciliter l'accommodement des différends entre les com-

pagnies de chemin de fer et leurs employés soit voté en deuxième délibération.

Le présent bill a eu l'avantage de passer par le feu de la discussion, ce qui, je l'espère, aura eu pour effet de préparer les esprits à favorablement accueillir les principes qu'il implique. A la dernière session, j'eus l'honneur de présenter un bill analogue et je déclarai, dans cette circonstance, que le gouvernement ne se proposait pas d'insister pour le faire adopter ; il préférait attendre à la session suivante pour offrir, non seulement aux patrons et aux employés, mais au public en général, l'occasion de l'étudier dans l'intervalle. C'est pourquoi j'en saisis de nouveau la Chambre.

Je dirai maintenant en quoi ce projet de loi diffère du bill présenté à la dernière session. On peut dire qu'il en diffère sous trois rapports. L'an dernier,, il ne s'agissait que d'arbitrage ; le présent bill veut qu'il y ait immédiatement une tentative de conciliation et, en cas d'insuccès, un arbitrage.

Le projet de loi de l'année dernière permettait de mettre en vigueur, dans une certaine mesure, la décision arbitrale, car il édictait des peines contre ceux qui n'en faisaient aucun cas. Ce bill s'écarte de l'ancien à cet égard et, au lieu de recourir aux tribunaux pour faire observer la sentence arbitrale, il laisse ce soin à d'autres influences, à l'opinion publique et au bon sens des intéressés.

M. R. L. BORDEN : Autrement dit, faut-il comprendre que l'arbitrage est obligatoire mais que la sentence des arbitres n'aura pas de sanction?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. La sentence arbitrale est communiquée au public et aux intéressés et tout finit là.

En vertu du bill présenté à la dernière session les parties choisissaient un bureau permanent d'arbitrage qui exerçait ses fonctions pendant un certain nombre d'années. En vertu du projet de loi actuel, au lieu d'un bureau permanent, un bureau spécial aura mission d'accommoder chaque différend. Voilà, je crois, les principales différences qui existent entre les deux projets de loi.

M. R. L. BORDEN : En vertu du bill, les intéressés seront-ils consultés quant à la composition du bureau?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. J'expliquerai dans la suite les raisons de ces modifications. Le bill expose que les grèves et les chômages forcés et tous les différends qui peuvent résulter en des grèves ou des chômages forcés sont contraires à l'intérêt public. Il est entendu qu'il ne s'agit que des différends qui peuvent survenir entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés et qu'il s'agit de toutes les compagnies de chemin de fer, soit qu'elles tiennent leurs pouvoirs du gouvernement fédéral ou des législatures provinciales, soit que les voies ferrées soient exploitées par l'Etat (par exemple, l'Intercolonial) ou par des corporations. Le bill s'applique également aux tramways et à tout ce qui tombe sous la désignation générale de chemin de fer.

Le préambule motive comme suit l'action du gouvernement : le public est intéressé au service régulier du transport des voyageurs, des malles et des marchandises, et tout ce qui est de nature à nuire à ce service lui cause des préjudices : par conséquent, il a le droit d'intervenir pour sauvegarder ses intérêts. Chaque fois qu'il sera manifeste que le transport des voyageurs, des malles et des marchandises peut être interrompu et dans le cas d'une grève ou d'un chômage forcé sur un chemin de fer, le ministre du Travail pourra appliquer les dispositions de la présente loi. A la demande de l'une des parties ou à la demande du conseil de toute municipalité que concerne directement le différend, ou de son propre chef, il peut prendre des mesures pour établir d'abord un comité des conciliation. A cette fin, il invite les deux parties à choisir un représentant. Si les parties se rendent à l'invitation du ministre, les deux personnes ainsi nommées en choisissent une troisième. Les trois composent le bureau de conciliation et de médiation. Si l'une des parties omet de nommer un membre du comité, le ministre peut en nommer un, au lieu et place de cette partie. Une autre disposition concerne la manière de remplir une vacance ; la partie ayant le droit de choisir le successeur.

Lorsque le comité de conciliation et de médiation n'aura pas pu amener un règlement à l'amiable, le ministre du Travail pourra soumettre le règlement à l'arbitrage. Un bureau d'arbitrage sera nommé et le comité de conciliation pourra agir en cette qualité, si les deux parties l'agréent, autrement un bureau d'arbitres sera choisi de la même manière que le comité de conciliation. Le bureau aura les pouvoirs d'interroger des témoins, de leur enjoindre de produire des documents et de faire une déclaration de son opinion. Il devra s'enquérir des causes du différend et faire des recommandations en vue d'y mettre fin et toutes autres recommandations qu'il jugera opportunes. La décision et le rapport des arbitres seront déposés dans les archives du ministère du Travail. Des copies seront remises aux intéressés, communiquées à la presse et au public et déposées sur le bureau de la Chambre pour l'avantage du parlement.

Les dispositions du bill s'arrêtent là. Le chef de l'opposition voit donc que la mise en vigueur de la sentence arbitrale dépendra des influences qui seront mises en jeu, appuyées il va sans dire par le prestige des arbitres, la manière dont ils auront conduit l'arbitrage et la force du sentiment populaire. Je ne connais pas d'autres moyens de faire respecter la sentence arbitrale, si ce n'est le recours à la loi. Entre ces deux

moyens la différence est grande. Pour ma part, je suis porté à approuver de préférence le principe que ce bill implique.

M. CLARKE : Quand l'honorable ministre a-t-il changé d'opinion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais apprendre à mon honorable ami à quelle époque j'ai changé d'opinion. Il est vrai qu'à la dernière session, j'ai présenté un projet de loi dont le dispositif était différent. Cette sanction ne me plaisait pas beaucoup, mais je la soumettais à la Chambre et au pays afin de tirer avantage de l'opinion des intéressés et du public. Il y a des raisons qui militent en faveur de la mise en vigueur des sentences arbitrales par la contrainte et il y en a qui militent à l'encontre. La seule loi analogue adoptée depuis un temps assez long est la loi de la Nouvelle-Zélande. Elle fut adoptée en 1894 et entra en vigueur le 1er janvier 1895.

Elle a causé plus ou moins de satisfaction et peut-être du mécontentement. Les opinions sont encore partagées à son sujet. Il y a un an ou deux, la Nouvelle-Galles-du-sud, désireuse d'étudier le fonctionnement de la loi ouvrière de la Nouvelle-Zélande, envoya dans ce pays un juriste fort distingué avec mission de faire une enquête et un rapport sur l'opportunité d'adopter la loi obligatoire de la Nouvelle-Zélande. Ce commissaire, après une étude approfondie de la question, présenta un rapport qui semblait de prime abord approuver ce mode d'accommoder les différends ouvriers, en vertu duquel les sentences arbitrales équivalent aux jugements des tribunaux et peuvent être exécutées de la même façon qu'un arrêt judiciaire. Cependant, disait-il, cette loi de la Nouvelle-Zélande n'a été en vigueur que pendant des temps d'abondance et, règle générale, les sentences arbitrales ont favorisé les ouvriers. Il y a lieu de se demander si ces derniers respecteraient les décisions des arbitres pendant une ère de crise ? On ne saurait prétendre que la loi a subi complètement l'épreuve tant que les parties n'ont pas eu l'occasion de juger de son efficacité dans ces temps de dépression commerciale. Lorsqu'une crise aura sévi dans la Nouvelle-Zélande pendant un certain nombre d'années, si l'opinion publique ne change pas, nous serons excusables de suivre la même méthode ; mais jusqu'ici, ce semble, la loi n'a pas subi complètement l'épreuve qui nous justifierait de l'adopter.

L'honorable représentant de Toronto-ouest me demande à quelle époque j'ai modifié mon opinion. Il pousse les choses un peu loin, car, si j'ai préparé le projet de loi de la dernière session qui édictait quelques peines fort légères, il s'en fallait beaucoup qu'on put considérer ce bill comme un mode obligatoire d'accommoder les différends. Les peines n'étaient pas lourdes et les moyens de les infliger étaient fort bénins. Néanmoins je dirai franchement à mon honorable ami dans quelles circonstances j'ai préparé le présent bill. Lorsque j'ai traité ce sujet à la dernière session, j'ai invité publiquement les intéressés à faire profiter le gouvernement de leurs lumières. On s'est rendu à cette invitation jusqu'à un certain point. Je ne suis pas libre de divulguer les noms des représentants des employés de chemins de fer qui se sont abouchés avec moi au sujet de la préparation de ce projet de loi, et aucun député, j'en suis certain, ne me demandera ce renseignement.

M. INGRAM : Ont-ils approuvé le projet de loi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. J'irai jusqu'à dire que j'ai eu plusieurs fois l'occasion de rencontrer un grand nombre de délégués représentants divers corps d'employés de chemins de fer et, entre autres, leur représentant à la législature, M. J.-H. Hall.

Ce monsieur occupe, je crois, une position éminente dans le monde du travail. Si je ne me trompe pas, il est le représentant législatif de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, de la Fraternité des chauffeurs de locomotives, et des associations appelées l'Ordre des conducteurs de chemins de fer, l'Ordre des employés des convois et l'Ordre des télégraphistes de chemin de fer. Il a pris part, avec moi, à toutes les négociations où se trouvaient présents des employés de chemin de fer.

L'honorable M. TARTE : Puis-je savoir où il demeure ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Son domicile est à Toronto. Il a été assez bon de convoquer une assemblée d'employés de chemins de fer, et il m'a présenté la délégation, qui était nombreuse et composée d'hommes intéressés dans cette question. Je dois dire qu'en venant là j'étais non seulement disposé à entendre les avis des deux parties, mais que c'était là ce que je désirais le plus, et je possède maintenant les opinions de plusieurs de nos principaux industriels de chemins de fer au sujet de cette mesure. Il ne serait pas exact pour moi de dire qu'on s'est prononcé à l'unanimité en faveur de cette mesure, et même je dois déclarer qu'il n'y a pas eu unanimité parmi les compagnies de chemins de fer. Cependant, je dois ajouter que quelques-unes de nos plus grandes compagnies de chemins de fer envisagent la mesure avec faveur, quels que soient les préjugés qu'on soulève contre elle en certains quartiers. Je puis dire, pour ce qui est de l'Intercolonial, que le projet a reçu l'approbation du ministre des Chemins de fer. J'ai donc rencontré, avec M. Hall, une délégation d'employés de chemins de fer. Nous avons discuté le sujet au long à diverses reprises, et je dois dire que je n'avais encore jamais rencontré un groupe d'hommes aussi ardemment désireux de régler cette question du travail, que ceux qui m'ont aidé à établir les dispositions de ce bill. De consentement commun, nous n'a-

vons pas cru qu'il serait convenable de permettre aux reporters d'assister à nos délibérations. Il y a des questions délicates à discuter entre patrons et employés, et il y a toujours en ces occasions plus ou moins de défiance les uns envers les autres. Il me fait plaisir, cependant, de rendre hommage à la parfaite loyauté des représentants vis-à-vis des diverses compagnies qui les employaient. Et après que nous eûmes convenu qu'il nous était possible de tomber d'accord sur une loi pour le règlement des différends entre compagnies et employés de chemins de fer, en faisant appel à l'opinion publique et aux consciences des intéressés, j'ai été très heureux de recevoir l'assurance que, pour ce qui en était des employés, la Chambre et le pays pouvaient être persuadés qu'on s'en tiendrait loyalement aux décisions du conseil de conciliation et d'arbitrage.

M. CLANCY : Je croyais que l'honorable député de Vancouver avait déclaré que les unions ouvrières du Canada s'étaient prononcées en faveur de l'arbitrage obligatoire.

M. SMITH (Vancouver) : Ce que j'ai dit c'est que, dans la plupart des cas, les ouvriers avaient montré des dispositions à accepter toute décision arbitrale à laquelle pourraient en arriver les autorités du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La Chambre et le pays peuvent être certains que, si cette mesure devient loi, les employés de chemins de fer donneront loyalement leur appui aux conseils de conciliation et d'arbitrage nommés par le gouvernement. Je ne puis rien dire au sujet des autres classes d'employés, mais je dois ajouter que le comité qui m'a prêté son concours a émis l'opinion—et je partage entièrement cet avis—que les compagnies de chemins de fer s'en tiendraient également en toute loyauté aux décisions des conseils de conciliation et d'arbitrage. Ces compagnies tiennent, tout autant que leurs employés, à se rendre l'opinion publique agréable, et si nous pouvons arriver à ce que ce soit là le sentiment général qui anime patrons et employés dans leurs relations mutuelles, nous aurons fait un grand pas pour la solution de la question du travail. Je ne suis pas au nombre de ceux qui espèrent voir arriver la fin des conflits ouvriers. Ces conflits sont une des conditions de la vie industrielle, et proviennent de la tendance naturelle à chacun de se protéger d'abord soi-même.

Il est naturel que l'ouvrier cherche à améliorer sa position, et d'autre part il est naturel que celui qui l'emploie cherche à rendre son entreprise aussi profitable que possible. L'ouvrier désire un salaire plus élevé, et le patron cherche à restreindre le plus possible ses dépenses. Ces conditions ne disparaîtront jamais, et plus le Canada marchera de l'avant dans la voie du progrès industriel, plus fréquents deviendront ces conflits ouvriers. Il est absolument chimérique de penser que nous verrons jamais luire l'âge d'or où chacun cherchera à se rendre agréable à son prochain, et où personne n'aura à lutter pour la défense de ses droits. Je dois faire remarquer ici que ce bill ne concerne que les conflits ouvriers pouvant s'élever sur les chemins de fer, et si l'on m'en demande la raison, je crois que cette raison ressort de l'examen même de la question. Les compagnies de chemin de fer sont instituées par le parlement pour l'avantage du public et elles ne sont pas crées dans les intérêts d'aucune corporation ou classe de travail. C'est l'intérêt public qui est le grand objectif ; et bien que patrons et employés soient intéressés au plus haut point au bon fonctionnement du chemin, il y a un intérêt qui domine tout, et c'est l'intérêt public. Par conséquent, je propose que le public ait ce que l'on nomme, en langage judiciaire, un *locus standi*, c'est-à-dire le droit d'intervenir dans le conflit ; de plus, qu'il ait aussi le droit, advenant le cas où patrons et employés ne lui donneraient pas un service satisfaisant, de voir lui-même au bon fonctionnement du chemin, tout en prenant les moyens de faire rendre justice aux patrons et aux employés.

M. CLANCY : Comment le public s'y prendrait-il?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De la manière proposée dans la mesure. Bien qu'il puisse être désirable, ainsi que l'a suggéré mon honorable ami de Cumberland (M. Logan), d'appliquer ce principe à d'autres classes de travail, cependant ce bill ne concerne que les compagnies de chemins de fer. Mon honorable ami de York-est (M. McLean) a émis l'avis, l'année dernière, que ce bill devrait aussi s'appliquer aux compagnies de télégraphe. Il y a aussi les compagnies houillères et diverses autres industries, exerçant plus ou moins des monopoles, qui pourraient être assujetties aux dispositions de ce bill. Je compte bien que cette mesure, si elle devient jamais loi, se trouvera être si efficace qu'on sera tenté de l'appliquer à diverses autres industries. Mon honorable ami de Cumberland a émis un excellent avis, que je suis heureux d'appuyer. Il me semble que patrons et employés feraient aussi bien de reconnaître que la question du travail s'impose maintenant en permanence au Canada, et qu'on aura toujours recours aux grèves et aux arrêts de travail tant qu'on n'aura pas institué quelque autre tribunal pour le règlement de ces difficultés. Les chômages forcés peuvent régler certaines difficultés d'un autre caractère ; mais il ne semble pas dans le moment, et pour le règlement des difficultés dont il s'agit, que patrons et employés puissent avoir recours à un autre tribunal qu'à celui de la force brutale, c'est-à-dire les grèves et les suspensions de travail. Il est donc possible que le parlement soit jusqu'à un certain point à

blâmer d'avoir attendu si longtemps, pour mettre à l'étude quelque moyen de mettre fin à ces grèves et suspensions de travail dans les règlements des conflits ouvriers. Pour en revenir à ce bill, je demanderai la liberté de lire à la Chambre une lettre que j'ai reçue de M. Hall, et qui porte la date du 18 mars 1903 :

Hôtel Grand-Union,
Ottawa, Ont., 18 mars 1903.

L'honorable sir William Mulock,
Ministre du Travail,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Après avoir étudié attentivement votre bill pour le règlement des différends entre compagnies et employés de chemins de fer, et après avoir pris en considération le désir que vous exprimez de faire de ce bill une des lois de notre pays, je crois que, tout bien considéré, votre projet devrait être appuyé par les membres du parlement. Je n'ai aucun doute qu'il devra s'ensuivre un excellent résultat des dispositions du bill pour la nomination d'un comité de conciliation, dont la mission sera de tenter, par tous les moyens possibles, de régler les difficultés qui pourront s'élever. Bien que, dans le service des trains de chemins de fer, il ne se soit élevé aucun différend sérieux depuis plus de dix ans, et que je ne vois pas qu'il puisse s'en élever dans un avenir prochain, il suffira, je crois, que votre projet devienne loi pour que le ministre du Travail soit en mesure d'utiliser ses bons offices pour le règlement des difficultés qui pourraient se produire, sans être forcé d'aller jusqu'à l'arbitrage. Advenant le cas où le comité ne pourrait pas arriver à un réglement, on userait, bien entendu, du privilège de s'en rapporter à l'arbitrage ; c'est-à-dire qu'on ouvrirait une enquête au sujet du différend entre les compagnies et ses employés, ceux-ci soumettant leur rapport au ministre du Travail qui, à son tour rendra compte, suivant les dispositions de la loi, des décisions du comité par la voie des journaux. Cette publication a pour objet de faire porter sur le litige l'influence de l'opinion publique celle-ci devant produire tout un effet dans le cas où l'une des parties en cause refuserait de se rendre à une décision équitable, et d'accepter les conditions raisonnables qui lui auraient été proposées. Je le répète, j'ai étudié attentivement le projet, et plusieurs représentants de chemins de fer y ont aussi donné toute leur considération. Tout en admettant que bon nombre d'intéressés ne voient pas ce bill d'un bon œil, je dois dire que cette attitude de leur part est surtout due à ce qu'ils sont satisfaits des circonstances actuelles, et qu'ils prétendent qu'ils ont toujours été en mesure, à venir jusqu'à présent, de régler leurs différends sans l'intervention de personne. Ils ajoutent qu'ils peuvent encore en agir de même à l'avenir, et que par conséquent le besoin de ce bill ne se fait pas sentir. Mais cependant j'ai tout lieu de croire qu'une grande majorité des intéressés accepteront volontiers votre bill, pourvu qu'on leur garantisse que son seul objet est de faciliter le règlement des difficultés qui pourront s'élever.

Comme représentant législatif des associations suivantes : Fraternité des mécaniciens de locomotives, Fraternité des chauffeurs de locomotives, Ordre des conducteurs de chemin de fer, Ordre des employés des convois de chemin de fer, Ordre des télégraphistes de chemin de fer, j'ai accepté ce bill, tel que maintenant présenté, et j'ai l'espoir que tous les intéressés se trouveront bien d'user de ses dispositions, si jamais l'occasion s'en présentait, et qu'on interprétera ces dispositions suivant les idées et les intentions du ministre, et en ne perdant jamais de vue l'objectif de ce bill. Je termine en exprimant le souhait que ce bill sera comme un nouveau rameau d'olivier, c'est-à-dire comme emblème de la paix et de la confraternité qui devront régner désormais entre nous tous.

Votre bien dévoué,
(Signé) J. H. HALL.

M. l'Orateur, on a déjà fait beaucoup de lois au sujet des conflits ouvriers. Tous les statuts des pays étrangers contiennent de ces sortes de lois. Je n'ai aucun dessein de les passer ici en revue, mais pour le cas où un honorable député désirerait se documenter là-dessus, je lui conseillerais de consulter un ouvrage qu'il trouvera dans la bibliothèque, et qui est le quinzième rapport annuel sur les arbitrages publié par le département du Travail de l'Etat de New-York. On y trouvera une collection des statuts aujourd'hui en vigueur aux Etats-Unis, ainsi qu'une loi entre les différents Etats et les statuts de divers pays étrangers. En étudiant ces lois, on s'aperçoit que, à de rares exceptions, ce qui fait obstacle à leur utilité c'est qu'on ne peut les mettre en vigueur que si la demande en est faite par l'une ou l'autre des deux parties en présence, ou ces deux parties elles-mêmes. Quand les deux parties, c'est-à-dire les patrons et les employés, sont à couteaux tirées, toutes deux répugnent à l'idée de montrer de la faiblesse en invoquant de l'aide du dehors. Les lois des Etats-Unis sont en grande partie lettre-morte, et la raison en doit être surtout attribuée à ce que je viens d'indiquer. Dans le numéro de mai du Bulletin du Travail des Etats-Unis, il y a un article très intéressant écrit par Charles-Francis Adams—non pas le grand avocat et diplomate, mais l'un de ses fils, qui a déjà écrit beaucoup sur des questions du même genre. Je ne veux pas lire ici cet article, mais l'auteur se trouve tellement d'accord avec ce bill, ou plutôt ce bill même est tellement d'accord avec ses suggestions, qu'on trouvera sans doute très intéressant que j'en dise ici quelques mots. Il y a un projet de bill à la fin de l'article. Bien que je ne puisse pas tout à fait remonter à l'origine de toutes les dispositians de ce bill, je dois dire que les idées exprimées dans l'article par M. Charles-Francis Adams m'ont aidé à en arriver à la conclusion exposée dans cette mesure. Je désire parler de cet article, surtout pour vous signaler la page 670, où l'on voit comment on a pu utiliser l'Acte du Massachusetts—mesure à peu près semblable à ce bill—pour le règlement de la grande grève des chemins de fer de l'Etat du Massachusetts, en 1887. L'auteur de l'article expose, avec beaucoup de satisfaction, comment le conseil d'arbitrage de l'Etat, en intervenant au bon moment, ouvrit une enquête publique, somma les deux parties d'y comparaître, et rendit une décision dont on fit part au public. Les deux parties acceptè-

rent immédiatement cette décision, et la paix fut rétablie. L'article en question est en faveur d'un règlement des contestations à l'aide de l'opinion publique, et c'est là le principe même sur lequel ce bill repose. Après que ce bill eut été connu du public dans ses grandes lignes, j'ai reçu des lettres venant de diverses personnes étrangères au monde des chemins de fer, et me demandant pourquoi les dispositions de ce bill n'avaient pas été établies de façon à s'appliquer au monde industriel en général. L'une de ces communications avaient été faites au nom nom d'une classe très considérable et très influente du monde ouvrier. J'ai tout lieu de croire, en m'en tenant aux termes de cette lettre, que la classe considérable d'ouvriers représentée par cette association se réjouirait de nous voir adopter quelque autre mesure du genre de celle-ci, afin que, le cas échéant, elle pût aussi jouir des mêmes avantages pour le règlement de ses difficultés. Mais j'ai répondu que, pour le moment, le bill ne pouvait s'appliquer qu'au monde des chemins de fer. J'ajouterai cependant que si ce bill donnait satisfaction, et si l'opinion publique, représentée par les patrons et les employés, en demandait l'application à d'autres classes du travail, alors je n'aurais aucun doute que le parlement se rendrait à ces demandes.

Je crois que le temps est arrivé où patrons et employés—c'est-à-dire, toute les classes du travail—devraient diriger tous les efforts pour essayer de trouver les moyens de régler les difficultés qui s'élèvent entre eux. Je ne vois pas du tout que ce pays soit à la veille d'un grand soulèvement, ainsi que plusieurs semblent le croire. Notre population a assez de sens commun pour demander qu'on respecte ses droits, sans pousser les choses à l'extrême. Il est possible qu'ils n'agissent pas toujours avec sagesse, mais ils n'useront jamais de violence. Je crois que le temps est aujourd'hui propice pour en arriver à une entente, et je désire donner une forme pratique à cette opinion. Je demanderais donc si l'on croit qu'il ne serait pas dans l'intérêt de toutes les classes, tant patrons qu'ouvriers, de chercher à réunir un comité représentatif d'hommes appartenant à ces deux classes, qui essaierait d'étudier cette question à fond, afin de voir s'il ne serait pas possible de trouver une solution peut-être quelque peu analogue aux grandes lignes de ce bill. Une discussion de ce genre, et les conclusions auxquelles on pourrait en arriver, feraient porter sur la question un tel ascendant de bonnes volontés et d'opinions impartiales que cela suffirait, il me semble, pour agir efficacement, chaque fois que s'élève un conflit industriel. Dans tous les cas, je ne crois pas qu'on puisse prétendre que le parlement n'a pas ici qualité pour légiférer comme il convient, et je puis donc exprimer l'espoir que le public va considérer attentivement cette proposition et qu'il nous donnera son concours pour chercher à résoudre la question. J'ai reçu aujourd'hui une lettre d'un grand industriel de la ville de Montréal, et il y a un passage de cette lettre que la Chambre me permettra peut-être de lire. Cet industriel émet l'avis qu'on devrait édicter les lois nécessaires, et il dit, en parlant des organisations du travail :

> Que ces organisations devraient avoir le droit de négocier et régler tous sujets quelconques affectant l'industrie particulière qui les concerne. Advenant l'échec de ces négociations, le litige devrait être porté en cour, ainsi qu'on le fait pour tout autre litige d'ordre civil, et dans le cas où l'on refuserait de se rendre aux décisions de la cour, des peines et amendes devraient être imposées, ainsi qu'on le fait pour d'autres litiges. Je sais que c'est là en quelque sorte mettre le fer dans la plaie, mais nous devons envisager le problème en face, afin de le résoudre de la manière la plus satisfaisante.

Cette lettre vient d'une personne qui emploie un grand nombre d'ouvriers. Mon honorable ami de Vancouver, parlant cette après-midi de quelques remarques faites par l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), demandait si les patrons seraient disposés à se considérer liés par les règlements. Eh bien, voici une lettre d'un patron qui va jusqu'à demander qu'il y ait un conseil établi par la loi, et que les décisions de ce conseil soient obligatoires au même titre que celles d'une cour civile, et rendues exécutables par les peines, amendes, shérifs et autorités à la discrétion de la loi. Je ne mentionne cette lettre qu'afin de vous démontrer que le sentiment public s'accentue de plus en plus en faveur de quelque solution de ce genre. Par conséquent, je conseillerais à tous les intéressés d'essayer de se constituer en un corps libre délibérant, où les deux parties pourraient se faire entendre et discuter leurs situations respectives dans le but d'en arriver à une solution. Dans tous les cas, cela ne peut faire aucun mal d'essayer. Je prétends que c'est notre devoir de bons citoyens de faire tous nos efforts pour en arriver à une forme de règlement quelconque. Vous ne pouvez pas supprimer la question. Elle peut surgir à tout moment. Par conséquent, au lieu de nous lamenter et de lever les mains au ciel chaque fois que se produisent des conflits ouvriers, mettons-nous donc résolument à l'œuvre pour tâcher de résoudre la difficulté. Je m'aperçois cependant que je me suis éloigné du sujet de discussion que comporte le bill qui est en ce moment soumis à la Chambre. Mon bill est limité pour aujourd'hui aux chemins de fer. Je me borne, en terminant, à soumettre ce bill à la considération du parlement, tout en étant convaincu que s'il devient loi on en retirera tous les heureux résultats qu'on en attend.

La séance est levée à six heures.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

## DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 139) relatif la Compagnie de chemin de fer de la rivière Sainte-Marie.—(M. Oliver.)

Bill (n° 140) contituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff.—(M. Oliver.)

Bill (n° 141) concernant la Compagnie du chemin de fer de Medicine-Hat et d'Alberta-nord.—(M. Davis.)

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Elgin à Havelock.—(M. Fowler.)

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien.—(M. Oliver.)

## REGLEMENT DES DIFFERENDS ENTRE COMPAGNIES ET EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend la discussion de la motion présentée par le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) pour la deuxième lecture du bill (n° 17) pour faciliter le règlement des différends entre les compagnies et employés de chemins de fer.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Pour ce qui est du bill présenté par l'honorable ministre du Travail, je dois dire tout d'abord que même si ce bill n'est qu'un essai, cela ne devrait pas nous empêcher de l'accepter s'il contient quelques promesses de résultats utiles. Je dois cependant faire observer, après avoir entendu les explications du ministre du Travail, et après avoir moi-même étudié ce bill, que je ne vois pas que ce bill laisse rien augurer qui puisse nous être de quelque secours pour le règlement des difficultés pouvant surgir en ce pays entre le capital et le travail. La coïncidence peut certes sembler curieuse que les grèves—et quelques-unes ont été très importantes—ne se sont jamais produites en aussi grand nombre, au Canada, que depuis l'établissement relativement récent du département du Travail. J'admets volontiers que ces conditions sont telles que le gouvernement est parfaitement justifiable de s'entremettre pour tenter d'y mettre fin. Les membres de la droite nous font souvent remarquer que nous vivons dans une ère de progrès. Je puis dire, de mon côté, au ministre du Travail que, depuis que son département a été institué, les grèves ont aussi progressé comme toute autre chose. La première observation que je serais porté à faire au sujet de ce bill, c'est que, si on veut qu'il soit avantageux à tous, je ne vois pas pourquoi on en restreindrait l'application aux chemins de fer et aux tramways électriques. Mon honorable ami le ministre du Travail a émis l'avis que ce bill devait être exclusivement appliqué aux chemins de fer et aux tramways électriques, à cause de la tendance de ces institutions à exercer un monopole.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, ce n'est pas cela.

M. R. L. BORDEN : C'est cependant là le sens des remarques de mon honorable ami. Je comprendrais l'argument si, comme il l'a dit dans une partie de son discours, le bill renfermait des dispositions permettant au gouvernement de s'emparer de ces chemins de fer et les maintenir en activité, afin d'empêcher le pays de souffrir sérieusement des grèves. Si le bill renfermait quelque disposition de ce genre, je comprendrais pourquoi on désire en restreindre l'application. Mais, assurément, le ministre du Travail me concédera que si ce bill présente quelques avantages, on devrait faire participer à ces avantages toute autre industrie ou maison de commerce quelconque qui pourrait être affectée par une grève. Par exemple, si les dispositions doivent être de quelque utilité, pourquoi ne pourrions-nous pas les appliquer au regrettable état de choses qui règne en ce moment à Montréal, par suite de la grève qui paralyse une branche importante des affaires de ce port. Il n'y a absolument rien, dans les dispositions de ce bill, qui défend d'appliquer ces conditions à cet état de choses, au même titre qu'à toute grève de chemins de fer ou de tramways électriques.

J'aimerais aussi à présenter une autre observation. Ce bill peut-il accomplir quoi que ce soit qui ne puisse pas aussi bien être accompli par nos lois actuelles? Si oui, je serais désireux de savoir en quoi consiste cette innovation. J'aimerais que mon honorable ami se pose cette question. Que pouvons-nous faire avec ce bill, qui ne puisse pas déjà être fait dès maintenant? Mon honorable ami me dira peut-être qu'on ne peut pas actuellement instituer de conseil d'arbitrage. Mais à quoi, je le demande, peut bien servir un conseil d'arbitrage, à moins que les deux parties décident d'avance d'en accepter la décison, ou ne soient tenues par la loi d'accepter cette décision une fois qu'elle aura été rendue.

Vous ne devez pas croire, M. l'Orateur, que je sois en faveur d'une loi décrétant l'arbitrage obligatoire, et je me borne ici à faire remarquer qu'une loi de ce genre me paraît absolument inutile, et peut même être nuisible, parce qu'on n'en peut rien retirer. L'honorable ministre du Travail nous dit que cela peut faciliter les enquêtes. Est-ce qu'une commission royale, due à son initiative, n'est pas présentement occupée à faire une enquête dans la Colmbie Britannique au sujet de la situation ouvrière dans cette province. Est-ce que nos lois actuelles ne lui permettent pas, tout autant que ce bill, d'ouvrir toutes les enquêtes qu'il jugera nécessaires? Il nous dira peut-être qu'il ne pourrait pas instituer de conseil de conciliation. Mais l'Acte voté il y a deux ans lui donne

ce droit, et j'aimerais ici à demander à l'honorable ministre du Travail si jamais l'on s'est prévalu jusqu'ici des dispositions de cet Acte pour nommer des conseils de conciliation ; et, dans l'affirmative, si l'on a jamais retiré quelque avantage de ces conseils de conciliation, établis en vertu des dispositons de cet Acte. S'il ne peut pas nous répondre dans l'affirmative, il est donc douteux qu'il puisse s'attendre à retirer rien qui vaille du bill qu'il propose en ce moment à cette Chambre. S'il désire avoir un conseil de conciliation, ou bien s'il désire intervenir entre le capital et le travail, ne peut-il pas accomplir tout cela en vertu de l'Acte voté il y a deux ans, ou encore grâce aux bons offices du sous-ministre du Travail, qui, si j'en juge par ce que je sais déjà de lui, est un fonctionnaire habile et expérimenté ? S'il ne peut pas arriver à ces fins, grâce au conseil de conciliation qu'il a établi il y a deux ans, qu'espère-t-il donc obtenir de plus avec ce bill ? Tout d'abord, d'après cet Acte, s'il y a menaces de grève, ou si la grève est déjà déclarée, il institue un conseil de conciliation, et ce conseil ouvre les négociations. Ces négociations peuvent être conduites par les conseils de conciliation nommés en vertu de l'Acte voté il y a deux ans, et elles peuvent encore être conduites par l'excellent fonctionnaire qui agit en qualité de sous-ministre du Travail. L'honorable ministre du Travail peut encore nous dire qu'après que toutes ces formalités ont été remplies—et ce bill en contient une infinité—après, donc, que vous avez réussi à établir votre conseil de conciliation, il vous est loisible, si je comprends bien les dispositons du bill, d'établir un conseil d'arbitrage qui assumerait la charge d'ouvrir une enquête et de rendre une décision au sujet du différend. Mais où voyez-vous que serait l'avantage? L'honorable ministre du Travail admet qu'en s'en tenant aux dispositions de ce bill la décision du conseil d'arbitrage peut être absolument mise de côté par l'une ou l'autre des parties en présence. Alors, qu'aurait-on donc gagné ? L'honorable ministre nous dira que l'enquête aurait toujours accompli quelque chose. Vous pouvez ouvrir des enquêtes du genre de celle qui se poursuit actellement dans la Colombie-Britannique, vous pouvez instituer des conseils de conciliation en vertu de l'Acte voté il y a deux ans, et vous ne pouvez rien accomplir avec le bill qui vous est en ce moment soumis que vous ne puissiez pas déjà accomplir dans les conditions actuelles.

Il me semble que l'honorable ministre du Travail ferait bien mieux de consacrer son énergie à quelque chose de pratique, et non pas chercher à installer un tribunal dont les décisions pourraient être dédaignées par les deux parties, et devant lequel même ni l'une ni l'autre des parties n'est tenue de se présenter, parce qu'il n'y a rien dans le bill qui en fasse une obligation. Ce bill n'impose aucune amende, pour défaut de comparaître devant le conseil d'arbitrage, et ce conseil peut rester isolé dans toute sa gloire sans que personne prête la moindre attention à ce qu'il pourra décider. Dans ces circonstances, aucun bien ne peut en résulter. Si l'honorable ministre pouvait deviser quelque chose de pratique qui forcerait les deux parties à accepter les décisions d'un tribunal quelconque, je crois qu'il pourrait en tirer alors quelque résultat plus ou moins avantageux. En établissant ce tribunal par un article de loi, mais sans donner cependant à ses décisions la sanction de la loi, et sans lui assurer que la loi fera exécuter ses décisions, n'est-ce pas réellement mettre obstacle à tout arrangement entre les parties devant être liées par les décisions du tribunal ? Si vous pouvez réussir à réunir le capital et le travail, et convenir qu'ils devront se trouver liés par les décisions d'un tribunal, vous aurez accompli quelque chose, parce que je suis persuadé qu'ils s'en tiendront loyalement aux termes de leur engagement. Au lieu de cela, si vous ne faites que demander à ces parties de comparaître devant un tribunal dont les décisions ne comportent aucune force de loi, et si vous permettez à ce tribunal de rendre sa décision en l'absence de l'une ou de l'autre des parties ou même des deux parties, vous ne faites là en somme qu'accomplir une simple formalité sans grand espoir d'en rien obtenir pour le règlement de différends entre le capital et le travail. Je ne crois pas que cette mesure de l'honorable ministre des Travaux publics donne des résultats satisfaisants, et même je ne crois pas qu'elle produise rien du tout. Je crois que ce projet, pour ce qui est de ses effets pratiques, finira comme celui qu'il a présenté il y a deux ans pour demander l'établissement de conseils de conciliation. Dans ces sortes de questions entre le capital et le travail, il faut s'en rapporter dans une grande mesure à l'opinion publique, et je suppose que l'honorable ministre compte sur la pression de l'opinion publique pour donner une sanction efficace aux décisions du tribunal. Mais je crois que son point de départ est ici vicieux. Je crois que le meilleur moment pour faire appel à l'opinion publique, est quand on cherche à décider les deux parties de conclure un arrangement qui les obligera d'avance à accepter la décision qui sera rendue. Mais si vous faites appel à l'opinion publique pour lui demander de sanctionner une décision arbitrale rendue après que l'enquête sera terminée, cette décision peut être considérée comme " ex parte ", et c'est certainement se montrer trop confiant que d'espérer d'heureux résultats d'une pareille ligne de conduite. Ce sont là, M. l'Orateur, les remarques que je désire présenter au sujet de ce bill, dans la forme où ce bill est en ce moment devant cette Chambre.

Nous pouvons, peut-être, invoquer certaines excuses pour tenter l'essai proposé par l'honorable ministre qui, évidemment, a étudié à fond ce sujet. Quant à moi, je n'ai fait que parcourir à la hâte les différen-

tes stipulations de ce projet de loi, mais, s'il faut en juger par les résultats de la mise en vigueur de la loi adoptée il y a deux ans, on ne saurait, à mon sens, espérer retirer des avantages bien importants du projet de loi qu'on nous soumet aujourd'hui. Ce dernier pourrait même devenir un obstacle aux concessions réciproques que peuvent se faire le capital et le travail, ceux-ci se trouvant forcément soumis à l'arbitrage. Cette législation ne pourra, à tout événement, faire beaucoup de bien dans le sens indiqué par l'honorable ministre. On ne peut, par une loi quelconque, forcer un homme de travailler pour un salaire qu'il ne veut pas accepter, de même qu'aucune loi ne peut obliger le patron à donner à ses employés des salaires plus élevés. Nous devons tenir compte de tout cela ; il faut ne pas aller trop vite en besogne, étudier à fond ces questions dans le but d'en arriver à une décision sage, à la solution de ce problème qui s'impose, aujourd'hui, au gouvernement. Une loi semblable devrait avoir pour but d'amener, le plus tôt possible, une entente entre le capital et le travail, car il nous est peut-être impossible de faire plus maintenant. Les différends, les difficultés qui causent les grèves et les émeutes, pourraient être soumis à un tribunal dont les parties en cause consentiraient à accepter la décision. Si, grâce à une loi quelconque, on atteint ce but, ou si l'on fait un pas dans cette direction, alors on aura occompli une grande réforme. Cependant, malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de l'honorable ministre, il me semble que le projet de loi qu'il présente aujourd'hui à la Chambre, n'aura pas les résultats que mon honorable ami en attend.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Je considère que le bill que nous discutons maintenant, n'est, en vérité, qu'une modification de la loi de conciliation à laquelle on donne une portée plus étendue. Me plaçant à ce point de vue, je crois que nous pouvons être assurés que sa mise en vigueur ne fera de tort à personne. A tout événement, la loi de conciliation n'a jamais causé la moindre grève depuis qu'elle se trouve dans nos statuts.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député croit-il que ce soit là faire l'éloge de cette loi qui devait prévenir les grèves ?

M. PUTTEE : Non. Lorsque cette législation fut adoptée, en 1900, j'ai exprimé l'opinion qu'elle ne serait pas très efficace, et qu'il vaudrait mieux pour nous rechercher un moyen plus radical. Toutefois, comme le chef de l'opposition nous a fait remarquer que la prospérité dont nous jouissons depuis quelques années paraît avoir eu pour conséquence la multiplication des grèves, je puis dire à bon droit que la loi de conciliation n'a pas causé une seule grève.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas ce que j'ai voulu laisser entendre.



M. PUTTEE : La loi de conciliation nous a été utile, en ce sens qu'elle nous a permis de régler définitivement plusieurs difficultés survenues entre le capital et le travail. Le cas ne s'est pas répété plus souvent que je ne l'avais prévu, et même, si l'on tient compte des multiples grèves que nous avons eues, on peut dire que le nombre de ces règlements est bien restreint. Je crois qu'une loi semblable n'obligeant personne à avoir recours à la conciliation se trouve nécessairement limitée au règlement de difficutlés anciennes, dont les intéressés se trouvent fatigués et dont l'importance n'est que secondaire.

Le bill présenté l'an dernier avait en vérité pour but d'établir l'arbitrage obligatoire. Ce projet de loi a été retiré, et nous pouvons supposer que les raisons qu'il a invoquées ont dicté la ligne de conduite que le ministre a suivie alors. J'ai reconnu, l'an dernier, qu'avant de devenir loi, ce bill devait être soumis à l'examen de tous les intéressés, par tout le pays. J'avoue qu'on l'a condamné presque à l'unanimité. Je le regrette, parce qu'en condamnant ce projet de loi on repoussait aussi le principe de l'arbitrage obligatoire. Je suis convaincu que si l'on avait rédigé avec plus de soin et de réflexion le bill de l'an dernier, il n'aurait pas été condamné aussi généralement. J'ajoute, toutefois, qu'un certain nombre de sociétés ont établi cette différence : elles ont condamné ce projet de loi mais non pas le principe de l'arbitrage obligatoire. Pour ma part, je suis en faveur de ce dernier et j'avoue que, sous ce rapport, je ne partage pas les idées de la majorité des ouvriers du Canada. Depuis que la Nouvelle-Zélande a mis en vigueur la loi d'arbitrage obligatoire en 1896, j'ai suivi attentivement toutes les causes soulevées et les travaux des deux conseils destincts de conciliation et d'arbitrage obligatoire. Jusqu'à présent, on n'a pas fait de distinction entre ces derniers. On en est encore à tenter l'essai. On a dit que les dernières années ont été marquées de progrès sensibles et qu'on n'a pas eu l'occasion de faire l'expérience de cette loi. Mais, M. l'Orateur, je remarque que le commissaire australien qui s'est rendu à la Nouvelle-Zélande, après une enquête très minutieuse, a fait à son gouvernement un rapport tel que la législature de la Nouvelle-Galles du Sud n'a pas seulement adopté le principe de l'arbitrage obligatoire, mais qu'elle a aboli les conseils de conciliation qui existaient en vertu de la loi. Seuls des conseils d'arbitrage ont été établis et fonctionnent maintenant dans ce pays. Je suis convaincu que l'arbitrage obligatoire vaut infiniment mieux que tout ce qu'on a pu tenter pour nous débarrasser des grèves. Pourtant, je dois déclarer que l'opinion publique au Canada n'est pas en faveur de ce principe. Quant à moi, je suis absolument certain que c'est le seul système qu'il nous faudrait adopter au Canada, et cette opinion est basée sur l'expérience. Celle-ci me

démontre que les grèves occasionnent des pertes aux classes ouvrières elles-mêmes ; que les défaites qu'essuient celles-ci sont trop désastreuses, et que leurs victoires sont trop chèrement achetées. Je sais que nous avons plus de grèves maintenant que dans le passé. Leur nombre s'est multiplié au cours des dernières années, et il en sera de même à l'avenir. Nous ne sommes pas encore à la veille d'une période de paix en ce qui ce rapporte aux difficultés entre patrons et ouvriers. Est-ce là le résultat de ces coalitions de capitalistes qui ont précédé la formation des associations ouvrières ? Probablement. Mais, dans tous les cas, nous pouvons être certains que le nombre des grèves va toujours aller en croissant. Voilà pourquoi il me semble que nous devrions agir avec toute cette latitude que nous donne l'opinion publique, en essayant de trouver et d'appliquer le moyen, soit par arbitrage, soit par conciliation, de régler les difficultés qui devront se présenter.

Je partage l'opinion du chef de l'opposition, quand il demande pourquoi le principe d'enquête obligatoire ne devra s'appliquer qu'aux difficultés qui pourront surgir entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. A la dernière session, j'ai présenté un bill modifiant la loi de conciliation ; cette année j'ai renouvelé cette tentative, tout en appréhendant l'insuccès que j'ai subi déjà ; je crains que le ministre du Travail ne soit absent, lorsque ce bill sera soumis à la Chambre. Ce projet de loi contient le principe du bill que nous discutons maintenant.

Mais, pourquoi ne pas rendre cette règle générale, comme je le propose ? La mise en vigueur d'une loi semblable n'aurait probablement pas d'effet lorsqu'il s'agirait de grèves de peu d'importance ; mais il y a eu parmi les mineurs autant de grèves qu'on en peut compter chez les employés des chemins de fer, et elles ont été aussi désastreuses, je crois. A mon point de vue, ce principe devrait être appliqué aussi aux grèves qui se produisent dans les grandes fabriques, parce que l'opinion publique est toute aussi puissante dans ces cas que lorsqu'il s'agit des employés de chemins de fer. Le règlement de la plupart de nos grèves de mineurs et d'ouvriers des manufactures dépend des représentants des unions ouvrières et du gérant de la compagnie intéressée. Si la loi stipulait qu'il faut nécessairement faire une enquête pour connaître exactement tous les faits se rapportant à ces grèves et, si la preuve était publiée, les directeurs et les actionnaires de ces différentes compagnies, dans la plupart des cas, connaîtraient mieux les causes des difficultés qui existent entre leurs gérants et les ouvriers. Cette disposition serait aussi efficace dans le règlement des difficultés de ce genre qu'elle pourrait l'être lorsqu'il s'agirait des griefs des employés de chemins de fer.

Le projet de loi que j'ai présenté contient un article qu'on ne trouve pas dans le bill qui nous est soumis, mais qui n'en est pas moins très important. C'est parce que cette stipulation ne se trouvait pas dans le bill de l'an dernier que le principe de ce projet de loi a été généralement condamné. Je puis dire, M. l'Orateur, que l'arbitrage obligatoire tel qu'adopté par la Nouvelle-Zélande et la Nouvelles Galles du Sud, n'a pas pour but de régler les difficultés qui s'élèvent entre un simple ouvrier et son patron. Cette loi n'est mise en vigueur que lorsqu'il s'agit de deux associations, celle des employés, et celle des patrons. Le vice du bill présenté l'an dernier provenait de ce que ce projet de loi ne reconnaissait que les individus et non les sociétés ouvrières. Comme cela causerait la ruine des unions ouvrières, celles-ci, bien naturellement et bien sagement, ont refusé d'accepter ce principe. J'ai demandé que la loi de conciliation reconnût le principe des associations ouvrières en ajoutant à cette loi un autre article qui se lirait comme suit :

Dans aucun cas un conciliateur ou un arbitre ne stipulera, et il ne sera stipulé dans une entente obtenue ou commandée par un conciliateur ou un arbitre, qu'un ouvrier devra cesser d'appartenir à une union de métiers locale, nationale ou internationale, ou à une association ouvrière ; en vertu de cette entente, on ne pourra imposer une amende à un ouvrier parce qu'il appartient à ces unions.

Selon moi, l'insertion d'un article semblable n'amoindrirait pas la portée de cette loi, mais elle inspirerait plutôt à notre population une très grande confiance dans cette loi et dans les bons sentiments qu'avait ce parlement en l'adoptant. Inutile pour la Chambre ou pour les patrons de vouloir ignorer plus longtemps l'existence des unions ouvrières. Elles existent réellement et leur influence dans les différends entre patrons et employés doit être connue.

Les difficultés qui surgissent par le fait de simples ouvriers n'appartenant pas à ces associations ne peuvent ordinairement se régler à la satisfaction des intéressés. La force des circonstances au Canada comme ailleurs a poussé les ouvriers à former des associations, et cela à bon droit. Ignorer ce fait, lorsqu'il s'agit d'une loi de conciliation ou d'arbitrage, c'est, selon moi, diminuer la confiance de ceux que cette loi devra concerner. Le ministre du Travail nous a déclaré que ce projet de loi serait accepté par ces associations qu'on désigne sous le nom de grandes "fraternités," c'est-à-dire, les association d'employés de chemin de fer, ingénieurs, préposés aux trains, chauffeurs, conducteurs et télégraphistes. Ces unions acceptent ce bill parce qu'elles croient qu'il ne les touchera point ; sous ce rapport, elles ont raison.

M. CLARKE : A quoi sert ce projet de loi qui ne peut s'appliquer qu'à ces associations et qui, cependant, ne les touchera point ?

M. PUTTEE : Ces unions, dans la lettre qu'elles ont adressée au ministre, disent que

leurs membres, au Canada, ne se sont pas mis en grève depuis dix ans. Cela est à peu près vrai. De fait, je crois que la dernière grève concernant une de ces unions, a été celle des télégraphistes en 1895, il y a huit ans. La raison pour laquelle ces associations n'ont pas eu de grève depuis huit ou dix ans, est due à leur grande puissance. Dans les premiers temps, c'était chez elles que les grèves étaient les plus fréquentes. Elles se débattaient continuellement alors dans des difficultés sans fin. Chacune de ces organisations est internationale. C'est leur force qui prévient les grèves aujourd'hui, et c'est aussi la reconnaissance de ces sociétés qui fait leur puissance et qui maintient la paix et l'harmonie entre elles et les compagines de chemins de fer. L'honorable représentant de Toronto-ouest veut savoir quel sera l'utilité de ce bill, s'il n'atteint pas ces sociétés. Eh bien ! en faisant un calcul bien modeste, je crois que ces cinq grandes "fraternités" ne comptent pas, comme membres, 20 pour cent des employés des chemins de fer de ce pays. Plusieurs autres associations ayant un plus grand nombre de membres devront se soumettre à cette loi, devront en tenter l'expérience, je veux parler des aiguilleurs, des ouvriers qui travaillent à la fabrication des locomotives, des machinistes, des chauffeurs, des cantonniers, des ouvriers qui construisent les ponts, des journaliers qui transportent les marchandises, etc. Cette loi s'appliquera donc aux quatre cinquièmes des employés de chemins de fer qui font partie d'associations dont la plupart ne sont pas reconnues par les compagnies.

A propos de reconnaissance on me permettra peut-être, pour expliquer ce que ce terme signifie, une légère disgression. Lorsqu'il s'agit des associations ouvrières, cette reconnaissance veut dire simplement qu'on accorde à la seconde partie concernée dans un règlement ou une entente, le droit de voir à ce que cette convention soit exécutée ; et c'est tout.

Une grève se termine par une entente ou un règlement. Si l'association à laquelle appartiennent les ouvriers intéressés n'est pas reconnue, il n'y a personne pour veiller à ce que les conditions de l'entente en faveur de l'ouvrier soient observées. C'est pourquoi régler une grève sans obtenir la reconnaissance de l'union, n'est ni plus ni moins que perdre la partie, en ce qui concerne les employés ; dans le cas contraire, ce sont les officiers de l'union ou les membres du comité de cette dernière qui représentent les ouvriers. Voilà ce qu'il faut entendre par ce terme "reconnaissance". La plupart de ceux que ce bill affectera, ne font par partie des "fraternités" qui ont approuvé ce projet de loi ; ils font partie d'autres associations dont la majorité n'a pas encore été reconnue par les compagnies de chemin de fer. Je prétends donc que cela démontre la nécessité d'ajouter à ce projet de loi l'article que j'ai lu, il y a un instant. Sans cela, cette loi n'aurait pas d'effet appréciable, tandis qu'elle serait très avantageuse si l'on y trouvait cette stipulation. Au lieu d'adopter une nouvelle loi, je crois qu'on devrait modifier la loi de conciliation. Mais si tout ne va pas à notre guise, nous devons supposer qu'il y a des raisons pour que le contraire existe. Je regrette que le ministre du Travail n'ait pas jugé à propos de nous mettre dans ses secrets et de nous expliquer ses raisons. Je crois que cet article devrait être ajouté à la loi de conciliation, de façon à nous permettre de constater si le principe qu'il contient vaut quelque chose, ou s'il faut en rechercher un autre.

M. W. A. GALLIHER (Yale et Caribou) : M. l'Orateur, en ma qualité de représentant d'un district où l'on trouve un certain nombre d'associations d'employés de chemin de fer, je crois q'il est de mon devoir de dire quelques mots sur le projet de loi qui nous est maintenant soumis. Ce qui me porte surtout à prendre cette décision, ce sont les résolutions adoptées par ces sociétés relativement à ce bill, et les explications que m'ont données directement les membres de ces associations. Quant à moi, je crois qu'une loi d'arbitrage obligatoire rendrait service aux patrons comme aux employés. Cependant, les unions d'employés de chemin de fer soulèvent des objections contre cette mesure. La difficulté principale provient surtout de la manière dont sera formé le tribunal d'arbitrage. On semble croire aussi que cette loi s'attaque à ces sociétés ouvrières, jusqu'à un certain point. Encore une fois, ce n'est pas mon opinion intime que j'exprime, car je ne suis, dans cette circonstance, que le porte-parole des associations intéressées. Le bill présenté, l'an dernier, par le ministre du Travail, établissait l'arbitrage obligatoire; on en a distribué de nombreuses copies, afin de permettre à ceux spécialement intéressés d'étudier ce projet de loi. Les unions de mon district n'ont pas voulu accepter cette mesure pour les raisons que je viens d'indiquer. Une loi modifia la rédaction de ce bill, sans plus de succès ; mais le projet de loi actuel contient certaines stipulations qui font disparaître ces objections. Je puis dire que j'ai, dans le temps, reçu des associations ouvrières des résolutions me demandant de combattre le bill présenté à la dernière session, et tel que rédigé la seconde fois.

La personne qui représente à Ottawa les intérêts des ouvriers des chemins de fer du Canada—au moins c'est ce qu'elle m'a affirmé, et j'ai foi dans sa parole—a étudié très sérieusement ce bill avec moi. Elle m'a déclaré que ce projet de loi, tel que rédigé maintenant, rend justice aux employés des chemins de fer. Elle m'a montré aussi des lettres qu'elle avait écrites aux associations ouvrières qui s'étaient opposées à cette mesure telle que rédigée la seconde fois, mais non pas telle qu'elle nous est maintenant soumise. A tout événement, j'ai lu les lettres que cette personne avait

écrites dans le but de démontrer comment certaines stipulations du bill que nous discutons maintenant faisaient disparaître toutes les objections qu'on avait d'abord soulevées. Le représentant des unions des employés de chemins de fer m'a déclaré que cette mesure était satisfaisante, et je n'ai pas encore reçu de requête me demandant de combattre ce projet de loi. Je ne puis partager l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, quand il prétend que cette mesure est inutile. Si ce bill ne contient aucune disposition pour donner effet à la décision des arbitres, on y trouve une stipulation exigeant l'enquête dans les cas de grèves ou de différends entre patrons et ouvriers. Dans ces circonstances, les ouvriers ne s'opposeront pas à ce que les faits soient rendus publics, et à ce qu'on les examine dans tous leurs détails, afin que le peuple puisse se rendre compte des sujets en litige ; d'un autre côté, et pour les mêmes raisons, les patrons consentiront volontiers à cette enquête obligatoire. En ce cas, ce bill, s'il n'a pas d'autre effet, aura toujours pour résultat de faire connaître au public les causes de ces différends, et celui-ci pourra constater de quel côté se trouve le droit. On avouera que chaque partie en cause tiendra à se rendre favorable l'opinion publique. Dans tous les cas, cela aurait un grand effet moral, et le succès final d'une partie ou de l'autre dépendra beaucoup du verdict du public. Pour toutes ces raisons, je voterai en faveur de ce bill.

M. W. R. BROCK (Toronto-centre) : J'espérais, M. l'Orateur, que le ministre nous présenterait sur cette question importante un projet de loi qui contiendrait quelque chose de substantiel. Au lieu de cela, on nous soumet un bill qui ne vaut rien, en vérité. Dans une question de ce genre, il ne faut pas oublier que deux parties sont en cause. D'un côté se trouve le capital associé, de l'autre, les associations ouvrières. Cette mesure contient des stipulations contre des compagnies qu'on peut poursuivre devant les tribunaux, et dont on peut obtenir des dommages-intérêts. Je veux parler des compagnies de chemins de fer. D'autre part, ce projet de loi concerne une institution désignée dans ce bill sous le nom de " travail ", et qui se trouve dans une position bien différente. Ce qu'on désigne sous le terme de " travail " signifie évidemment le travail associé, associé jusqu'à un certain point, et c'est le genre d'association le plus lâche qu'on puisse trouver, car il peut s'attaquer au capital sans s'exposer à des représailles. Il me semble que le premier devoir des associations ouvrières, si elles veulent être respectées, serait de se constituer suivant les lois du pays et de se mettre sur un pied d'égalité avec les autres associations que nous avons constituées civilement. Mais elles refusent de se soumettre aux effets de la loi, et elles se trouvent lâchement à n'avoir ni corps qu'on puisse frapper, ni âme qu'on puisse damner.

Nous plaçons le capital dans une position des plus injustes. Je ne suis pas ici le représentant du capital associé, mais un Canadien désireux de voir accorder justice égale à tout le monde. Je crois que mes amis, au nombre desquels je comprends l'honorable député de Winnipeg, désirent, comme moi, qu'une législation semblable ne soit adoptée que si elle accorde justice à tous les intéressés. Ce projet de loi est très injuste. Le fait simple qu'on n'y trouve rien de substantiel, qu'il est insignifiant, est loin de le recommander à nos suffrages, parce qu'en devenant loi, un bill semblable ne vaut rien.

On nous dit que les unions internationales des ouvriers sont un avantage pour le pays. Sous l'empire des lois qui nous régissent, le seul avantage que le pays puisse retirer de ces associations, c'est que les ouvriers peuvent s'adresser à nos adversaires et en obtenir de la protection. La gauche désire ardemment que cette question prenne une autre tournure et que nous trouvions le moyen d'encourager les membres de ces associations à venir au Canada, assurés qu'ils sont de notre protection. Nous voulons leur accorder la même protection que celle que la droite leur accorde, mais je ne vois pas que l'honorable député de Vancouver (M. Smith) et l'honorable représentant de Winnipeg (M. Puttee) appuient la politique de l'opposition; cependant cette politique nous permettrait de régler cette question des relations entre le capital et le travail mieux que ne sauraient le faire les membres de la droite. Le gouvernement devrait légiférer pour protéger, non seulement les ouvriers, mais encore les capitalistes et les industriels de ce pays, et ne pas présenter un bill qui ne vaut absolument rien. La seule raison qu'on pourrait invoquer pour adopter une mesure de ce genre, se trouve dans l'article 4 de ce projet de loi :

Il est du devoir du comité de conciliation de s'efforcer par voie de conciliation et de médiation d'aider à déterminer un règlement amiable du différend à la satisfaction des deux parties, et de faire au ministre un rapport sur ses démarches et leurs résultats.

Voilà tout ce qu'on trouve dans ce bill. Nous possédons déjà ce moyen. Je ne vois pas quelle force nouvelle vous allez y infuser, ni quel moyen additionnel ce bill peut donner au Dominion pour résister aux influences étrangères que se font jour ici à travers la frontière. Bien au contraire, je crois que notre situation sera encore pire, car nous aurons laissé entendre que nous aurons fait quelque chose en vue du règlement de ces difficultés, tandis qu'en vérité, nous n'aurons rien fait. Maintenant, M. l'Orateur, ces grèves ne surgissent pas d'elles-mêmes dans notre pays. Il doit y avoir un pouvoir initial, un esprit dirigeant quelconque ; ce pouvoir, cet esprit dirigeant, je l'affirme de nouveau, malgré tout ce qu'on a pu dire des deux côtés de la Chambre, nous viennent de groupes organisés ennemis des intérêts du Canada, et qui existent aux Etats-Unis. Pour-

quoi le port de Montréal est-il assailli à l'heure qu'il est ? Simplement parce que nous voulons établir un système qui nous permettra de transporter nos produits en Europe par nos canaux et notre route fluviale. New-York et Boston emploient tous les moyens possibles pour isoler la cité de Montréal et celle de Québec. Comment arriveront-ils à ce résultat ? Simplement en organisant un système de grèves comme celle qui existe maintenant à Montréal.

M. MORIN : Ou en détruisant le canal Welland.

M. BROCK : Précisément. Nous savons, M. l'Orateur, que, il y a quelques années à peine, croyant qu'un de nos points vulnérables était le canal Welland, des individus ont traversé au Canada dans l'intérêt, non pas seulement des Etats-Unis, mais des ennions ouvrières désorganisées de la république voisine, pour faire sauter les écluses du canal Welland et intercepter ainsi notre voie nationale de transport. Ceux qui travaillent en faveur de l'amélioration de cette voie sont considérés comme constituant une force par le peuple des Etats-Unis. C'est pourquoi les associations ouvrières s'unissent à ces différents groupes qui portent une haîne mortelle au Canada et à la Grande-Bretagne. Afin d'éviter tout malentendu à ce propos, voici quels sont les faits : Nous savons tous ce qui se passe aux Etats-Unis; nous n'ignorons pas qu'il existe de l'autre côté de la 45e latitude, un parti politique ennemi du Canada; si nous suivons les discussions qui se font à Washington, nous constaterons qu'un des forts arguments contre toute mesure qui pourrait ressembler, même de loin, à un tarif de réciprocité, c'est que le résultat d'une telle attitude serait avantageux au Canada, et, immédiatement, cette mesure est repoussée par une majorité écrasante. Nous ne pouvons fermer les yeux à l'évidence, et il nous faut bien constater les faits. Aussi ce qu'il nous faudrait, ce serait une mesure énergique, bien définie, non pas un bill aussi anodin. Il faut quelque chose qui montre que nous sommes une nation. Quelqu'un de la droite a dit que son parti avait fait de ce pays une nation. M. l'Orateur, nous ne formerons jamais une nation avec des projets de loi comme celui-ci. Personne ne les respectera. Nous avons entendu les explications des représentants du travail dans cette Chambre ; eux-mêmes ne sont pas satisfaits de ce bill. Ce sera aussi le sentiment de tout le pays. Voilà pourquoi je demande au gouvernement de retirer ce projet de loi et de s'efforcer, à une prochaine session, de nous présenter une mesure plus énergique, plus déterminée, plus nationale. Le projet de loi qui nous est soumis se rapporte aux difficultés entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Les compagnies en question ont des capitaux et peuvent être poursuivies. On peut les citer devant les tribunaux, les faire condamner et leur faire payer des dommages. D'un autre côté, nous avons une institution qui n'en est pas une, quand il s'agit de l'attaquer. Elle se subdivise en mille fragments. On ne peut poursuivre ces associations, les obliger de payer des dommages, ou de se soumettre aux lois de ce pays. A Montréal, aujourd'hui, les associations ouvrières causent des dommages pour des centaines de milliers de dollars. Quel recours pouvez-vous invoquer ? Si elles agissent mal, comment pourrez-vous punir ces unions ouvrières ? Si vous les citiez devant les tribunaux, comment pouvez-vous vous faire payer les dommages que les juges vous auront accordés ? C'est une question qu'il faut étudier, en se plaçant au point de vue du véritable homme d'Etat. Je fais ces déclarations sans m'occuper de l'effet qu'elles pourront avoir sur les votes de certains électeurs de ce pays. Nous devons faire ce qui est juste, sans nous occuper de tout cela.

Les électeurs que nous cajolons sont ceux qui voteront contre nous, si nous montrons de la faiblesse. C'est là ce que nous enseigne le passé ; c'est là encore ce que l'avenir prouvera. Je demande au gouvernement de présenter une mesure plus énergique, plus déterminée, plus nationale que celle qui nous est maintenant soumise.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il me semble qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre ce bill et le chapitre 24 des statuts de 1900, c'est-à-dire la dernière loi de conciliation. La seule différence que je puisse constater se rapporte aux parties auxquelles cette loi s'appliquera. La loi adoptée en 1900 s'applique lorsqu'il existe, ou même qu'on redoute des difficultés entre un patron ou une certaine classe de patrons et les ouvriers, tandis que le projet de loi qu'on nous soumet s'applique aux différends entre les compagnies de chemin de fer et leurs employés. J'ignore l'interprétation qu'un avocat pourrait donner à cette motion, mais il me semble que la première loi peut s'appliquer aux chemins de fer comme à toutes les autres branches de l'industrie. N'est-il pas vrai que ce sont les dispositions de la loi de 1900 qu'a invoquées le ministre pour nommer la commission qui fait une enquête, à l'heure qu'il est, sur certaines difficultés ouvrières qui existent dans la Colombie Anglaise?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable député (M. Sproule) veut parler de la commission qui siége actellement à la Colombie Anglaise. Ces commissaires ont été nommés suivant les dispositions du chapitre 114 des Statuts revisés du Canada.

M. SPROULE : Il me semble que l'on aurait pu appliquer les stipulations de la loi de 1900 qui se rapporte à la nomination des conseils de conciliation. Cette loi donne au ministre le pouvoir de :

(c) sur requête des patrons ou ouvriers intéressés, et après avoir pris en considération

l'existence et la suffisance des moyens de conciliation dans la région ou le métier et les faits de la cause, nommer quelqu'un comme amiable compositeur ou un conseil de conciliation ;

(d) Sur requête des deux parties contestantes, nommer un arbitre ou des arbitres.

Le rapport est adressé au ministre qui en conserve une copie. La loi ajoute :

5. Le devoir de l'amiable compositeur sera de faire naître des conditions favorables à un règlement en cherchant à calmer les défiances, écarter les causes de froissements, favoriser le bon vouloir, ramener la confiance, et encourager les contestants à se rencontrer et régler eux-mêmes leur différend, et aussi favoriser les conventions entre patrons et employés dans le but de les amener à soumettre leurs différends à un tribunal de conciliation ou d'arbitrage avant de recourir aux grèves ou à la fermeture des ateliers.

6. L'amiable compositeur ou le conseil de conciliation pourra, lorsque la chose sera jugée à propos, inviter d'autres personnes pour lui aider dans l'œuvre le conciliation.

7. Si, avant qu'un règlement ne soit effectué, et pendant que le différend sera soumis à la considération d'un amiable compositeur ou d'un conseil de conciliation, cet amiable compositeur ou ce conseil de conciliation croit qu'il pourrait exister quelque malentendu ou désaccord entre les parties au sujet des causes ou circonstances du différend, et, afin de dissiper ce malentendu apaiser ce désaccord, et s'il désire qu'il soit fait une enquête sous serment à l'égard de ces causes et circonstances, et si, par un écrit signé de l'amiable compositeur ou des membres du conseil de conciliation, selon le cas, il communique au ministre son désir d'avoir une enquête, et si les parties contestantes ou leurs représentants y consentent ; alors——

--le gouvernement peut nommer des commissions pour faire cette enquête.

Je dis que toutes ces dispositions pourraient s'appliquer aux employés des chemins de fer autant qu'aux ouvriers de tout autre métier. Il me semble donc que la loi en vigueur, à l'heure qu'il est, accorde au ministre autant de pouvoirs qu'il en pourrait exercer, si le bill qui nous est soumis était adopté. Je puis me tromper dans l'interprétation que je donne à ces stipulations, mais j'ai remarqué qu'au cours des explications qu'il nous a données sur ce nouveau projet de loi, le ministre lui-même nous a dit que son but est d'aider les conseils de conciliation dans leurs efforts pour régler les difficultés qui s'élèvent de temps à autre, entre les patrons et les ouvriers, et qu'il faut espérer que l'application de ce principe mettra fin aux grèves et aux chômages forcés. Et il continue sur le même ton. Il nous parle de la loi anglaise de 1896.

Ce système était en vigueur longtemps avant 1896. Depuis lors, je crois que les statistiques démontrent que les six-septièmes des différends ont été réglés amicalement du consentement des parties par l'entremise de conseils de conciliation ou par les parties elles-mêmes pendant que les conseils délibéraient. Le premier bill crée des conseils de conciliation et des bureaux d'arbitrage et le deuxième bill a le même objet en vue. Je ne vois pas de différence entre les deux, excepté que le premier bill ne s'applique pas aux chemins de fer, mais il énumère les cas où l'on pourrait se prévaloir de la loi ; et il contient des dispositions qui permettraient au ministre d'intervenir dans les conflits industriels sur les chemins de fer aussi bien que dans les conflits d'autre nature. S'il en est ainsi, le bill que nous avons maintenant devant nous est inutile. Le devoir de la Chambre est ici tracé. Le bill établit un conseil de conciliation, de médiation et d'instruction, c'est-à-dire conciliation et instruction. Or, quelle différence y a-t-il entre une instruction et une enquête ? Dans les deux cas il faut faire rapport au ministre ; aucune des parties n'a l'autorité nécessaire pour faire respecter ses décisions et le différend reste ouvert.

Le devoir de l'amiable compositeur sera de faire naître des conditions favorables à un règlement——

Absolument les mêmes mots que dans l'autre bill.

—de prêter la main à un règlement du conflit à la satisfaction des deux parties, et de faire rapport au ministre.

Presque exactement les mêmes mots dans les deux cas. Il me semble donc que ce bill est tout à fait inutile. Le bill pourvoit ensuite à l'établissement d'un bureau d'arbitrage, mais la seule différence que je puisse voir entre le bureau proposé par l'Acte de 1900 et le bureau proposé par cet acte, est simplement que dans la première loi le ministre peut payer aux membres du conseil ce qu'il croit être juste ; par le deuxième bill les membres du conseil recevront $10 par jour chacun et les frais personnels. C'est au ministre à dire combien il accordera au président. Ce bill me semble alors n'avoir d'autre résultat que celui de donner au ministre l'opportunité de faire gagner à quelques-uns de ses amis $10 par jour et leurs frais personnels, pour faire une enquête ou être membres d'un conseil de conciliation. Ce bill n'établit pas l'arbitrage, si je comprends bien ce qu'on entend par arbitrage. J'ai toujours pensé qu'un arbitrage était une tentative de découvrir les causes de différends entre deux parties, de proposer un arrangement et de rendre une décision que les parties sont obligées de respecter. Dans le cas présent, il n'y a pas de conclusion; les arbitres ne sont appelés à faire qu'une enquête et un rapport. D'après moi ce bill devrait être plus proprement appelé un bill pour nommer une commission d'enquête que pour nommer un bureau d'arbitres. Les membres de ce bureau n'ont que le pouvoir de faire une enquête et faire rapport au ministre.

Je ne sais pas si le premier bill donnera au conseil de conciliation, à l'égard des compagnies de chemins de fer et de leurs employés, le même pouvoir qu'il lui donne à l'égard des autres patrons et de leurs employés, mais je le crois. Si ce premier bill donne ce pouvoir, celui-ci est inutile, car il est virtuellement le même que l'autre.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Il n'est pas sage, il me semble, de mettre dans nos statuts une loi inutile et qui sera toujours inutile. L'année dernière, lorsque le ministre a présenté son bill du travail à la Chambre, il a parlé comme suit :

Bien que ce ne soit pas ici l'occasion de faire de longs commentaires, cependant comme ce projet de loi est une innovation, quelques mots d'explication sont de mise. Je dois dire qu'il s'agit d'obliger à la conciliation les compagnies et les employés de chemins de fer pour régler certains différends qui surgissent de temps à autre. Le bill s'applique exclusivement au monde des chemins de fer et aux industries qui en relèvent : il ne concerne pas les conflits qui peuvent s'élever parmi d'autres classes.

L'honorable ministre a découvert depuis qu'il y a une très forte objection à l'arbitrage obligatoire. Je ne dirai pas maintenant si j'approuve ou désapprouve l'arbitrage obligatoire. Lorsque le ministre a présenté ce bill l'année dernière les circonstances générales nous justifieraient de croire que l'arbitrage obligatoire avait eu du succès en Australie et surtout dans la Nouvelle-Zélande. Un bill de ce genre n'a pas sa raison d'être à moins qu'il ne donne le pouvoir de faire quelque chose. Mais ce bill ne donne aucun pouvoir. Il permet de recueillir certains renseignements au sujet de certaines grèves de chemins de fer, mais son seul pouvoir réel est de faire un rapport et ce rapport sera publié dans la Gazette du Travail aux frais du pays. Personne n'a le pouvoir d'obliger une partie ou l'autre à accepter l'arbitrage, et d'après ce bill il n'y a rien à gagner pour aucune des parties à soumettre leur cause à un tel tribunal.

Nous en avons une preuve dans ce que l'on a appelé l'arbitrage de la chambre de commerce de Toronto, arbitrage qui a été copié, je crois, sur un projet formé par la chambre de commerce d'Angleterre. Après que les membres de la chambre de commerce d'Angleterre eurent éprouvé beaucoup de contradictions de la part des membres des chambres de commerce des différentes villes, on nomma une commission d'arbitrage qui devait, espérait-on, empêcher ces dépenses légales onéreuses résultant des disputes entre les membres de la chambre de commerce, principalement dans les opérations ou achats de grains. On avait cru que l'on pourrait soumettre ces disputes à ce tribunal et épargner ainsi des dépenses légales considérables. Je me crois justifiable de dire que ce tribunal de conciliation ou tribunal d'arbitrage a été un fiasco complet, et les faits ont prouvé que lorsque quelqu'un veut faire régler un différend, il s'adresse directement aux tribunaux, où il peut avoir une décision et en payer les frais qui quelquefois s'élèvent à plus que la compensation qu'on lui accorde.

Une autre défectuosité du bill, c'est qu'il ne s'applique qu'aux conflits du travail sur les chemins de fer. Or, comment définir ce qu'est un conflit du travail sur un chemin de fer ? Nous avons aujourd'hui peut-être la grève la plus sérieuse qui ait eu lieu au Canada ; je veux parler de la grève des débardeurs à Montréal. Comment, en vertu de ce bill, le ministre du Travail pourrait-il appeler les débardeurs à soumettre leurs difficultés à l'arbitrage et publier le jugement de cet arbitrage dans la Gazette du Travail. Je ne crois pas que la chose soit possible, si j'interprète bien le sens du bill. Ce bill donne le pouvoir d'appliquer l'arbitrage dans des grèves ordinaires entre les compagnies de tramways et leurs employés dans des villes de cinq ou six mille habitants ; mais il ne pourvoit pas au règlement des grandes grèves de chemins de fer. On veut à l'aide de ce bill régler les conflits de chemins de fer, mais il n'offre aucun moyen d'arbitrage entre les ouvriers et leurs patrons dans aucune des grandes villes du Canada. Le bill ne s'étend pas au delà de certains métiers, et il n'accorde aucuns pouvoirs, et je prétends qu'il ne peut produire que mécontentement et aigreur entre ceux qui seront parties à l'arbitrage en vertu de ce bill.

M. E. B. INGRAM (Elgin-est) : M. l'Orateur, le ministre du Travail (l'honorable M. W. Mulock) a dit que les associations d'employés de chemins de fer étaient parfaitement satisfaites de ce bill. S'il en est ainsi, il est inutile que j'offre aucune proposition pour le perfectionner. Je me lève seulement pour dire ceci : On a dit des choses très rudes à l'adresse des associations que ce bill est supposé devoir viser spécialement, et je ne remplirais pas mon devoir si je ne prenais pas leur défense, principalement lorsque je crois que les remarques qui ont été faites ne sont pas justes et n'auraient pas dû être appliquées aux associations que ce bill affecte. Premièrement, je dirai que l'Ordre des conducteurs de chemins de fer du Canada a dans sa constitution depuis plusieurs années une clause spéciale qui défend strictement toute grève sous les auspices de l'association. Cela prouve d'une façon concluante que cette association n'est pas en faveur des grèves et qu'elle ne permettra à aucun de ses membres d'y prendre part. L'association est composée d'hommes de bon sens qui s'efforcent de discuter avec les compagnies de chemin de fer toute question en dispute, et à obtenir de cette façon les droits qu'elle croit avoir en qualité de serviteurs des compagnies de chemins de fer. Cette association est très utile. Elle donne une assurance à ses membres et fait tout en son pouvoir pour fournir aux chemins de fer des conducteurs capables et connaissant leurs devoirs, des hommes qui ne seront pas portés à entrer en grève ni à créer des difficultés aux compagnies de chemins de fer. En d'autres termes, cette association est très modérée dans ses tendances et elle ne veut prendre aucune part aux grèves. Quant à l'association des mécaniciens de locomotives, elle est conduite beaucoup

d'après les mêmes principes. Je ne puis pas assurer que la constitution de cette association défend à ses membres de prendre part à des grèves, mais je connais les dispositions conciliantes du chef de cette association, M. Arthur, qui n'est pas canadien et réside de l'autre côté de la frontière, mais est à la tête de cette association depuis plusieurs années, et je sais qu'il a toujours été d'avis que les mécaniciens de locomotives ne devraient prendre part à aucune grève, s'il y a moyen de l'éviter. Ces mécaniciens sont absolument opposés aux grèves, bien que quelquefois, je présume, ils soient obligés de s'y joindre. Les autres associations auxquelles ce bill s'applique professent, je le sais, les mêmes opinions. Aucun de leurs membres n'appartient à ces associations " lâches", comme on l'a dit tout à l'heure. Au sujet du projet de loi que l'on nous propose cette année, et celle que l'on nous a soumise l'année dernière, je dirai—mais je puis me tromper—que les associations mêmes que ce bill vise spécialement et que le bill de l'année dernière visait aussi, n'ont pas demandé de loi de cette sorte. Elles n'ont demandé aucune loi spéciale, et si l'on en a soumis une à la Chambre elles n'avaient pas demandé de loi leur accordant des privilèges exécutifs que ne pourraient avoir aucune autre classe d'ouvriers. Elles n'ont jamais demandé d'être spécialement choisies comme les seules auxquelles une loi de ce genre devrait s'appliquer. Je ne sache pas que les employés de chemins de fer aient jamais fait une demande de cette nature, mais constatant que l'on avait déposé devant cette Chambre l'année dernière, une loi à laquelle leur association avait de très fortes objections, ils nommèrent une délégation qui vint, pendant la vacance du parlement, exposer au ministre du Travail les objections qu'ils avaient à la loi; et l'honorable ministre dira que je dis vrai. Comme résultat de cette conférence, le ministre a complètement abandonné le bill de l'année dernière et présente ce nouveau bill cette année. Je suppose que les employés de chemins de fer ont compris que le gouvernement était tenu de proposer une loi de cette sorte, et dans ce cas, leurs efforts ont tendu à obtenir un bill moins mauvais que celui de l'année dernière. Y a-t-il là quelque chose de déraisonnable, de mauvais ou de méprisable? Je ne le crois pas. Nous sommes ici pour légiférer pour toutes les classes de la société. Nous ne sommes pas ici pour légiférer spécialement pour une classe particulière, mais pour légiférer dans les intérêts de tout le peuple sans faire dommage à aucune classe. Mes rapports avec les employés de chemins de fer du Canada me permettent de dire qu'un très grand nombre d'entre eux sont aussi modérés que les remarques que je fais dans ce moment. Ils ne demandent aucune faveur; ils ne demandent rien qui ferait tort à une autre classe de la société ; tout ce qu'ils demandent, c'est une législation juste et raisonnable comme on en accorde aux autres classes de la société. Quant à ce bill, plusieurs parties peuvent en être défectueuses, mais quelque mauvaises qu'elles puissent être, elles sont très inoffensives ainsi que l'a dit le député de Toronto (M. Clarke), et étant inoffensives, je ne vois pas qu'elles puissent faire de mal à aucune autre classe de la société.

Dans quelques parties de l'Australie, en particulier, où les associations veulent avoir une législation spéciale, et où elles insistent sur l'arbitrage entre elles et les patrons, on prétend qu'elles devraient être constituées en corps politique comme les compagnies de chemins de fer et les sociétés industrielles, et qu'étant ainsi constituées, si elles ne remplissent pas les conditions de l'engagement qu'elles ont pris, elles seront tout aussi responsables que les patrons.

M. PUTTEE : Elle sont constituées ainsi seulement pour les fins de l'acte d'arbitrage obligatoire.

M. INGRAM : Je ne discute pas ce point. Je dis simplement que plusieurs personnes prétendent que les associations devraient être tenues aussi responsables que les patrons. Je puis dire aussi qu'en Australie, la question de conciliation entraîne des difficultés.

Les membres des comités de conciliation sont rétribués ; l'on a découvert que ces membres gagnaient plus de cette façon qu'ils pouvaient gagner autrement, et que pour cette raison ils prenaient des moyens de provoquer et de fomenter des grèves et des conflits entre le capital et le travail. Pour cette raison, la population s'est élevée contre ces comités de conciliation. C'est là l'objection que l'on constate en Australie à la conciliation, et je serais très peiné si les conditions étaient les mêmes au Canada qu'en Australie, parce qu'alors les mêmes difficultés surviendraient.

L'honorable ministre a dit aujourd'hui que ce bill ressemblait beaucoup à celui des Etats-Unis. Si tel est le cas, nous aurons alors les mêmes résultats qu'aux Etats-Unis. Par exemple, lorsqu'un conflit survient entre une compagnie de chemins de fer et ses employés et que les deux parties refusent d'avoir recours à la conciliation pour régler leurs difficultés, je suppose que dans ces circonstances, le bill permet au département du Travail d'imposer une enquête indépendante de l'une ou l'autre. Si le résultat des délibérations du département est publié dans " La Gazette du Travail " afin de créer un mouvement d'opinion publique contre ceux qui refusent d'accepter la décision, je ne vois pas quel tort cela puisse faire. Si une compagnie de chemins de fer fait ce qui est juste à l'égard de ses employés elle ne doit avoir rien à craindre d'une enquête juste et raisonnable. D'un autre côté, si les employés ne veulent pas accepter la conciliation, et si après enquête le gouvernement découvre que les employés sont blamables, alors

il serait dans l'intérêt public de créer un sentiment populaire qui forcerait les employés à reprendre leur travail. Laissez-moi donner un exemple de ce qui s'est passé ici même à Ottawa. Un conflit existe présentement entre les cantonniers et la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique. J'ai entendu dire que deux personnes haut placées ont offert aux autorités du Canada-Atlantique leur services en vue d'amener un règlement équitable et que leur offre a été refusée. Qu'en est-il résulté ? Je n'en sais rien personnellement, mais on me dit,—et si je me trompe je suis prêt à me rétracter—que les plus pesantes locomotives du chemin de fer Canada-Atlantique sont dans les remises aujourd'hui, que la compagnie craint de les faire circuler sur la voie qui n'est pas dans l'état qu'elle serait si les cantonniers y travaillaient. Si cela est vrai, le département du Travail devrait intervenir de quelque façon, parce que la question a dépassé les limites d'un conflit entre la Compagnie du Canad-Atlantique et ses cantonniers, et qu'il peut survenir en tout temps des accidents et des pertes de vie. Si la compagnie n'est pas raisonnable et ne veut pas que l'on fasse une enquête dans ses affaires, on devrait alors la faire voir au pays telle qu'elle est. Je ne crois pas que le bill comporte une signification assez étendue pour permettre au bureau d'arbitrage d'obtenir des renseignements suffisants pour donner une bonne décision.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voyez l'article 12.

M. INGRAM : L'article 12 se lit comme suit :

12. Pour les fins de cette enquête, le bureau aura tous les pouvoirs d'assigner devant lui tous témoins, et de leur enjoindre de rendre témoignage sous serment ou par voie d'affirmation solennelle, s'ils ont droit à l'affirmation en matières civiles, et de produire les documents et pièces à conviction que le bureau jugera nécesaires à une instruction complète ; et il aura, pour assurer la présence des témoins et les forcer à rendre témoignage, le même pouvoir qu'a toute cour de juridiction supérieure (court of record) en matières civiles ; mais nul témoin ne doit être forcé de répondre à une question si la réponse à cette question peut le rendre passible d'une poursuite au criminel.

D'après cet article il semblerait que les commissaires enquêteurs devraient pouvoir obtenir tous les renseignements nécessaires pour se faire une opinion exacte de la question. Je ne suis pas avocat, mais lorsque je lis ce bill je n'y trouve aucun moyen de faire mettre à exécution les décisions du bureau parce qu'il n'édicte aucune pénalité. Nous aurons, cependant, plus de latitude pour en discuter les différents articles, mais en attendant je veux dire à cette Chambre que c'est la première fois que l'on fait pour les employés de chemin de fer une loi qu'ils n'ont pas spécialement demandée, et qui les range à part comme étant les seuls travailleurs au sujet desquels on doive faire des lois.



Je ne sais pas si ce parlement a le droit de légiférer au sujet de questions affectant les manufactures ou si ce sujet tombe sous la juridiction des provinces. Je sais que dans la province d'Ontario nous avons ce que l'on appelle la loi d'arbitrage mutuel, mais je dois dire qu'autant que je sache, cette loi est restée lettre-morte. On ne peut s'en servir que de consentement mutuel, et à ma connaissance il n'a jamais été utilsé. Quoiqu'il en soit, si ce sont les provinces qui ont juridiction en ces matières, on devra tenir les législatures responsables si elles ne font pas leur devoir.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il est de notre devoir d'apporter à l'élaboration de projets de loi tendant à améliorer les relations entre patrons et employés toute l'aide possible. A cet égard, il y a certains points de ce bill sur lesquels je veux appeler l'attention de l'honorable ministre du Travail. L'article 2 dit que cette loi s'appliquera à toutes les compagnie de chemin de fer, qu'elles soient sous la juridiction du parlement fédéral ou sous celle des législatures provinciales. Je doute fort que nous ayons le droit de légiférer dans les cas de différends entre les employés d'un chemin de fer soumis à la juridiction provinciale et la compagnie qui exploite ce chemin. A première vue je ne crois pas que nous ayons ce droit, et nous devrions demander à ce sujet l'opinion du ministre de la Justice. Au cas où des différends s'élèveraient entre les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction des législatures provinciales et leurs employés, à quel titre pourrions-nous intervenir et mettre en opération les moyens offerts par ce bill. Ceci m'amène à soumettre cette autre considération à l'honorable ministre. Autant que je sache, ce parlement n'a jamais légiféré sur des sujets de cette nature avant l'année 1900, et je doute que nous ayons juridiction pour faire des lois ayant pour but de régler les différends entre employés et compagnies de chemin de fer. La difficulté survient au sujet des contrats de louage et d'engagement d'ouvriers qui tombent sous le paragraphe de l'article 92 de l'Acte de la Confédération, qui donne aux législatures provinciales juridiction entière sur tout ce qui se rapporte à la propriété et aux droits civils. Le conflit qui existe aujourd'hui dans la ville de Montréal résulte des contrats de louage des ouvriers, et je doute fort que ce parlement ait juridiction dans des matières de ce genre. On prétendra peut-être qu'en vertu des termes généraux de l'Acte de la Confédération qui autorisent le parlement du Canada à légiférer pour la paix, le bon ordre et le bon gouvernement du pays, nous pouvons peut-être intervenir ; mais à part cela je crois que toutes les disputes et les conflits entre ouvriers et patrons tombent sous la juridiction des législatures provinciales ; c'est évidemment ce que l'on a cru jusqu'ici, car l'honorable député qui m'a

précédé a parlé d'une loi que la province d'Ontario a passée sur le sujet. Je ne prétends aucunement décider ce point, mais je crois qu'il mérite que le ministère de la Justice l'examine avec soin avant de continuer la délibération sur ce bill. Je me demande si l'honorable ministre du Travail a examiné les termes du chapitre 24, 63-64 Victoria, l'Acte le Conciliation de 1900. Il me semble que tout ce que le bill actuel nous offre est déjà dans ce statut. Les moyens offerts et les mots en peuvent être un peu différents, mais l'on cherche à atteindre le même but.

L'article 4 de ce statut dit :

Lorsqu'il existera ou que l'on appréhendra quelque différend entre un patron ou une classe de patrons et des ouvriers, ou entre différentes classes d'ouvriers, le ministre pourra, s'il le juge à propos, exercer tous ou aucuns des pouvoirs suivants savoir :

Le bill qu'on nous soumet contient la même disposition, excepté qu'elle est limitée aux compagnies de chemins de fer. Il y a quelque différence dans la manière de composer le conseil de conciliation, et plus tard le bureau d'arbitrage ; mais si l'expérience a enseigné au département du Travail que le mécanisme proposé est meilleur, pourquoi ne pas modifier le statut de 1900, et ainsi le rendre utile à tout le monde, parce que les grèves et les conflits se produisent dans tous les métiers ; et je ne vois pas pourquoi la loi de 1900 nous fournirait des moyens spéciaux applicables aux difficultés qui peuvent survenir, comme par exemple entre les expéditeurs et les débardeurs, et que le bill établirait d'autres moyens applicables seulement à deux compagnies de chemin de fer et à leurs employés.

Ce bill offre encore une autre particularité que nous devrions considérer très sérieusement avant d'aller plus loin. Le recours que l'on propose sera dispendieux, on ne peut en douter. Pour commencer, le ministre peut seul organiser lui-même toute la commission de conciliation. Je ne sais pas si c'est ainsi que l'honorable ministre interprète le bill, mais d'après les termes du bill, si les deux parties à un conflit refusent de nommer un membre de la commission de conciliation, le ministre alors a droit de le nommer lui-même, et de nommer aussi le troisième membre du conseil ; de sorte que nous aurons une commission de conciliation nommée entièrement par le ministre. Dans ce cas, je présume qu'il s'efforcerait de choisir des membres qui représentaient tous les intérêts en jeu ; cela n'empêche pas que le ministre ou le département du Travail seuls pourront nommer la commission et que la commission siégera aux frais du gouvernement fédéral. Mais que fera cette commission ? Ses fonctions seront seulement de faire une instruction et de concilier. Elle fera cette instruction ; elle constatera les faits. N'avons-nous pas un département assez coûteux, qui a déjà le pouvoir de constater les faits ? Il n'y a pas de raison de nommer trois autres personnes et encourir de nouvelles dépenses, car le ministre du Travail a déjà tout le mécanisme de son département et peut constater les faits tout aussi bien qu'on pourra le faire par ce moyen spécial. Et ce travail est fait présentement, ainsi que mon honorable ami de Toronto l'a dit, par le sous-ministre du Travail, car aussitôt qu'il voit qu'une grève se prépare, il est de son devoir de s'enquérir des faits, De plus, je crois qu'il a le pouvoir de faire une enquête sous serment et de la manière qu'il juge à propos. Puis, au cas où les recommandations de la commission ne seraient pas acceptées par les parties, nous avons le bureau d'arbitres. Ce bureau serait encore plus coûteux. D'après le bill les fonctions de ce bureau ressemblent beaucoup à celles du comité de conciliation, mais les procédures sont un peu différentes. Au lieu de dire aux parties : nous avons constaté et nous croyons que vous devriez vous entendre sur telles bases, le bureau des arbitres procède avec un peu plus de solennité, mais toujours pour constater les faits et faire un rapport. Il ne rend pas une sentence arbitrale obligatoire pour les parties, mais fait rapport aux ministres et ce rapport est publié et communiqué aux parties intéressées. Ces procédures auront peut-être plus de poids que celles du comité de conciliation, mais pas beaucoup plus, parce que les membres du comité de conciliation ont tous les titres nécessaires pour faire partie du bureau des arbitres dont ils seront probablement les membres. Nous aurions alors deux procédures, tenues devant deux corps, ayant des noms différents, mais des attributions très semblables, et j'ose dire que malgré tout, ces procédures ne produiront aucun résultat décisif. Voilà la pierre d'achoppement.

La sentence des arbitres n'oblige personne et nous ne faisons qu'ajouter des dépenses inutiles parce que ce département du Travail a déjà les pouvoirs nécessaires pour constater les faits, et le ministre lui-même ou ses employés ont toute l'autorité requise pour conseiller et proposer un remède. Il me semble alors que ce bill ne fait que fournir de nouveaux moyens d'agir très coûteux, mais qui ne donneront pas beaucoup de résultats. J'ai écouté attentivement ce qu'a dit l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) sur la nécessité de commissions ou bureaux d'arbitrages dont les sentences obligeraient les parties. Je comprends l'hésitation de l'honorable ministre à proposer une loi de ce genre. C'est quelque chose de très nouveau et qui soulève des opinions très différentes. Je crois, avec l'honorable député de Winnipeg, que bien que cela paraisse très sévère et puisse l'être dans certains cas, il sera nécessaire, vu les grands conflits ouvriers dans lesquels nous ne faisons qu'entrer, d'adopter des lois pour forcer les parties à un règlement de ces conflits. Tout ce que je viens de dire est sous la réserve des doutes que j'ai exprimés sur la juridiction du parlement fédéral au sujet

de laquelle nous devrions avoir l'opinion de l'honorable ministre de la Justice. Quant aux chemins de fer provinciaux, je crains beaucoup que nous ne nous mettions en conflit immédiatement avec les législatures provinciales. Mais en principe général, à la phase du conflit où la conciliation et l'arbitrage peuvent être proposés comme remède nous n'avons pas de juridiction. Ce n'est que lorsque l'ordre et le bon gouvernement du Canada sont menacés, comme par exemple dans des circonstances telles que celles qui existent à Montréal, que le pouvoir fédéral a droit d'intervenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) : A moins que la Chambre n'y consente, je n'ai pas le droit de parler de nouveau, mais comme plusieurs députés ont évidemment, par leurs remarques, demandé une réponse de ma part, j'essaierai de répondre à leurs critiques. Mon honorable ami le député de Grey-est (M. Sproule) semble croire qu'en vertu de la loi de conciliation existante nous aurions les mêmes pouvoirs qu'en vertu de ce bill. J'ai essayé de faire comprendre dès le début de mes explications que la législation américaine et notre loi de conciliation étaient atteints de cette faiblesse originelle qu'elles ne pouvaient être mises en branle que du consentement des parties. Conséquemment, les honorables députés peuvent voir que nous n'avons pas de statut permettant au gouvernement de soumettre des difficultés de ce genre à l'arbitrage.

M. R. L. BORDEN : Je savais cela parfaitement, et je l'ai dit dans mon discours ; mais ce que j'ai voulu faire ressortir, c'est que dans le bill qui est devant nous comme dans la loi de conciliation, vous nommez un bureau qui n'aura pas le pouvoir de faire exécuter ses sentences.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami n'a pas parlé de la loi de conciliation, ses amis en ont parlé.

Le chef de l'opposition prétend que, du fait que les deux parties intéressées refusent d'en venir à un accord, il est impossible qu'il résulte quelque bien de cette mesure. Eh bien ! la réponse à cette objection se trouve dans l'arbitrage de la grève des mineurs d'anthracite. Il serait difficile de concevoir deux groupes plus hostiles à la conciliation ou à l'arbitrage que ces mineurs et leurs patrons, quand le président Roosevelt prit la résolution d'opérer un rapprochement entre eux. S'il avait existé quelque disposition législative attribuant pareil pouvoir au président, il est douteux qu'il eût réussi à les mettre en relations ; or, par le seul prestige de ses hautes fonctions présidentielles, M. Roosevelt a été en mesure d'exercer une pression sur grévistes et patrons et à faire aboutir l'arbitrage, et cela pour ainsi dire contre leur gré.

M. MONK.

M. CLARKE : Est-ce que, de fait, les grévistes n'ont pas toujours été disposés à soumettre leur cause à l'arbitrage ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est possible, mais je sais que longtemps avant que les délibérations eussent été livrées à la publicité, Carroll Wright, le rédacteur de la " Labour Gazette " et du " Bulletin " de Washington, agissait comme émissaire du gouvernement des Etats-Unis, cherchant au moyen de sollicitations et d'arguments à opérer un rapprochement entre les deux groupes. Ce qui a été livré à la publicité n'est nullement le commencement des difficultés. A la fin, on réussit à établir un tribunal d'arbitrage. Nulle puissance autre que celle de l'opinion publique n'aurait pu forcer les ouvriers ou les patrons à accepter l'arbitrage, et sous l'influence de la pression ainsi exercée, ils ont virtuellement donné leur acquiescement à la sentence arbitrale. Tandis que cette question est sur le tapis, afin de convaincre le chef de l'opposition que cette mesure a du bon, je vais citer les paroles de M. Francis Adams au sujet de la grève des employés de chemins de fer du Massachusetts :

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre n'a pas bien saisi ma pensée. Ce que j'ai cherché à mettre en relief c'est que le but auquel doivent tendre tous les efforts en pareilles circonstances est d'amener les intéressés à consentir à l'établissement d'un tribunal dont ils respecteront la sentence arbitrale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense comme l'honorable député qu'il serait important de les amener à entrer en accommodement dès le début. Mais la chose est impossible. Quand les adversaires sont partis en guerre et qu'ils croisent le fer, il est difficile d'entamer des négociations de paix. Qu'une tierce personne intervienne en ce moment et effectue un rapprochement, et graduellement la puissance de l'opinion publique et la force des circonstances amènent la pacification. Dans l'affaire dont il s'agit, la grève du chemin de Boston et Maine, ni les uns ni les autres ne sont tombés d'accord. Toutefois, le conseil d'arbitrage de l'Etat du Massachusetts avait le pouvoir d'établir l'arbitrage. Voici l'histoire des délibérations :

A quatre heures de l'après-midi, du 12 février 1877, tous les ingénieurs de locomotives au service de la Compagnie du chemin de fer de Boston et Maine, se mirent en grève, abandonnant leurs trains. Bien que cette attitude ne fût pas tout à fait imprévue, l'exploitation du chemin de fer en souffrit sérieusement. Les commissaires n'intervinrent pas au début, aucun des groupes intéressés ne s'étant rendus après d'eux. De fait les deux parties ne voulaient pas en venir là——

J'appelle l'attention du chef de l'opposition sur ce qui suit :

—car, de part et d'autre, on craignait des représailles. Pendant plusieurs jours, par conséquent, les commissaires gardèrent une attitude

silencieuse, se contentant de s'observer. Après le laps d'une certaine période de temps, les commissaires jugèrent que l'heure était venue de reconnaître le fait que le public souffrait de sérieux inconvénients ; car alors le chemin de fer de Boston et Maine était, comme il l'est encore aujourd'hui, une des principales artères de la Nouvelle-Angleterre orientale. Les commissaires notifièrent donc au président et aux directeurs de la compagnie et aux employés de l'association des ingénieurs de locomotives que le conseil se proposait d'intervenir dans le différend.Les actes suivirent les paroles, et avis fut donné de l'établissement immédiat d'une enquête. Les deux parties intéressées comparurent devant le tribunal, car, sans avouer leur tort, ni les uns ni les autres ne pouvaient récuser le conseil et l'on se montra, de part et d'autre, parfaitement disposé à soumettre sa cause au tribunal. Il ne fut pas question de savoir si les parties étaient disposées à se soumettre à toute décision qui pourrait être rendue ; mais le conseil se mit en frais d'entendre les témoins et d'en obtenir les faits. L'enquête se poursuivit trois jours durant et le 21 février, le rapport du conseil fut livré à la publicité, paraissant dans son intégrité dans tous les journaux de cette date. Dans ce rapport, les commissaires, après avoir fait un choix judicieux des faits essentiels établis par la preuve soumise au tribunal, attribuèrent la responsabilité de la grève à ceux sur lesquels le poids de la preuve la faisait retomber, et en pareilles circonstances, firent les recommandations basées, à leur avis, sur les besoins de la situation. L'effet fut instantané. Un compte rendu authentique était sous les yeux du pays et l'opinion publique, prenant attitude, fit sentir son influence d'une façon décisive.

Il est inutile d'en dire davantage sur les mérites, sur les droits et les torts de cette lutte en particulier. Je tiens seulement à appeler l'attention sur ce qui a été accompli dans cette circonstance, avec tant de succès, et à signaler le fait comme la tentative pratique qui se rapproche le plus de ce qu'on appelle "l'arbitrage obligatoire," dans la mesure où la chose est compatible avec le système politique et social en vogue en Amérique. On avait compté sur le sentiment éclairé du droit chez tous les intéressés et sur une opinion publique bien renseignée.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y avait pas de loi qui donnât le pouvoir d'appliquer la décision du conseil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. INGRAM : Il n'y avait que l'opinion publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Effectivement. Ni l'un ni l'autre des groupes belligérants n'avait donné son acquiescement. Mais le conseil, en temps utile, au moment psychologique, intervint, institua une enquête, fit des recommandations qu'il livra à la publicité et fit retomber sur ceux qui refuseraient de s'y conformer la responsabilité des difficultés qui pourraient surgir plus tard.

M. BROCK : Les deux parties belligérantes étaient alors épuisées financièrement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député possède peut-être des renseignements à cet égard ; quant à moi, je me borne à ceux contenus dans ce rapport que j'ai sous les yeux.

M. R. L. BORDEN : Combien de temps la grève avait-elle durée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La grève commença à quatre heures le 12 février. D'après le rapport, le conseil prit l'initiative, après qu'elle eût duré quelques jours. Une grève de quelques jours de durée n'aurait guère pu ruiner le chemin de fer de Boston et Maine, une des plus principales voies ferrées des Etats-Unis.

M. BROCK : Je pensais que le ministre parlait de la grande grève de l'anthracite, dans laquelle le Président Roosevelt intervint.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il ne s'agissait pas de cela.

M. BROCK : Pardon, alors ; comme le ministre avait parlé de l'intervention du Président Roosevelt, j'ai cru qu'il s'agissait encore de cette affaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je comprends parfaitement l'erreur de l'honorable député.

M. INGRAM : La grève commença le 12 février et le conseil publia son rapport le 21.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle aurait alors duré neuf jours.

M. R. L. BORDEN : Quand a-t-elle fini ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Instantanément. Le compte rendu ne dit point que l'effet du rapport fut magique, mais cela revient au même. "L'effet fut immédiat", dit le rapport. La grève finit donc à l'heure même. Ni l'une ni l'autre des parties belligérantes ne voulait porter le blâme qui s'attacherait au refus d'obtempérer à l'avis de personnes désintéressées, d'hommes jouissant d'une haute réputation au pays, et dont le jugement était de nature à porter la conviction dans l'esprit public sur la question de savoir sur qui retombait la responsabilité. Le député de Toronto-centre (M. Brock) s'est servi d'un langage énergique, peut-être même plus énergique qu'il ne le voulait. Il ne voudrait certainement pas que l'on consignât dans l'histoire qu'il s'est servi d'un langage si sévère à l'endroit des unions ouvrières. On ne saurait à juste titre accuser les membres de ces unions de lâcheté.

M. BROCK : Je tiens à bien définir mon attitude. Il était question de deux groupes, du travail organisé d'une part, et des compagnies de chemins de fer organisées légalement d'autre part. On peut obtenir des dommages-intérêts des compagnies en question, mais non pas des unions ouvrières.

Donc, à titre de corps organisés, ces unions ouvrières font preuve de lâcheté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai parfaitement saisi la pensée de l'honorable député. Il n'est pas satisfait de cette mesure, parce que, à son avis, elle ne va pas assez loin. Je ne sais jusqu'où il voudrait aller à titre d'employeur de main-d'œuvre. Il est probable qu'il serait disposé à pousser les choses fort loin ; mais il y a probablement près de lui des employeurs qui ne seraient pas si extrêmes.

Pour le moment, les patrons, à mon avis, ne seraient guère favorables à autre chose qu'à une loi basée sur la force morale, et qui reposerait sur la puissance de l'opinion publique. Je doute fort que les fabricants, qui sont les grands patrons de l'industrie, voulussent donner leur assentiment à une mesure plus énergique que celle-là. S'ils sont disposés à approuver une loi plus prononcée dans ce sens, je serais bien aise de savoir ce qu'elle est.

Je regrette que le député de Toronto-ouest (M. Clarke) soit absent de la Chambre en ce moment, car j'éprouve un certain embarras à lui répondre en son absence. Il a trouvé matière à censure dans ce bill ; et bien qu'il ait formulé ses objections dans un langage quelque peu différent de celui de ses collègues, il n'en a pas moins développé la même idée. Il trouve la mesure en question défectueuse, en ce qu'elle ne stipule pas de pouvoir tendant à obliger les intéressés à obtempérer à la sentence arbitrale. Je le demande à ces messieurs, est-ce qu'ils n'ont pas de respect pour la puissance de l'opinion publique ? Voilà la puissance à laquelle nous en appelons; et en dernière analyse, c'est encore l'opinion publique qui l'emporte sur les pouvoirs qui influencent la conduite des serviteurs du public. Quoi qu'il en soit, de nos jours, il vaut mieux recourir à la puissance de l'opinion publique qu'au pouvoir du gendarme ou du shérif. Il n'y a que deux pouvoirs, le pouvoir local et celui de l'opinion publique. Pour le moment, au moins, cette mesure ne vise à s'adresser qu'à ce dernier pouvoir.

On trouve encore matière à censure dans cette mesure, parce qu'elle ne s'applique qu'aux chemins de fer.

Le député de Jacques-Cartier prétend que la loi de conciliation donne toutes les attributions en question. J'ai déjà fait observer que la loi de conciliation ne s'applique pas à cette affaire, parce qu'on ne saurait la mettre en mouvement sauf de l'agrément des deux parties. Or, abstraction faite même de ce consentement, elle serait encore inapplicable. Une loi de conciliation s'applique à ce qu'on appelle les différends ou conflits industriels, tandis que cette mesure ne s'applique qu'à des conflits sur chemins de fer, qui peuvent aboutir à certaines conséquences. Voici la teneur de l'article 3 :

3. Chaque fois qu'il existe un différend entre des patrons et des employés de chemin de fer et qu'il est manifeste pour le ministre que les parties en présence sont incapables de régler ce différend d'une façon satisfaisante, et qu'il en a résulté ou qu'il en peut résulter une grève ou un chômage forcé, ou que le transport régulier et sûr des malles, des voyageurs et des marchandises a été ou peut être interrompu ou que la sûreté de tout individu employé sur un train ou une voiture de chemin de fer a été ou sera probablement mise péril,——

Alors le ministre peut procéder. Il s'agit ici d'une catégorie de grèves dans lesquelles le public en général est intéressé. Bien que le public prenne un assez vif intérêt aux grèves industrielles entre employeurs et employés, c'est un tout autre genre d'intérêt qu'il prend dans une exploitation des chemins de fer, qui lui donne satisfaction et sécurité. Ici, outre l'intérêt qu'il prend au bien-être du pays en général, il est directement intéressé dans la sécurité des voyageurs et dans le transport rapide des marchandises et des matières postales, choses essentielles au commerce du pays. Il s'agit donc ici d'une chose d'importance spéciale, où le public est le principal intéressé. Une compagnie de chemin de fer jouit de droits et de privilèges supérieurs à ceux conférés aux individus. Elle jouit du pouvoir d'expropriation, et de celui d'exploiter sa voie ferrée, bien que cette exploitation puisse, en certaines circonstances, mettre en danger la vie et la propriété. Elle est investie de pouvoirs extraordinaires, auxquels sont subordonnés les intérêts privés des simples particuliers. Les chemins de fer sont des entreprises tendant à assurer le bien-être du public. Ceux qui sont intéressés dans l'exploitation des chemins de fer, soit à titre de propriétaire, soit à celui d'ouvriers, font partie du public dans son ensemble.

Par conséquent, la justification d'une loi de ce genre relative aux chemins de fer repose sur un principe tout à fait différent de celui d'une loi applicable aux conflits qui s'élèvent entre les employeurs ordinaires et leurs ouvriers. Voilà pourquoi on a jugé utile de saisir la Chambre d'une loi s'appliquant à un cas spécial. Le député de Jacques-Cartier s'est demandé si la loi de l'Amérique Britannique du Nord autorise l'adoption d'une semblable mesure. Pour le coup, l'honorable député n'est pas sérieux en formulant pareille objection. Ce bill ne tend nullement à modifier la propriété et les droits civils ; il vise uniquement à l'établissement d'une enquête. Est-ce que la loi de l'Amérique Britannique du Nord contient quelque disposition qui défende de faire enquête sur toute question ou situation quelconque au pays ? Pas que je sache.

L'honorable M. HAGGART : Cela revient à dire que cette loi est constitutionnelle, parce qu'elle ne fait absolument rien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle est constitutionnelle parce qu'elle ne porte aucune atteinte à la propriété et

aux droits civils ; en quoi elle serait inconstitutionnelle.

M. CLARKE : Elle ne tend qu'à influencer l'opinion publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sache pas que l'opinion publique ne puisse s'exprimer que par la voie des législatures provinciales. Le député de Jacques-Cartier a prétendu aujourd'hui que nous possédions d'amples pouvoirs pour l'accommodement des grèves, et que nous devrions nous rendre à Montréal cet après-midi même et mettre fin à la grève. Est-ce que la loi de l'Amérique Britannique du Nord a subi quelques modifications dans le cours de l'après-midi ? Elle est précisément ce qu'elle était, lorsque l'honorable député nous a adressé la parole avec tant de chaleur cet après-midi. Assurément, personne ne prétendrait que nous n'avons pas le pouvoir d'établir cette commission d'enquête. Le député d'Elgin-est (M. Ingram) affirme que le fait que les commissaires touchent une rémunération, tend à provoquer les grèves.

M. INGRAM : Le ministre ne saisit pas bien ma pensée. J'ai dit qu'en Australie, on a constaté que les membres du conseil salariés fomentent des grèves et des conflits de ce genre, dans le but d'obtenir leurs émoluments quotidiens. Je n'ai pas exprimé d'avis personnel.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors j'ai mal interprété la pensée de l'honorable député. Je tiens, toutefois, à faire observer que l'objection soulevée par le député d'Elgin est sans valeur ici, et voici pourquoi : D'après la loi de la Nouvelle-Zélande à laquelle est empruntée la loi de l'Australie, il y a un conseil permanent, et par conséquent les arbitres savent d'avance qu'ils seront appelés à agir ; tandis qu'ici, il n'y a pas de conseil permanent, mais tout simplement un conseil d'arbitrage *pro hac vice*. Par conséquent, tant qu'il n'y a ni menace ni commencement de grève, il n'y a personne de choisi et tout le monde ignore les noms de ceux qui seront choisis comme arbitres.

M. INGRAM : Je prétends, je le répète, que si les mêmes conditions existent dans les deux pays, les mêmes résultats peuvent en découler.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je viens précisément de dire que la loi d'ici est différente : les arbitres ne sont nommés que lorsque surgit un conflit, et la commission n'est constituée que lorsqu'on notifie aux membres qui la composent avis de leur nomination. M. l'Orateur, j'ai discuté la valeur des principales objections soulevées contre la mesure en discussion et je n'hésite nullement à demander à la Chambre à voter le bill en deuxième délibération.

M. R. L. BORDEN : Le directeur général des Postes nous a parlé des pouvoirs extraordinaires dont jouissent les compagnies de chemins de fer. Je ne vois pas en quoi cela intéresse le bill à l'étude. Il y a, toutefois, un point à élucider : s'il faut en juger par les exemples qu'il nous a cités, le ministre du Travail (l'honorable sir Wm Mulock) compte que cette mesure sera fertile en importants résultats, analogues à ceux qui ont découlé d'une mesure similaire au Massachusetts où, dans l'espace de neuf jours, on a ainsi mis fin à une grève sérieuse.

Or, si le bill à l'étude a tant de valeur, pourquoi ne l'appliquerait-on pas à des grèves comme celle qui sévit en ce moment à Montréal? Y a-t-il lieu de supposer que cette mesure soit moins utile pour le règlement d'une grève de ce genre que pour celles qui éclatent sur les chemins de fer? Si cette loi peut produire de tels résultats, alors la grève de Montréal et celle du Canada-Atlantique auraient dû être réglées depuis longtemps. Je n'ai pas encore compris pourquoi le ministre veut que cette loi sur laquelle il fonde tant d'espoirs, ne doive s'appliquer qu'aux grèves de chemins de fer, et il ne nous a pas encore donné d'explications satisfaisantes à ce sujet. Non pas que je veuille créer des ennuis au ministre, mais je tiens à ce qu'il nous fasse bien connaître sa pensée à cet égard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Quelque confiant qu'on puisse être dans la valeur de cette mesure, il ne faut pas l'oublier, ce n'est qu'un essai qu'on tente. La première tentative faite l'année dernière et celles effectuées depuis ne s'appliquent qu'aux chemins de fer, et cela en raison de leur caractère et de leur situation toute spéciale. Je le répète, l'opinion publique, nous l'espérons, se prononcera plus tard en faveur de l'application générale de ce principe au delà de la sphère étroite des chemins de fer, mais je doute fort qu'aujourd'hui l'opinion publique au Canada vît d'un bon œil l'application même de cette mesure législative fort mitigée, à toutes sortes d'établissements industriels.

M. CLARKE : Pourquoi cette mesure ne s'appliquerait-elle pas à tous les autres établissements industriels, s'il n'en tient qu'à l'opinion publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a nombre de mesures qu'il serait possible d'adopter ; mais d'ordinaire on attend que l'opinion publique soit mûre, avant de les imposer au public, contre son gré. Si l'opinion publique était hostile à cette mesure, en précipiter l'adoption aurait pour effet de retarder le mouvement au lieu de l'accélérer. " Hâtez-vous lentement " est un conseil qui s'applique ici, et si, plus tard, par suite de l'application de cette mesure aux chemins de fer, l'opinion publique comprend que cette mesure peut avantageusement s'étendre et se généraliser, alors cette réforme

pourra se faire à la satisfaction du public, et sans qu'il en résulte de froissement ; mais si une fraction de l'opinion publique lui était hostile, on comprend que ce serait l'imposer au public contre son gré.

S'il est des députés ici qui aient mission de se faire les interprètes des employés de main-d'œuvre ce dont je doute, ils ne sauraient affirmer que les employés consentiraient à l'adoption de pareille mesure. Il y a toutefois, à mon avis, un grand nombre de patrons au pays qui lui feraient bon accueil ; mais nul député ici n'oserait affirmer que le public en général désire que cette mesure se généralise et qu'elle s'applique à toutes les industries.

M. CLARKE : Puis-je demander au ministre sur quelle autorité il s'appuie pour affirmer que nul député ne peut se faire ici l'interprète de l'opinion des employeurs de main-d'œuvre, sur la question de savoir si la généralisation de ce principe et son extension aux différentes industries seraient oui ou non vues d'un bon œil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nul membre de cette Chambre n'est autorisé à se faire ici l'interprète des employeurs de main-d'œuvre au Canada.

Je ne sache pas que les patrons se soient réunis et aient exprimé leur avis à ce sujet. S'ils l'ont fait, et si quelqu'un ici est en mesure de parler en leur nom, personne ne se réjouirait plus que moi de cette nouvelle, et l'honorable député (M. Clarke) abondera dans mon sens.

M. CLARKE : Ce serait un plaisir pour moi de me trouver d'accord avec l'honorable ministre, bien que la chose soit passablement difficile parfois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député en conviendra, si bien renseigné qu'il soit sur l'état d'âme du pays et sur l'opinion tant des employeurs que des employés, et, bien que je le sais, il ait le courage de ses opinions, il ne voudrait pas en ce moment se poser en interprète de l'un ou de l'autre de ces groupes et affirmer qu'ils donneraient leur acquiescement à ce principe.

M. CLARKE : Le ministre a certainement raison de dire que je n'oserais pas me faire ici l'interprète soit des patrons soit des ouvriers. J'en suis sûr, il n'est pas un seul de mes collègues de la gauche qui ne désire comme moi que tout le bien que le ministre attend de cette mesure se réalise au centuple. Je comprends d'après ce qu'il nous a dit au cours des explications qu'il nous a données lorsque le bill a été voté en deuxième délibération, qu'il a consulté tous les employeurs et les employés que l'application de ce bill intéressera, quand il sera en vigueur. En pareilles circonstances et comme lui, augurant bien de l'adoption de ce bill, je soutiens que, s'il en doit résulter quelque avantage pratique tant en faveur des patrons que des salariés, le ministre avait le devoir de donner à quelques fonctionnaires du bureau du Travail instruction d'aller aux renseignements auprès des employeurs de main-d'œuvre autres que les exploitants et les employés de chemins de fer, et de leur demander ce qu'ils penseraient de l'adoption de pareille loi, au lieu d'une loi ne s'appliquant qu'à l'exploitation des voies ferrées. S'il doit découler quelque avantage de l'application de projet de loi aux chemins de fer, pourquoi ne pas en généraliser le fonctionnement ? Pourquoi ne s'appliquerait-il pas aux steamers et à ces grands établissements industriels répandus par tout le pays ? Evidemment, il y a péché d'omission quelque part, soit chez les fonctionnaires du bureau du Travail, soit dit en toute déférence, peut-être même de la part du ministre, puisqu'on n'a pas pris les moyens de constater l'opinion des employeurs de main-d'œuvre et des salariés au Canada, touchant l'application de ce bill aux autres établissements industriels.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a pas vieilli dans la vie politique sans avoir appris que ce n'est point par semblable procédure qu'on constate l'état d'âme du public sur des mesures législatives de cette importance. On ne saurait songer à adresser un bulletin à cinq ou six millions de personnes pour leur demander ce qu'elles pensent sur la mesure projetée. Il y a un moyen bien établi pour constater l'état de l'opinion publique. On discute ces questions dans cette Chambre, et au dehors, tant à la tribune populaire que dans la presse et graduellement les hommes publics arrivent à se former une opinion sur les tendances de la volonté populaire, et alors dans cette enceinte même ils expriment leurs opinions. Si l'honorable député, qui se trouve en contact avec l'opinion publique dans un grand centre industriel est en mesure de se faire ici l'interprète de ses concitoyens, alors tant mieux, cela nous permettra de marcher de l'avant ; mais il n'existe pas de méthode praticable, comme celle qu'il suggère, pour constater l'état de l'opinion publique. Ce débat aura peut-être pour résultat de porter le public à s'intéresser à la question. De temps à autre, il se développe des discussions de ce genre. Cet après-midi, j'ai émis un avis qui, je l'espère, portera fruit et le voici : Employeurs et salariés devraient s'efforcer de discuter cette question, et peut-être pourraient-ils s'organiser en vue de choisir des représentants qui débattraient la chose en conférence. Cette réforme toutefois demande la discussion la plus approfondie, et c'est là un procédé de longue haleine. Ni les patrons ni les salariés ne pourraient émettre sur la question un avis apprécié, sans une discussion approfondie. Des débats de ce genre mettent les hommes publics en mesure d'étudier les questions publiques et d'exprimer à ce sujet des avis appréciés. Je remercie la Cham-

bre du privilège qu'elle m'a accordé de lui adresser la parole une deuxième fois sur la question, bien que je n'eusse pas l'intention de m'attarder à discuter les différentes objections soulevées par l'honorable député.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Je tiens à dire quelques mots au sujet de la singulière mesure législative que vient de présenter le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) dans le but de renseigner le pays, et qui doit être laissée à l'initiative de l'opinion publique. L'honorable ministre a signalé une loi de ce genre adoptée par l'Etat du Massachusetts ; et en outre, ici même en 1890, nous avons établi une loi de même nature tendant, comme le dit le ministre, à appliquer les théories formulées par certaines personnes au Canada, et comportant une sanction et des peines dirigées contre les infracteurs de la loi. Cette loi est restée lettre morte. Le bill à l'étude dans ses dispositions essentielles est calqué sur la loi de la Nouvelle-Zélande, établie en 1894 ou en 1895, portant établissement de conseils de conciliation et d'arbitrage. Le ministre a affirmé et répété que tant que la prospérité règne et que les salaires s'élèvent au pays, patrons et salariés se soumettront volontiers aux décisions des conseils d'arbitrage. Cela se peut, mais il est probable que, si le marasme et la stagnation dans les affaires surviennent, les uns et les autres ne voudront plus s'incliner devant ces sentences arbitrales. J'ai lu dans un auteur américain qui parle en termes très élogieux du système de la Nouvelle-Zélande, que ce système devance ceux établis dans tous les autres pays. J'ai également parcouru le rapport des commissaires australiens chargés de faire enquête sur le système de la Nouvelle-Zélande, dans le but de l'appliquer en Australie. D'un autre côté, j'ai lu un auteur de la Nouvelle-Zélande qui condamne absolument ce système, et de fait, d'après l'opinion régnante aujourd'hui, cette loi d'arbitrage de la Nouvelle-Zélande n'a pas produit les résultats que ses partisans en attendaient. Il y a lieu, je crois, d'établir une loi quelconque tendant à la pacification de ces différends entre patrons et salariés ; mais quant à savoir si la chose est du ressort du parlement fédéral ou de celui des législatures provinciales, c'est là une question qui demande mûre délibération.

Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a signalé le fait que ce bill attribue au conseil juridiction sur les chemins de fer à vapeur et les chemins de fer électriques des provinces, tout comme sur les chemins de fer fédéraux, et le ministre a répondu que ce bill ne tend qu'à faire constater les faits et à influencer l'opinion pubique. Il est bien connu que les provinces ont juridiction sur les chemins de fer à vapeur et les tramways électriques provinciaux et c'est ainsi que nous légiférons ici dans le but d'influencer l'opinion publique qui, à son tour, exercera une pression sur les législatures provinciales, afin que celles-ci redressent les griefs. Le ministre nous a dit, au sujet de la sentence du conseil d'arbitrage du Massachusetts, que ce seul fait a exercé une telle influence sur l'opinion que les parties belligérantes ont dû venir à composition. Si l'honorable ministre veut bien aller aux renseignements, il constatera que la commission des chemins de fer du Massachusetts a le pouvoir de redresser ces griefs, et d'ailleurs, bien que le Massachusetts puisse fort bien adopter pareille loi, il n'est pas dans les traditions ordinaires des législatures britanniques de le faire. A quoi sert ce bill, s'il ne tend qu'à renseigner le public sur les faits ?

Le gouvernement peut maintenant quand il le désirera nommer une commission royale; le rapport de cette commission pourra influencer l'opinion publique; et ce qui a plus d'importance encore, il fournira à la Chambre l'occasion de s'ocuper de la question. Ce bill devrait contenir une disposition statuant que dans le cas où l'opinion publique n'aurait pas assez de force pour donner effet à la décision du bureau d'arbitrage, alors la loi s'en chargerait. Ce serait là, à mon sens, de la législation sérieuse, tandis que le bill actuel est une simple loi de parade, qui ne saurait avoir d'effet utile, puisqu'elle n'impose aucune pénalité pour infraction de ses dispositions.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Le ministre du Travail mérite nos félicitations pour avoir modifié en un point essentiel le bill qu'il nous avait présenté à la session dernière. Ce bill alors rendait l'arbitrage obligatoire. Mais le ministre ayant eu occasion depuis de se rendre compte des vues de ceux que cette législation intéresse s'est empressé de modifier son projet de loi dans le sens du bill d'aujourd'hui. Je ne m'opposerai pas à l'adoption du présent bill ; je ne m'attends pas qu'il en résulte grand bien ; mais il ne saurait avoir de mauvais effets. Le ministre fonde de grandes espérances sur ce bill, et je souhaite que ces espérances se réalisent. L'année dernière, à grand son de trompe, il proposa l'arbitrage obligatoire; cette année il y renonce, s'étant rendu compte dans l'intervalle de ce qu'on en pensait dans le public.

Une VOIX : Qu'en pensait-on?

M. CLARKE : La conséquence a été que le bill de l'année dernière a été amendé et le projet actuel soumis à la place. Le ministre a agi très sagement en se rendant aux conseils qui lui ont été donnés. Mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) qui s'intéresse vivement aux questions ouvrières, nous informe que ce bill est acceptable aux employés de chemins de fer que le ministre a eu le plaisir de rencontrer, et ce qui le rend acceptable à leurs yeux, c'est qu'il ne les touche en rien. Cela me paraît juste, si ce n'est, toutefois, dans la mesure où les

décisions de la commission d'arbitrage pourront avoir un effet sur eux en influençant l'opinion publique. J'espère que le bill aura de bons résultats, et je ne m'opposerai pas à son adoption. Toutefois, il n'a pas encore été donné à ma connaissance de réponse satisfaisante à la question posée à plusieurs reprises par des députés de la gauche. Si la mesure doit donner de bons résultats (et c'est mon désir sincère qu'elle en donne), pourquoi ses dispositions sont-elles faites applicables aux différends de chemins de fer seulement, au lieu de l'être généralement à toutes les contestations ouvrières au Canada. Le ministre peut sans aucune crainte rendre cette loi applicable généralement. A mon avis, elle est tellement inoffensive, si je puis me servir de cette expression, que les classes ouvrières ne s'opposeraient pas à ce qu'elle fût applicable à toutes les industries du pays. Les ouvriers sont toujours disposés à soumettre leurs causes à des arbitres ou au public, et je suis tout à fait convaincu que si les contestations ouvrières de toute nature étaient placées sous l'empire de cette loi, les classes ouvrières seraient satisfaites, et il en résulterait quelque bien.

L'honorable M. TARTE : Le bill présenté par mon honorable ami, est calqué sur les lois d'arbitrage des Etats-Unis. Les Etats de New-York et du Massachusetts (en 1886) furent les premiers à créer des bureaux d'arbitrage. Quatorze autres Etats : la Californie, le Colorado, l'Idaho, l'Illinois, le Missouri, le Montana, le Minnesota, le Wisconsin, l'Iowa, l'Ohio, le Michigan, le New-Jersey, le Connecticut et l'Indiana, adoptèrent dans la suite des lois semblables. Ces bureaux tout comme celui dont mon honorable ami demande l'établissement, se composent de trois membres : un patron, un employé—ce dernier généralement nommé sur recomandation des associations ouvrières,—et un troisième appartenant à une autre classe. Lorsqu'il se produit un différend, le bureau d'arbitrage intervient soit à la demande des parties qui y sont concernées, soit de son propre mouvement.

M. CLARKE : Ces lois sont-elles impératives.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les moyens de mise en vigueur de ces lois ?

L'honorable M. TARTE : Quand les deux parties à un différend conviennent de le soumettre à un bureau d'arbitrage, elles sont obligées de se conformer à la décision de ce dernier. Les Etats du Massachusetts, de New-York, de l'Ohio, de Illinois et du Wisconsin sont les seuls qui aient des bureaux d'arbitrage ; dans tous les autres la loi est restée lettre morte. Dans le rapport de la commission de l'industrie que je tiens à la main, et qui est un document très intéressant, il est dit :

L'estimation exacte de la quantité, de la nature et de la valeur de l'ouvrage fait par les bureaux d'arbitrage institués par l'Etat, présente de très sérieuses difficultés.

Ce rapport établit donc, en somme, que sauf dans trois ou quatre Etats ces bureaux d'arbitrage n'ont rien fait. Comme l'ont dit certains députés, ce bill ne saurait faire de tort. Pour moi, j'espère qu'il en résultera du bien ; mais s'il nous faut juger des résultats de cette loi par ceux que l'on a constatés aux Etats-Unis, elle ne sera pas aussi avantageuse que l'espèrent certains députés. En tout cas, ce premier essai n'offre aucun danger, et pour ma part, je suis heureux que le ministre du Travail se soit fait l'auteur de ce projet de loi. Les différends qui naissent du travail dans ce pays devenant de plus en plus sérieux, il est temps que nous nous occupions de trouver certains moyens définis de les régler, ce à quoi nous n'avions pas encore songé. La députation tout entière applaudira donc aux efforts du ministre du Travail, et s'ils ne sont pas couronnés de succès, l'honorable ministre tâchera une autre année de trouver la solution du problème.

La motion est adoptée, le bill lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Article 1.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que le mot " nuisent ", dans la sixième ligne soit remplacé par les mots " pourraient nuire ".

M. CLARKE : Pourquoi ce changement. D'après le ministre, la raison d'être de ce bill, c'est que ces grèves nuisent au transport des malles, des voyageurs et des marchandises. Existe-t-il donc quelque doute à cet égard ? En substituant " pourraient nuire " à " nuisent ", vous renversez toute l'argumentation faite cet après-midi en faveur du projet de loi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'objection soumise par l'honorable député me paraît bien fondée, et je n'insisterai pas pour que l'amendement soit adopté. On m'avait prié de le faire, mais je ne l'avais pas lu très attentivement.

Article 3.

M. CLARKE : Par cet article, le gouvernement, je suppose, s'attribue le pouvoir de nommer deux des membres du comité, et trois au besoin. Le ministre nomme les deux premiers, et le troisième dans le cas où aucune des parties ne fait de choix.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Chaque partie est appelée à nommer un des membres, et ces deux membres nomme le troisième ; ce n'est que dans les cas où l'une ou l'autre des parties, ou toutes deux, refusent ou omettent d'agir que le ministre agit à leur place.

M. LOGAN : Cet article statue que chacune des parties dans un différend choisira

un des arbitres ; si les deux arbitres ainsi nommés ne peuvent tomber d'accord, le choix du troisième arbitre sera laissé au ministre. Mais dans le cas d'un différend avec le chemin de fer Intercolonial, le gouvernement se trouverait par là induement avantagé. Les employés désigneraient un des arbitres, le ministre des Chemins de fer désignerait l'autre, et dans le cas où leurs arbitres ne pourraient s'accorder, le ministre du Travail désignerait le troisième. Le gouvernement aurait ainsi le choix de deux des arbitres et les employés le choix d'un seul.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne me propose pas de demander que le bill soit adopté endernière lecture ce soir. L'honorable député m'a déjà signalé cette objection, et je ne la trouve pas dénuée d'apropos. Il ne serait que juste dans le cas de l'Intercolonial de laisser la nomination du troisième arbitre à un tribunal extérieur, si les deux autres ne pouvaient tomber d'accord. Mais comme je ne me propose pas de demander la troisième lecture du bill maintenant, mon honorable ami aura l'occasion plus tard de suggérer des modifications et de le faire amender dans le sens de son objection.

M. LOGAN : Cette objection a été soulevée par les employés de l'Intercolonial, et j'ai écrit aux principaux fonctionnaires de l'union leur suggérant certains changements. Je leur ai suggéré de laisser la nomination du troisième arbitre au juge en chef de la province, ou à l'exécutif de la province ; mais ils ne m'ont pas encore fait savoir lequel ils préféreraient, et ils ne m'ont pas suggéré d'autres modifications au bill.

M. INGRAM : Ce bill ayant subi sa seconde lecture cet après-midi seulement, il ne me semble guère expédient que nous le considérions en comité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Du moment qu'un honorable député s'y oppose je n'en presserai pas l'adoption. Je pensais que la Chambre était désireuse de le voir passer en comité.

M. INGRAM : En conséquence de la discussion qui a eu lieu à l'occasion du bill, il se peut qu'on suggère aux députés des deux parties certaines modifications en vue de l'améliorer ; et comme c'est une mesure du gouvernement, un délai de deux ou trois jours ne saurait en empêcher l'adoption.

Le comité rend compte de ses travaux.

SECONDE LECTURE.

Le bill (n° 109) corrigeant une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer d'Edmonton et du lac de l'Esclave.—(Honorable M. Fitzpatrick).

PENSION DES JUGES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable M. Fitzpatrick) propose que l'ordre n° 17 portant que la Chambre se forme en comité pour considérer certaine résolution relative à la pension de retraite des juges, soit rescindé.

La motion est adoptée.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 11 heures et 5 minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 7 mai 1903.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueuil.—(M. Geoffrion.)

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson.—(M. Davis.)

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme.—(M. Brown.)

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental.—(M. Davis.)

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart.—(M. Davis.)

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf.—(M. Talbot.)

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan.—(M. German.)

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson.)

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada.—(M. Galliher.)

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin.—(M. Gould.)

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest.—(M. Gauvreau.)

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est.—(M. Béland.)

## INTERPELLATIONS.

### CONCESSIONS DE TERRES AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT :

1. Question relative à l'étendue des terres octroyées aux voies ferrées pour chaque compagnie en faveur de laquelle ces octrois ont été votés, et qui ont été acquises et choisies par chacune, pour quelle superficie des lettres patentes restent-elles encore à donner dans chaque cas (a) dans le Manitoba ; (b) et dans les Territoires du Nord-Ouest ?

2. A quelle date se propose-t-on de délivrer ces lettres patentes dans chaque cas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) : La réponse à cette question est la suivante :

Au Manitoba.

| Nom du chemin de fer. | Terres acquises et choisies, mais dont les lettres patentes ne sont pas encore émises. Nombre d'acres. |
|---|---|
| Le chemin de fer Canadien du Nord.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 253,698·53 |

La compagnie continue à choisir ses terres et elle a averti le département de temps à autre qu'il y avait certaines étendues de terres qu'elle était disposée à prendre dans le cas où elles seraient disponibles. Le gouvernement émet actuellement des lettres patentes pour les terres choisies.

Chemin de fer de Colonisation du Manitoba et du Sud-ouest, 313,402·82 acres.

Il y a 900,000 acres de terres pour lesquels cette compagnie ne peut obtenir de lettres patentes, quand bien même elle y aurait droit, sans une autorisation du gouvernement du Manitoba, en vertu des dispositions d'un arrêté ministériel, en date du 5 avril 1886, cette province ayant aidé à la construction du chemin de fer au moyen d'une émission de débentures s'élevant à $900,000.

Dans les Territoires du Nord-Ouest.

| Nom du chemin de fer. | Terres acquises et choisies, mais dont les lettres patentes ne sont pas encore émises. Nombre d'acres. |
|---|---|
| La Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.. .. .. .. . | 22,048:42 |

L'octroi des lettres patentes pour ces terres est suspendu, à la demande de la compagnie, pour quelque temps, en attendant le règlement de certaines difficultés survenues au sujet d'une centaine d'acres de ces terres.

Chemin de fer de Calgary et Edmonton, 304,288·90 acres.

L'étendue des terres choisies ci-dessus mentionnée, pour lesquelles on émet actuellement des lettres patentes, complète les concessions de terres accordées à cette compagnie, à l'exception d'une étendue de 407,402 acres retenue à titre de garantie par le gouvernement, en vertu d'un transport intervenu entre ce dernier et la compagnie, en date du 21 juin 1890.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, voie principale, 3,044,635·53 acres.

Ces terres sont situées dans le district d'Edmonton et ne sont pas encore arpentées. L'entreprise pour les travaux d'arpentage est accordée. Les lettres patentes pour ces terres seront émises aussitôt l'arpentage terminé.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, prolongement de Pipestone à partir de l'embranchement de Souris, 200,320·00 acres.

Ces terres se trouvent comprises dans un certain nombre de cantons situés à trente milles au nord de Battleford et elles ne sont pas arpentées.

Chemin de fer de Colonisation du Manitoba et du Sud-ouest, 680,189·28 acres.

Les lettres patentes pour les terres acquises par cette compagnie, jusqu'à concurrence de 900,000 acres, ne peuvent être octroyées qu'aux conditions déjà mentionnées.

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, 354,000·00 acres.

Une grande partie de ces terres ne sont pas arpentées. L'arpentage en sera fait cette année. La compagnie n'en a plus qu'un petit nombre à choisir pour compléter l'étendue qu'elle a acquise, et l'on est actuellement en frais de préparer les lettres patentes pour les terres qui sont arpentées.

Compagnie de chemin de fer et de transport par bateau à vapeur de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, 169,434.00.

Ces terres sont en partie non arpentées, mais les contrats d'arpentage sont accordés. On émet les lettres patentes pour les terres qui sont arpentées.

### CHEMIN DE FER DE SOUTHPORT ET MURRAY-HARBOUR.

M. LEFURGEY :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction du chemin de fer entre Southport et Murray-Harbour, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard ?

2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires et le prix stipulé dans chaque soumission ?

3. Si des soumissions n'ont pas été demandées pour la construction du réseau entier, quelle partie des travaux a été donnée par voie de soumission publique, et quelle partie a été donnée par voie de contrat particulier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a répondu à ces questions à la dernière session, mais je vais fournir de nouveau les renseignements demandés.

1 et 2. Non, des soumissions n'ont pas été demandées pour la construction de toute cette partie de la voie qui s'étend de Southport à Murray-Harbour.

3. Des soumissions ont été demandées pour la construction de la première partie de Mutch's-Point à Village Green, 11½ milles. La construction de la dernière section, à partir des 11½ milles ci-dessus jusqu'à l'extrémité de la voie, a été confiée à l'entrepreneur qui avait fait la première partie, en étendant son contrat de manière à comprendre cette section.

PONT DE HILLSBOROUGH, I.P.-E.

M. LEFURGEY :

1. Quel est le nom de l'entrepreneur qui construit le pont de Hillborough, I.P.-E.?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux, et l'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire ?
3. Quelles conditions ont été mises à l'exécution de ces travaux ?
4. Quand les travaux seront-ils terminés, et sont-ils exécutés d'une manière satisfaisante ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. M. J. Haney.
2. Oui.
3. Les travaux sont exécutés suivant les termes et conditions contenues dans les formules de contrat ordinairement employées par le ministère.
4. Les travaux doivent être terminés le 31 décembre 1903, et ils sont exécutés d'une manière satisfaisante.

COMPAGNIES DE TELEPHONE DANS LES PROVINCES MARITIMES.

M. CLARKE :

1. Quelles compagnies de téléphone sont exploitées dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard ?
2. Quels sont les actionnaires desdites compagnies ?
3. Quelle est la valeur au pair des actions desdites compagnies, et quelle est leur valeur actuelle sur le marché ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement n'a reçu aucun rapport officiel de la part de ces compagnies. Elles sont constituées en vertu de chartes provinciales et ne sont pas tenues de nous faire de rapports sur leurs opérations. Nous n'avons pas de listes de leurs actionnaires, nous ignorons quelle est la valeur de leurs actions sur le marché et nous ne connaissons rien de leurs affaires.

## REFONTE DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

Bill (n° 21) ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer est adopté en deuxième délibération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX propose que la Chambre se forme en comité sur ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux si c'est son intention de renvoyer ce bill devant un comité spécial, afin de fournir l'occasion aux compagnies de chemins de fer intéressées de dire si le bill leur convient ou non, et d'y proposer les modifications qu'elles peuvent juger nécessaires. Je voudrais aussi savoir s'il a reçu quelques représentations de la part des compagnies de chemins de fer du pays ou des bureaux de commerce et autres institutions au sujet de la teneur et de la nature du bill?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est certainement pas mon intention de demander maintenant que ce bill soit renvoyé devant un comité spécial. je n'ai reçu aucune nouvelle des compagnies de chemins de fer. Je leur ai envoyé des copies du bill dès qu'il a été imprimé et soumis à la Chambre, et je leur ai laissé entendre que je recevrais avec plaisir toutes propositions qu'elles jugeraient à propos de me faire relativement à ses dispositions. Elles devaient s'entendre entre elles pour discuter la question et me faire connaître leurs vues par écrit. Elles espéraient pouvoir tenir cette réunion avant aujourd'hui, mais cela leur a été impossible. Cependant, je crois que nous sommes en état de faire avancer beaucoup l'examen du bill, en discutant les articles qui ne soulèvent pas d'objection, laissant de côté tous les articles sur lesquels les compagnies ou les parties intéressées désirent être entendues. Elles peuvent nous faire connaître leurs raisons au moyen de *factum*, comme je l'ai proposé, qui pourraient être imprimés et distribués pour l'usage des députés des deux partis. Ce n'est pas l'usage de renvoyer les mesures du gouvernement devant un comité spécial ou même devant un comité général à cette fin; et il n'existe jusqu'à présent aucune raison qui semble rendre la chose désirable ou même nécessaire dans le cas actuel.

L'honorable M. TISDALE : Je suppose que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'aura pas d'objection à ce que je fasse connaître à la Chambre quelle est la procédure qui a été suivie lors de la dernière refonte de la loi des chemins de fer en 1888. M. Pope était, à cette époque, ministre des Chemins de fer, et, si je me rappelle bien, le poste de ministre de la Justice était occupé par sir John A. Macdonald ou sir John Thompson. Le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Justice eurent plusieurs entrevues en différents temps avec l'avocat des compagnies de chemins de fer ; car, après tout, bien que le parlement soit l'autorité suprême en fait de législation, ceux

qui sont le plus intéressés dans les modifications que l'on se propose d'apporter dans les lois concernant les chemins de fer sont bien les compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Si une discussion de cette nature avait lieu entre le ministre des Chemins de fer, le ministre de l'Intérieur et les représentants des compagnies de chemins de fer, cela servirait à résoudre tous les points en litige. Pour dire la vérité, la procédure adoptée dans cette circonstance contribua pour beaucoup à accélérer l'examen du bill devant la Chambre. Le bill actuel est beaucoup plus étendu que celui de 1888. Ce dernier n'était qu'une refonte accompagnée de certains amendements—assez nombreux—et cela renfermait, entre autres choses, l'établissement de la commission des chemins de fer du Conseil privé. Les changements contenus dans le présent bill ont trait non seulement à l'établissement de la commission des chemins de fer elle-même, mais on y donne à cette commission des pouvoirs beaucoup plus étendus que tout ce qui existe dans le même genre dans notre législation. Je pense donc que l'honorable ministre pourrait faciliter considérablement le travail de la Chambre et alléger sa tâche en adoptant une procédure préliminaire dans le genre de celle que je viens de mentionner. Naturellement, le bill devrait revenir de nouveau devant le comité général de la Chambre pour y être délibéré. La procédure suivie en 1888 a eu non seulement pour résultat de diminuer le travail d'étude du bill, mais elle mit le ministre en position de répondre à toutes les objections qui pouvaient se présenter et même de demander l'avis du ministre de la Justice, quand la chose était nécessaire.

Il est vrai que le bill de 1888 ne fut pas renvoyé devant un comité spécial. Mais il est également vrai que depuis cette époque nous avons généralement soumis les amendements proposés à la loi des chemins de fer à un comité des chemins de fer. La portée du bill actuel est tellement considérable que je ne voudrais pas conseiller de l'envoyer devant le comité des chemins de fer, mais il me semble que l'on ferait bien de songer à le soumettre à un comité spécial, et cela principalement si l'honorable ministre croit devoir être obligé d'y consacrer une trop grande partie de son temps. C'est un comité spécial, composé de vingt ou vingt-cinq membres, qui conviendrait le mieux pour discuter un projet de cette nature, comprenant de nombreux détails et questions de la plus grande importance.

Ce bill n'est pas une refonte. Après l'avoir lu, j'ai constaté qu'il diffère du projet de loi soumis par le ministre au cours de la dernière session. Ce dernier était une refonte, mais le bill actuel est une nouvelle loi, et par dessus tout, il crée une commission de chemins de fer, à qui il confie des pouvoirs beaucoup plus étendus que ceux dont était revêtu le comité des chemins fer du Conseil privé. Vu l'importance qu'il y a d'entendre les compagnies de chemins de fer sur cette question, je crois qu'il serait dans l'intérêt de la marche rapide des travaux de la Chambre, que l'honorable ministre consentirait à renvoyer ce bill devant un comité spécial pour y être discuté à fond. Cette procédure aurait pour résultat de diminuer considérablement le travail du comité général de la Chambre. Quand il s'est agi de reviser le code criminel ainsi que d'autres questions, on a constaté que le travail accompli par un comité spécial diminuait considérablement celui de la Chambre, et quand cette dernière était appelée à se former en comité général sur le bill, le travail fait par le comité spécial, aidé des ministres, lui était d'un grand secours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me permettra peut-être de dire quelques mots en réponse à mon honorable ami. J'ai déjà dit que j'avais invité les représentants des compagnies de chemins de fer à me faire connaître leurs vues à ce sujet, et à critiquer le bill de la manière la plus complète possible. Bien que je sois l'initiateur de ce projet de loi, je ne tiens pas à ce qu'il soit adopté, si, après l'avoir mûrement étudié, on constate qu'il renferme des dispositions qui ne sont pas de nature à atteindre l'objet que nous avons en vue, c'est-à-dire, promouvoir les intérêts du pays tout entier, tout en ne causant aucun tort aux intérêts des chemins de fer canadiens. J'ai demandé aux représentatns de ces compagnies de me soumettre leurs raisons par écrit, et s'ils ont négligé de le faire, je n'en suis pas responsable. Ils doivent avoir eu de bonnes raisons pour en agir ainsi. Je pense que M. Hays était absent et que les autres employés ne voulaient rien faire à ce sujet avant son retour. C'est là la seule et unique raison qui nous a fait hésiter à commencer plus tôt l'examen de ce bill. Je tiens beaucoup à ce qu'il soit adopté, et il ne faut pas que la session traîne en longueur à cause de ce retard. Plusieurs membres de cette Chambre apportent un intérêt tout particulier à certaines dispositions de ce projet de loi, et ils désirent que cette législation soit adoptée durant la présente session ; or, je leur ai promis devant le comité des chemins de fer, où ces questions ont été discutées, que ce bill serait délibéré aussitôt que possible, et que c'était l'intention du gouvernement d'insister auprès du parlement pour en hâter l'adoption. Le retard survenu jusqu'à présent est dû au fait que nous avons attendu pour avoir des nouvelles des personnages que je viens de mentionner. Je considère donc qu'il serait dans l'intérêt général d'étudier ce bill en comité, et d'adopter ceux de ces articles qui ne soulèvent aucune objection, et au sujet desquels il ne peut exister aucune divergence d'opinion.

Il est de plus très important de procéder de cette manière pour la bonne raison que ce

bill n'est pas une copie exacte des lois actuelles, pas plus que le bill soumis l'année dernière était une copie des lois antérieures. C'est une revision des lois qui existent actuellement concernant les chemins de fer, comme l'était le bill de la dernière session, et il n'en diffère guère, si ce n'est que nous croyons l'avoir beaucoup amélioré au point de vue du libellé et de la disposition de matières. Maintenant, si la Chambre est disposée à suivre cette manière de procéder, et à étudier les articles les uns après les autres, je suis convaincu que cela sera très avantagenx, et, quand bien même nous rencontrerions certaines dispositions sur lesquelles les opinions pourraient être partagées, je considère qu'il serait dans l'intérêt général de connaître l'opinion des membres de la Chambre sur ces différents points. Cette discussion sera utile, et nous ne perdrons pas notre temps en procédant de cette manière. Toute disposition du bill sur laquelle il existera une divergence d'opinion, et qui sera de nature à intéresser spécialement les compagnies de chemins de fer, sera laissée en suspens pour être discutée plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Les compagnies de chemins de fer s'intéressent beaucoup à ce bill. Je sais que tous les gérants de ces diverses compagnies se sont formés en comité dans le but d'en étudier les différentes dispositions, et ce comité a continué, avec l'aide des avocats des compagnies de chemins de fer ces travaux dans ce sens, depuis que le bill est soumis à la Chambre, afin d'y apporter les amendemnets qu'ils croient nécessaires. Je suis même sous l'impression qu'ils ont préparé un rapport. Il est fort possible que ce soit la faute de M. Hays——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce rapport n'est pas encore prêt, et je crois que les compagnies de chemins de fer n'en sont pas encore arrivé à une entente à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Tout ce que je sais, c'est que la commission a préparé un rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je rapporte ce que m'a dit M. Hays à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas sous la main le rapport imprimé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me paraît mieux renseigné que je ne le suis moi-même.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut ignorer ce qui concerne le rapport ; mais je considère que la tâche du comité et de l'honorable ministre serait beaucoup plus facile à remplir si nous avions en notre possession, avant de commencer l'étude du bill, le rapport contenant les objections des compagnies de chemins de fer. L'honorable minstre doit pouvoir nous dire s'il a vu ce rapport ou non ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'affirme à l'honorable député que je n'ai pas vu de rapport.

L'honorable M. HAGGART : J'accepte cette déclaration de l'honorable ministre, et je considère comme établi qu'il n'a pas vu ce rapport, mais d'autres personnes que le ministre l'ont en leur possession. Le fait que l'honorable ministre ne l'a pas vu n'empêche pas d'autres d'avoir vu ce rapport. Il serait peut-être préférable d'en attendre le dépôt avant d'entamer la discussion de ce bill.

M. KEMP : Les deux parties intéressées dans ce bill sont les chemins de fer et le public. Il y a deux ou trois semaines, les journaux disaient que les compagnies de chemins de fer feraient des représentatons très importantes au gouvernement relativement aux dispositions de ce projet de loi. Or, on me dit qu'elles s'occupent de la chose depuis ce temps. On me dit aussi que certaines corporations publiques ont écrit au ministre pour lui demander de les entendre sur le même sujet.

Comme ces corporations avaient lu dans les journaux que les chemins de fer voulaient proposer des amendments, elles ont attendu que le gouvernement fût en possession de ces amendements pour venir à leur tour s'adresser à lui et lui demander une entrevue. Je crois que la Chambre du commerce de Toronto est dans cette position. Ses membres ont averti le ministre des Chemins de fer qu'ils désiraient être entendus une fois que les compagnies de chemins de fer auraient fait connaître leurs objections. Si l'honorable ministre a l'intention d'adopter les amendements proposés par les compagnies de chemins de fer, dans ce cas, la chambre de commerce désire être entendue à ce sujet. Mais ils ne veulent pas être obligés de faire deux voyages à Ottawa pour cela. Il est également possible que d'autres institutions représentant le sentiment public veuillent exposer leurs raisons à l'honorable ministre, car, après tout, le public est fortement intéressé dans ce bill. Comme les compagnies de chemin de fer, ainsi que les organisations représentant le public n'ont pas encore eu l'occasion d'exposer leur cause à l'honorable ministre, je prierai ce dernier de retarder la deuxième lecture de ce projet de loi jusqu'à ce qu'ils l'aient fait. Tant que nous n'aurons pas pris connaissance des raisons invoquées par les parties intéressées, je considère que nous perdons notre temps en faisant subir à ce bill sa deuxième lecture, et en le discutant article par article. J'espère donc que l'honorable ministre va fournir à ceux qui désirent s'en prévaloir l'occasion de lui faire connaître leurs objections.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Chambre de commerce de Toronto m'a écrit à ce sujet; je crois que l'association des fabricants et quelques au-

tres corporations ont fait la même chose ; mais je ne puis l'affirmer; quant à la chambre de commerce de Toronto, j'en suis certain, et je leur ai fait connaître ce qu'il en était. Je leur ai dit bien franchement que j'avais demandé aux représentants des compagnies de chemins de fer de me soumettre par écrit, s'ils le pouvaient, les objections qu'ils croyaient devoir faire au bill, et dès que je serais en possession de ce factum, je me suis engagé à le leur communiquer, jugeant que le temps serait alors arrivé pour eux de se faire entendre s'ils le désiraient. Je n'ai pas reçu des compagnies de chemins de fer les renseignements promis. Tout semble indiquer que leurs représentants se sont trompés d'adresse. Au lieu de s'adresser au ministre des Chemins de fer actuel, ils se sont adressés à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, car ce dernier paraît être bien mieux renseigné que moi sur leurs agissements. Je me suis donc trouvé dans l'impossibilité de faire ce que je leur avais promis. Mais, si j'ai manqué à ma promesse, on ne doit pas en attribuer la cause à autre chose qu'à la raison que je viens d'indiquer. Je persiste à dire que nous n'avons rien à perdre et tout à gagner en continuant la discussion de ce bill en comité. Je connais parfaitement quelles sont les articles du bill qui devront soulever le plus d'objections, et la Chambre peut être certaine qu'une fois en comité, je n'insisterai pas pour faire adopter les articles qui peuvent être constestés dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer ou de tout autre, et que je serai tout fait disposé à leur fournir l'occasion de pouvoir se faire entendre.

M. KEMP : Je ne crois pas que l'honorable ministre soit assez perspicace pour deviner quelles sont les intentions de la Chambre de commerce de Toronto à l'égard de ce bill. On m'informe qu'ils ont un grand nombre d'amendements à soumettre, et je considère que nous perdrons notre temps en discutant ce bill davantage.

M. BARKER : M. l'Orateur, je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur une autre difficulté qui se présente relativement à la discussion de ce bill, et cela si l'honorable ministre a l'intention de vouloir faire adopter les articles qui concernent la commission. Personnellement, j'approuve l'établissement de cette commission en principe, mais il m'est difficile de dire si je pourrai voter en faveur des articles qui s'y rapportent, tels qu'ils sont actuellement rédigés, avant de savoir quelle est leur véritable portée; c'est-à-dire, avant de savoir si les dispositions qu'ils contiennent doivent s'appliquer à tous les chemins de fer du pays ou seulement à quelques-uns d'entre eux. Tout en étant persuadé que la création d'une commission de cette nature sera un avantage même pour nos compagnies de chemins de fer, je dis que l'effet de ce bill serait désastreux, si une ou plusieurs de nos grandes compagnies n'étaient pas soumises à ses dispositions tandis que les autres le seraient. Nous savons tous que le chemin de fer Canadien du Pacifique prétend posséder en vertu de sa charte certains pouvoirs spéciaux qui lui permettent de se soustraire à la juridiction de cette commission. Ce serait une grave injustice si une compagnie était placée sous le contrôle de cette commission et obligée de se conformer à ses décisions, tandis que le Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou toute autre compagnie, en serait soustraite.

C'est une vérité qu'aucun député ne saurait nier. En l'absence des représentants de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et des autres compagnies, il nous serait difficile de dire quelle compagnie est liée et quelle autre n'est pas liée par les dispositions du bill tel qu'il se lit actuellement. Le seul moyen de vider cette question est celui qui a été suggéré, à savoir, la nomination d'un comité ayant mission d'entendre les représentations des différentes compagnies de chemins de fer sur la question des privilèges qui auraient pu leur être conférés et qui les soustrairaient aux dispositions du présent bill. Faut-il consacrer des heures et des jours à l'examen des différents articles du bill pour constater en fin de compte que nous avons accompli un travail inutile, uniquement parce qu'une certaine compagnie de chemin de fer ne tombe pas sous notre contrôle, ce qui enlèverait à la loi la plus grande partie de son utilité.

Je ne parlerai pas longuement des chemins de fer de l'Etat. Le ministre dit qu'ils ne tombent pas sous le coup du bill. C'est malheureux, selon moi. Je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point, mais je ne m'occupe maintenant que des autres compagnies de chemins de fer qui ne peuvent pas être représentées dans cette enceinte et pour faire valoir les objections qu'elles auraient à soulever à l'encontre du bill.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article deux, paragraphe (m).

M. LANCASTER : Je demanderai au ministre pourquoi le bill donne juridiction exclusive aux juges de la cour Supérieure. Les juges de la haute cour d'Ontario, qui est la cour Supérieure de cette province demeurent à Toronto, lorsqu'ils ne sont pas en tournée.

Or, comme sous l'empire du bill il peut se présenter plusieurs affaires qui ne souffriraient pas de retard, je suggérerais de donner juridiction aux juges des cours de comté qui sont parfaitement capables d'instruire ces affaires. En les revêtant de ces pouvoirs, on épargnerait des frais et on faciliterait beaucoup l'application de la loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis l'adoption de la loi des chemins de fer, ce sont les juges de la cour Supérieure qui ont juridiction. Je suis porté à m'en tenir à la loi actuelle à moins de graves motifs d'opérer un changement.

La loi n'impose pas de nombreux devoirs aux juges. L'un de ces devoirs qui me vient à la mémoire concerne les expropriations de biens-fonds et, pour ma part, je ne crois pas à propos de modifier la loi à cet égard. De plus, quand la commission adopte des règlements, elle doit les soumettre à un juge de la cour Supérieure avant qu'ils ne deviennent des règles de pratique, et je ne vois pas qu'il y ait lieu de modifier cette disposition.

M. LANCASTER : Dans les cas d'expropriation, la compagnie de chemin de fer notifie le propriétaire foncier, nomme en même temps son arbitre et demande au propriétaire de choisir le sien. Si les deux arbitres ne tombent pas d'accord pour en choisir un troisième, on s'adresse à un juge de la cour Supérieure à Toronto. Supposons qu'il faille exproprier quelqu'un d'un terrain dans le comté de Lincoln que j'ai l'honneur de représenter. Le juge de la cour de comté ne serait-il pas plus en état de choisir le tiers arbitre qu'un juge siégeant à Toronto. Le juge de Toronto doit s'en rapporter à des affidavit et il délègue généralement le juge de la cour de comté. Si le choix était laissé à ce dernier, il pourrait déléguer le juge d'une autre cour de comté ou n'importe qui à son gré. La requête pourrait être présentée au juge de la cour de comté chez lui, ce qui éviterait beaucoup de frais et d'ennuis. Les membres du barreau d'Ontario qui font partie de la députation admettront, je crois, qu'il vaudrait mieux permettre aux juges des cours de comté d'instruire les instances d'expropriation. La législature d'Ontario constitue en corporation des compagnies de chemins de fer qui doivent toutes s'adresser aux juges des cours de comté, et non aux juges de la cour Supérieure ou haute cour, lorsqu'il s'agit d'expropriation, et l'expérience a démontré que les résultats sont très satisfaisants. La manière dont ces juges se sont acquittés de leurs fonctions n'a pas soulevé la moindre plainte. En ce qui a trait aux règlements de la commission des chemins de fer qui deviendrait des règles de pratique, je ferai observer au ministre que, dans la province d'Ontario, les juges de la cour de comté sont juges de la cour Supérieure de l'endroit et que tous les jours ils adoptent sur d'autres questions aussi ou plus importantes des règles de pratique comme celles que le présent bill leur permettrait d'approuver. Il n'y a dans la province d'Ontario que dix juges de la cour Supérieure, en vertu de leur commission. Je crois sincèrement que ce serait grandement améliorer le bill que d'attribuer ces fonctions aux juges des cours de comté qu'aux juges de la cour Supérieure, si on le désire.

L'honorable M. TISDALE : La question que soulève le député de Lincoln (M. Lancaster) mérite qu'on s'y arrête. L'honorable député est bien plus au courant que moi des dernières règles de procédure et parle sans doute en connaissance de cause. Comme le ministre l'a dit avec raison, ce principe de l'ancienne loi des chemins de fer a été consacré depuis longtemps et des changements ont eu lieu depuis. Bien que je ne consentirais pas sans plus ample examen à attribuer ces fonctions aux juges des cours de comté, je crois cependant que le ministre devrait mûrement y réfléchir. La différence, entre les juges de la cour Supérieure et les juges d'une cour de comté était autrefois plus sensible qu'elle ne l'est de nos jours. Les juges des cours de comté exercent maintenant les attributions des juges de la cour Supérieure dans les affaires locales, et ces pouvoirs leur ont été conférés afin d'épargner des frais aux plaideurs et de ne pas les obliger à parcourir de longues distances lorsqu'ils ont des litiges à soutenir. Pour ma part, j'aimerais autant que le choix du tiers arbitre fût confié aux juges de la cour de comté qu'aux juges de la cour Supérieure. Cela occasionnerait moins de frais et moins de retards, deux avantages pour les compagnies de chemins de fer comme pour les particuliers. On pourrait peut-être remplacer le juge de la cour Supérieure par le juge de la cour de comté dans d'autres affaires également, dans Ontario. Je ne veux pas dire que j'approuverais ce changement dans tous les cas. Je crois que le conseil de l'honorable représentant de Lincoln mérite considération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'article devra rester en suspens pour plus ample examen. J'avais pensé à la diminution des frais dans les causes d'expropriation dont l'honorable député a parlé.

M. RUSSELL : Ce n'est pas le temps de discuter le sujet que le représentant de Lincoln a abordé. L'article dit simplement que l'expression " juge " signifiera un juge d'une cour Supérieure, à moins que le contexte ne lui donne un sens différent. Si l'on veut donner juridiction au juge de la cour de comté ou de district, il faudra adopter une disposition particulière à cet effet, et elle n'affectera pas cette définition. Je me demande si ces définitions sont vraiment utiles, car je ne puis concevoir que le statut lui-même ne mentionnerait pas quelle cour, ou quel juge aurait juridiction. A tout événement, rien ne s'oppose à ce que cette définition reste en suspens.

Article 2, paragraphe (t).

L'honorable M. TISDALE : Pourquoi omettre le mot " carte " ? Dans certains cas si on ne se sert pas des mots carte ou plan, le sens pourra être ambigu, car je crois qu'il a été décidé que ces deux mots ont une signification différente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En disant que l'expression " plan " signifie un plan de surface, l'article dit tout ce qu'il doit dire. Vous ne pouvez pas comprendre autre chose qu'un plan de surface.

L'honorable M. TISDALE : Si le ministre n'a aucun motif de s'opposer à l'ancienne rédaction, il serait sage de la conserver, car certaines décisions portaient sur la différence du sens de ces deux mots.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après l'honorable député quelle différence peut-il y avoir entre une carte des terrains devant être expropriés et un plan de ces terrains ?

M. CASGRAIN : Il me semble que le mot carte a un sens beaucoup plus étendu que le mot plan. Le mot carte signifie le terrain les accidents de terrain, rivières, cours d'eau, etc., tandis qu'un plan peut ne signifier qu'un tracé du parcours de la voie. C'est probablement pour cela que l'ancienne loi emploie les deux mots.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous vous reportez à l'article 122, vous constaterez ce que le plan doit indiquer.

L'honorable M. TISDALE : Cependant, l'article correspondant de l'ancienne loi contenait les mots carte ou plan. En lisant l'article 123 qui correspond à l'article 122 du projet de loi, vous trouverez cette même expression " carte ou plan." Le ministre a eu raison de me demander de lui signaler une différence. Eh bien ! on peut mettre plus d'indications sur une carte que sur un plan. Il peut être utile de mettre autre chose que ce que contient le plan, mais alors ce n'est plus un plan. Des renseignements sur la topographie pourraient avoir beaucoup d'importance; pourtant, la cour appelée à interpréter la loi, tirerait la conclusion que la rédaction a été modifiée à dessein et pourrait décider qu'on n'a pas observé les prescriptions de la loi parce qu'il y aurait plus de renseignements qu'il n'en faut pour constituer " un plan." Avec mon honorable et savant ami (M. Casgrain), je crois que le mot " carte " a un sens plus étendu que le mot " plan ". Il ne faut pas oublier qu'il s'agit de la construction des voies ferrées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends que mon honorable ami (M. Tisdale) veut faire admettre que, si le plan indiquait autre chose que ce qui est requis, la cour jugerait qu'il est défectueux.

L'honorable M. TISDALE : Peut-être, car nous modifions la loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis croire que cela puisse arriver. La loi stipule que si le plan est défectueux, le ministre peut exiger tout renseignement supplémentaire nécessaire.

M. CASGRAIN : Si l'article 122 était le seul, j'admets que nous aurions une définition du mot " plan " qui s'appliquerait aussi à une " carte ". Mais, dans d'autres articles le mot " plan " seul peut être employé; il me semble donc que nous devrions nous servir du mot au sens le plus large dans l'article des définitions, quitte, il va sans dire, à n'employer que le mot " carte " dans tout autre article, au besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'affaire me semble n'avoir guère d'importance, et si on désire ajouter ce mot, nous ne nous y opposerons pas.

L'honorable M. TISDALE : Qu'en pensent les députés qui ont déjà eu des compagnies de chemin de fer comme clientes? La rédaction de l'ancienne loi date de plusieurs années et je ne comprends pas pourquoi nous n'emploierions pas dans le présent bill les deux expressions " carte " et " plan ". Je crois que dans tous les cas on les emploie comme des termes équivalents, à moins qu'une différence ne soit établie. Pour le mot " juge ", l'honorable représentant de Lincoln (M. Lancaster) a établi que, à cause de l'étendue donnée aux fonctions des juges des cours de comté, il y avait lieu de modifier le libellé. Mais, dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit que du retranchement d'un mot.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais nous indiquons dans l'acte, en termes clairs, quels sont les renseignements que nous désirons et, si ces renseignements sont fournis, peu importe le nom qu'on leur donne. Si le mot " carte " a un sens plus large que le mot " plan ", pourquoi restreindre ce sens? Ce qu'il nous faut, c'est de connaître clairement avant l'expropriation quelles sont les bornes des terrains, etc. Peu importe, il me semble, le nom que vous donnez à ces renseignements.

L'honorable M. TISDALE : Je m'en tiens peut-être trop à l'idée de ne pas faire de changement, mais je crois y voir autre chose. Une carte peut renfermer tout ce que contient un plan et quelque chose de plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si elle contient plus que ce dont nous avons besoin, nous n'en voulons pas.

L'honorable M. TISDALE : Mais il peut y avoir des circonstances où vous en voudriez. J'avoue que le présent article 122 vaut mieux que l'article 123 de l'ancienne loi, bien qu'il soit plus long. Je crois que tous ces articles doivent être concis, mais j'avoue qu'on a ajouté à celui-ci des choses qui l'ont amélioré. Pourtant, je ne vois pas qu'il y ait lieu de retrancher un mot significatif, vu surtout qu'il est là depuis si longtemps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député me permette de lui citer l'ancienne loi dont il fait si grand cas et dont il faut adopter la rédaction, dit-il, pour éviter le danger de l'ambiguité :

L'expression " carte " ou " plan " signifie——

Quoi?

—un plan de surface des terrains et propriétés ou devant l'être.

" Une carte " ou " un plan " signifient un plan. Alors, pourquoi ajouter le mot " carte ". Peut-il y avoir de l'ambiguité là-dedans.

L'honorable M. TISDALE : En ceci,—autant que je comprends l'article des définitions—partout où ce mot est employé, il signifie un plan. Il existe une différence entre une carte et un plan, mais dans l'article des définitions nous pouvons donner à ces deux mots le même sens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi le ferions-nous ?

L'honorable M. TISDALE : Parce que l'article des définitions donne un sens à un mot, quel que soit le sens de ce mot autrement. Que ce soit une carte ou un plan, vous dites que c'est un plan.

Paragraphe u :

L'expression " chemin de fer " signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou exploiter, et comprend les embranchements, voies de garage et d'évitement, les gares et stations, dépôts, quais, matériel roulant, équipement, fournitures, biens-meubles et immeubles, et ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tunnel, ou autre ouvrage qu'une compagnie est autorisée à construire.

M. KEMP : Je voudrais savoir pourquoi les messageries ne tombent pas sous le coup du présent bill?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'en sommes pas encore rendus là.

M. KEMP : J'aurais pu soulever cette question lors de l'examen du paragraphe c qui définit l'expression compagnie, mais ce paragraphe a été adopté à la hâte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si l'honorable député veut faire intervenir la question des messageries, il devra la rattacher à d'autres choses car jusqu'ici aucune disposition n'empêche les messageries de tomber sous le coup du bill. Nous n'avons pas adopté d'article à cet effet ni modifié la loi à cet égard.

M. KEMP : Lorsque le paragraphe C était à l'étude, je n'ai pas remarqué que l'expression " compagnie " ne s'appliquait qu'aux compagnies de chemins de fer, autrement j'aurais demandé de l'appliquer aussi aux " messageries ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi " aux messageries " ?

M. KEMP : Parce qu'elles ont des rapports intimes avec les compagnies de chemins de fer et que le présent bill derait s'appliquer aux unes aussi bien qu'aux autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y aurait pas lieu d'appliquer aux messageries toutes les dispositions du présent bill relatives aux compagnies de chemins de fer. Si l'honorable député désire que la commission des chemins de fer exerce un certain contrôle sur les messageries, libre à lui de demander l'adoption de certaines dispositions à cet effet.

M. KEMP : Mais cela ne se rattache-t-il pas ou paragraphe c qui determine le sens de l'expression " compagnie " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le paragraphe c stipule que chaque fois que le mot " compagnie " est employé seul il signifie une compagnie de chemin de fer, et cette disposition se trouve dans la loi actuelle. Si vous désirez adopter des prescriptions relatives aux messageries, vous êtes bien libre de le faire, mais elles n'auront aucun rapport au sujet que nous discutons.

M. KEMP : Y a-t-il un autre article du projet de loi qui me permettrait de saisir le comité de cette proposition ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi actuelle décrète que les compagnies de chemins de fer devront donner toute l'accommodation voulue aux messageries et ne pas les soumettre à des tarifs différentiels. Nous ne changeons rien à cela.

M. MACLEAN : Le ministre se propose-t-il de se faire autoriser à contrôler les tarifs des messageries ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député ne soulèvera pas cette question maintenant.

M. MACLEAN : Je me réserve le droit de la soulever plus tard et je demande simplement au ministre s'il s'est muni de pouvoirs à cette fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand nous en serons rendus à cette partie-là du bill, nous discuterons cette question.

M. MACLEAN : Quand nous en serons rendus à cette partie-là du bill, ne trouvant aucune disposition s'appliquant aux messageries, nous pourrons laisser cette question de côté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de danger que l'honorable député oublie. Ne nous laissons pas entraîner à discuter si le bill devrait s'appliquer aux messageries quand nous n'en sommes encore qu'à l'article des définitions.

L'honorable M. HAGGART : Cet article diffère de celui de l'ancienne loi. La loi dit " que n'importe quelle compagnie est autorisée à construire en vertu d'un acte spécial ". Au lieu de cela, vous voulez mettre : " qu'une compagnie est autorisée à construi-

re ". Vous laissez de côté les mots " en vertu d'un acte spécial" et vous remplacez les mots " n'importe quelle " par " une ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est facile de comprendre pourquoi il n'est pas question d'un acte spécial. Peu importe que l'acte qui autorise une compagnie à construire soit spécial ou général. Que gagnerait-on à ajouter les mots " en vertu d'un acte spécial " ?

L'honorable M. HAGGART : J'ignore pourquoi ils sont dans la loi et quel effet ils peuvent avoir. Mais je demande pourquoi on les a retranchés.

M. BARKER : Je crois en savoir la raison. On peut maintenant construire des embranchements de même que ceux qui sont construits en vertu d'un acte spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article tel qu'il se lit comprend tout.

M. BARKER : Je défends l'article et je dis que voici la raison : l'expression " chemin de fer " doit s'appliquer aux chemins autres que ceux qui sont construits en vertu d'un acte spécial, puisque tous les embranchements de six milles sont régis par l'acte général.

L'honorable M. HAGGART : Non pas. La compagnie se fait autoriser par un acte spécial à construire des embranchements et les dispositions de l'acte général s'appliquent à cet acte spécial. Je ne vois pas que cela fasse de difference, mais je voulais savoir pourquoi ces mots avaient été retranchés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si une compagnie est autorisée à construire un chemin de fer, peu importe que ce pouvoir lui soit conféré par un acte général ou spécial.

Paragraphe v.

L'expression " matériel roulant " signifie et comprend les locomotives, machines, voitures automotrices, tenders, chasse-neige, ailerons et toute sorte de voitures ou de matériel de chemin de fer destiné à rouler sur les rails ou les voies de la compagnie.

L'honorable M. TISDALE : Voici une disposition toute nouvelle qui demande à être soigneusement étudiée, car elle peut avoir d'assez graves conséquences au point de vue financier. Il existe beaucoup de décisions définissant en quoi consiste le matériel roulant ; il arrive souvent que le matériel roulant est hypothéqué en garantie du paiement des obligations. De quelle utilité est cette définition ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme il existe plusieurs définitions du matériel roulant, l'expérience a démontré qu'en créant cette commission des chemins de fer il était préférable d'ajouter au bill la disposition contenue dans ce paragraphe.

M. TISDALE : L'honorable ministre a-t-il songé aux effets que cela pourrait avoir au point de vue financier ? Le ministre de la Justice admettra avec moi que si nous définissons ici l'expression " matériel roulant ", elle ne pourra comprendre rien autre chose. Une longue liste de décisions judiciaires définissant l'expression " matériel roulant " de même que l'expression " frais d'exploitation " que nous n'avons jamais changées et des millions de dollars dépendent de l'interprétation de ces deux expressions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article n'aura pas d'effet rétroactif ; il ne s'appliquera qu'aux conventions futures. Si un contrat où se trouvent les mots " matériel roulant " a été signé, ce contrat ne tombera pas sous le coup de la loi nouvelle.

M. LANCASTER : Je crains que cet article ait une portée plus grande que celle que le ministre a voulu lui donner. Nous étudions le paragraphe v de l'article 2 du bill, dont les premiers mots se lisent ainsi :

Dans le présent acte et dans tout acte spécial constituant en corporation une compagnie de chemin de fer à laquelle le présent acte s'applique en tout ou en partie, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente.

Le contexte peut beaucoup étendre la portée du présent acte. Pour comprendre le paragraphe v, il faut s'en rapporter aux premiers mots de l'article 2. Comme le dit le représentant de Norfolk (l'honorable M. Tisdale) on adopte fort souvent de ces actes spéciaux et cette disposition pourrait servir à interpréter un acte spécial.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le représentant de Norfolk dit, si je ne me trompe pas, que cette modification serait dangereuse parce qu'elle pourrait s'appliquer aux conventions qui existe actuellement. Je ne le crois pas. C'est une opinion que j'exprime au pied levé.

M. BORDEN (Halifax) : Au dire de l'honorable représentant de Norfolk, l'expression " matériel roulant," a un sens défini grâce à une longue suite de décisions judiciaires. Dans l'hypothèse où il aurait raison, cette loi aurait peut-être pour effet de changer la portée d'un contrat. Le ministre de la Justice comprendra que cela est possible. Par exemple, si l'expression " matériel roulant," employée dans le présent bill, a un certain sens à cause d'un enchaînement de décisions judiciaires, cette expression aura cette signification dans le contrat. Les décisions judiciaires ont fixé la signification de l'expression " matériel roulant." Un contrat a été signé qui contient les dispositions d'un acte spécial et qui permet d'hypothéquer le matériel roulant, et le présent bill modifie le sens des mots employés dans cet acte spécial.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami laisse entendre que si un contrat a été signé avant l'entrée en vigueur du présent bill, le sens des mots " matériel roulant " contenus dans ce contrat pourrait être modifié par l'adoption du présent bill.

M. BORDEN (Halifax) : Non, je n'irais pas jusque-là. Les remarques du ministre de la Justice ont beaucoup de bon sens, mais il est inutile d'aller si loin. Supposons qu'il a été convenu de préparer un contrat. Des pourparlers ont eu lieu, l'acte est rédigé et il se peut que les mots " matériel roulant " aient la signification que le présent bill leur donne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si ces honorables députés veulent penser aux questions qui pourront se présenter, ils n'auront plus aucun doute. En examinant le paragraphe (x) de l'article correspondant de l'ancienne loi, vous constaterez que la question du matériel roulant s'y présente de la manière suivante :

L'expression " frais d'exploitation " signifie et comprend tous les frais d'entretien du chemin de fer et des stations, bâtiments, ateliers et dépendances s'y rattachant, ainsi que du matériel roulant et autre matériel et outillage employés dans son exploitation.

L'expression " matériel roulant " n'est pas employée dans aucun acte spécial, autant que je me souviens. Si je ne me trompe pas en ceci, il n'y a pas à se méprendre sur l'interprétation et la signification de cette expression, et je crois que tous les députés tomberont d'accord avec moi là-dessus. Cette disposition est incorporée dans le bill principalement dans le but de déterminer, aux fins du présent acte et de l'administration d'une commission des chemins de fer en vertu d'icelui, quelle est la signification de l'expression " matériel roulant " plutôt que de laisser planer l'incertitude sur le sens de cette expression. Je ne connais aucun cas où un tribunal ait interprété l'expression " matériel roulant ", mais nous avons voulu que la commission pût exiger un certain matériel roulant, pour une fin déterminée et qu'elle put préciser ce qui constituerait un matériel roulant. Elle pourra dire que dans le matériel roulant seront compris un chasse-neige et un aileron, ou que ce matériel comprendra des voitures d'une certaine sorte mentionnée dans le paragraphe (v). Il n'y a que dans l'administration qu'un doute sérieux pourrait s'élever.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend que n'importe quelle compagnie de chemin de fer peut être régie par les dispositions du présent bill et se faire constituer en corporation en vertu des mêmes dispositions. Y a-t-il quelque disposition à cet effet dans le bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces compagnies de chemin de fer tomberont sous le contrôle de cette commission.

L'honorable M. HAGGART : Elles ne tomberont pas sous son contrôle, mais les dispositions relatives à l'acte d'incorporation s'appliqueront à ces compagnies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elles s'appliqueront.

L'honorable M. HAGGART : Elles tomberont sous le coup des dispositions spéciales de ce bill, comme si elles avaient obtenu leur acte d'incorporation sous l'empire de ses dispositions; et le ministre prétend qu'en tombant sous le coup de ce bill, elles seront régies par ses dispositions relatives au matériel roulant et à l'outillage de la même manière que si elles avaient été constituées en corporation sous l'empire de cet acte, ce qui pourrait affecter les hypothèques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les conventions existantes n'en sauraient aucunement être affectées. Le bill ne s'applique pas aux conventions en vigueur. Comment serait-il possible de l'appliquer à ces conventions ?

L'honorable M. HAGGART : C'est précisément ce que nous nous demandons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il en était ainsi, on ne pourrait jamais modifier la loi.

L'honorable M. HAGGART : Voici ma prétention : un chemin de fer, la Compagnie du Pacifique et de la Jonction de Pontiac par exemple, a obtenu un acte spécial d'incorporation. Cette compagnie, au lieu de se prévaloir de cet acte spécial, préfère être régie par les dispositions du présent bill, et toutes les dispostions de celui-ci concernant les voies ferrées s'appliqueront à cette compagnie, tandis que toutes les dispositions de l'acte spécial seront annulées. La compagnie se trouve dans le même état que si elle avait été constituée en corporation sous l'empire du présent bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non; il n'y a rien d'annulé. Le présent bill reconnaît que les privilèges particuliers, les dispositions ou les pouvoirs conférés à une compagnie de chemin de fer ne sont pas annulés. Ils continuent d'exister. Voici un bill général qui s'applique à tous les chemins de fer, sauf lorsqu'un acte spécial s'y oppose par suite d'une disposition contraire ou d'un privilège conféré à une compagnie. L'acte d'interprétation dit :

L'abrogation d'un acte ou la révocation d'un règlement, faite en aucun temps, ne modifieront en rien les choses faites ni les droits ou droits d'action existants, nés ou à naître, ou acquis, ni les procédures commencées dans les causes civiles avant l'époque de la mise à effet

de l'abrogation ou révocation ; mais dans ce cas les procédures seront conformes, lorsqu'il sera nécessaire, à l'acte ou au règlement révocatoire.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci se trouve dans l'acte général d'interprétation ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Il serait impossible d'apporter aucune modification à la loi sans faire tort à quelqu'un, à moins de nous y prendre de cette façon.

M. LANCASTER : Il y a un article de définitions dans le présent bill, et un autre dans la loi générale d'interprétation et je demanderai au ministre si ces deux articles ne viennent pas plus ou moins en conflit. Le ministre a cité la loi générale d'interprétation.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle explique l'effet de l'abrogation d'une loi.

M. LANCASTER : Ne vaudrait-il pas mieux mettre les propres mots qu'il vient de mentionner et dire que les dispositions de ce bill ne s'appliqueront pas sauf dans tel et tel cas ? Il dit qu'elles ne s'appliqueraient pas aux compagnies constituées en vertu d'un acte spécial. Ne vaudrait-il pas mieux que cette exception particulière soit insérée dans l'article que nous discutons en ce moment ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudrait alors mettre la même clause dans tous les articles du bill. A moins qu'il ne ressorte, du contexte d'un acte constituant en corporation une compagnie de chemin de fer ou d'un acte spécial quelconque, qu'il en est autrement, ces dispositions générales s'appliquent. Que peut-on demander de plus

Paragraphe (aa).

L'honorable M. HAGGART : Ceci s'applique aux voyageurs aussi bien qu'aux marchandises ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire modifier ce paragraphe. Je propose de remplacer les mots " l'expression 'exiger' " par " le verbe 'exiger' ". Mais mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) demande s'il faut comprendre les prix des places exigés des voyageurs comme les taux du transport des marchandises. Certainement. Nous avons abrégé la phrase. Le mot " péages " est expliqué.

Le paragraphe (bb) se lit ainsi :

L'expression " transports " signifie et comprend les voyageurs et toutes marchandises, transportés par le chemin de fer, et aussi tout le matériel roulant.

Je propose de remplacer les mots " l'expression 'transport' " par " le verbe 'transporte' ".

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre croit-il que cet amendement est opportun. Il me semble que 'le mot' serait préférable, car il faudra ensuite dire 'l'article défini', 'le subtantif' et ainsi de suite.

M. RUSSELL : Je ne trouve pas à redire au mot que mon honorable ami (M. Borden) trouve si ridicule. Je ne comprends pas pourquoi nous ne dirions pas " le verbe 'exiger' " signifie telle ou telle chose.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai jamais vu une rédaction semblable. Le sens pourra en être plus clair, mais ce n'est pas l'usage.

L'honorable M. TISDALE : Dans l'ancienne loi, l'expression 'péage' ou 'taux' s'appliquait aux voyageurs ; mais, dans cet article, vous omettez le mot 'voyageurs'.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous verrez par le paragraphe (bb) que l'expression " transports " comprend les voyageurs.

M. LANCASTER : Vous voulez nous faire jouer à cache cache lorsqu'il s'agira de découvrir ce que le bill veut dire.

M. BORDEN (Halifax) : Si vous insérez là les mots 'le verbe', il vous faudra, dans le paragraphe (bb) de la version anglaise, mettre le substantif *traffic*, car le mot anglais *traffic* est un substatif et aussi un verbe et, dans le paragraphe (cc), vous devrez vous servir de l'expression 'le substantif train'. Jamais jusqu'ici je n'ai vu rien de semblable dans une loi.

M. RUSSELL : Je suis certain de l'avoir vu, mais je ne me rappelle pas où.

M. BORDEN (Halifax) : Cela ne se fait généralement pas. Il me semble que l'article tel qu'il est est parfaitement clair.

L'honorable M. TISDALE : Si j'avais à examiner rapidement le bill pour trouver la signification du mot " péage ", je dirais qu'il ne comprend pas les " voyageurs." Qui aurait l'idée d'aller voir au mot " trafic " pour trouver la signification du mot " péage."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces définitions ont été mises sous cette forme, parce qu'elles ont été copiées dans la loi anglaise.

L'honorable M. TISDALE : Alors c'est très bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député croit que c'est important, je n'ai pas d'objection à ajouter le mot " voyageurs."

M. MACLEAN : L'article est plus clair comme il est, et nous suivons la coutume anglaise.

L'honorable M. HAGGART : Je sais que le parlement peut tout faire, mais n'abusons-nous pas de nos prérogatives en décrétant que le mot " transport " comprendra les voyageurs, et toutes les marchandises trans-

portés par le chemin de fer, et aussi le matériel roulant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'ancienne définition est pire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ancienne définition dit que " transports " comprend les animaux, les trucs, les voitures, et je m'étonne que cet article de l'ancienne loi n'ait pas provoqué les éclats de rire de l'honorable député avant aujourd'hui. Je considère que la présente définition est préférable à l'ancienne, et je propose de la rendre encore meilleure en éliminant certains mots inutiles, pour qu'elle se lise comme suit :

L'expression " transports " signifie les voyageurs, les marchandises et le matériel roulant.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Article 2, paragraphe (ee).

L'honorable M. TISDALE : Ceci est nouveau. Que signifie ce paragraphe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois excellent.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi bon dire que les mots " préférences indues " signifient et comprennent des préférences indues?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le dispositif de l'acte se trouve à l'article 253 qui est très important et passablement étendu.

M. CASGRAIN : L'expression " préférences indues " me paraît parfaitement définie à l'article 253, et si c'est le seul article qui s'y rapporte, cette définition est inutile.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La même expression est employée ailleurs. Ce paragraphe n'est peut-être pas absolument nécessaire, mais il ne peut pas nuire.

M. CASGRAIN : Il pourrait peut-être restreindre la portée de l'expression et enlever au tribunal la discrétion qu'autrement il pourrait exercer. Les juges seraient obligés de s'en tenir à ce paragraphe pour déterminer la signification du mot préférence, et ne pourraient pas aller au delà.

M. BORDEN (Halifax): Si le cas est prévu dans l'article 253, pourquoi ne pas s'en tenir là ? Dans tous les cas, je ne vois pas la nécessité de dire que " préférences indues " signifiera préférences indues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les tribunaux ont déjà donné une définition claire et précise de cette expression. Notre but était d'inclure la préférence indue, afin de ne limiter en rien la portée de cette expression, et de lui laisser toutes les acceptations possibles ; mais je n'attache pas grande importance à ce paragraphe.

L'honorable M. TISDALE : C'est du nouveau et l'article 253 est très explicite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais le retirer.

Le paragraphe est retiré.

Paragraphe ff.

L'expression " frais d'exploitation " signifie et comprend tous les frais d'entretien du chemin de fer et tous les péages, loyers ou sommes annuelles payées à l'égard de propriétés louées à la compagnie ou possédées par elle, à part le loyer payé pour toute voie affermée, ou à l'égard du louage du matériel roulant loué à la compagnie,—aussi les rentes ou intérêts sur le prix d'achat des terrains appartenant à la compagnie, achetés sans avoir été payés en tout ou en partie,—et aussi toute la dépense relative à l'exploitation du chemin de fer et à son commerce, y compris toutes réparations et fournitures nécessaires au matériel roulant tandis que ce dernier est sur les voies d'une autre compagnie,—aussi, les contributions, taxes, assurances et indemnités à payer par suite d'accidents ou de pertes,—aussi, tous les salaires et gages des personnes employées à l'exploitation et au commerce du chemin de fer, et tous les frais du bureau et d'administration, y compris les appointements des directeurs, les frais d'agence, de justice et autres du même genre,—aussi les frais et dépenses que peut entraîner pour la compagnie son obéissance à toute ordonnance de la commission autorisée par le présent acte ; et généralement toutes dépenses, s'il en est, non autrement spécifiées ci-dessus, qui, dans le cas des compagnies de chemins de fer anglaises, sont ordinairement portées au débit du revenu, pour les distinguer de celles portées au compte du capital.

L'honorable M. TISDALE : Il est dit ici que les frais d'exploitation comprendront " toutes réparations et fournitures nécessaires au matériel roulant tandis que ce dernier est sur les voies d'une autre compagnie." Supposons qu'il serait sur la voie de la compagnie elle-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, cela serait compris dans la définition générale d'un chemin de fer. Le matériel roulant est compris dans la définition générale d'un chemin de fer au paragraphe (u).

L'honorable M. TISDALE : Ce paragraphe comprend aussi " les frais et dépenses que peut entraîner pour la compagnie son obéissance à toute ordonnance de la commission autorisée par le present acte ". Cette commission a le pouvoir de presque tout faire et en vertu de ce paragraphe la compagnie pourra encourir de graves responsabilités financières qui auront la préférence sur les autres valeurs négociables de la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons qu'une compagnie soit entre les mains d'un séquestre, et qu'il surgisse une constestation sur la quesion de savoir si le séquestre peut ou non prendre sur les recettes de la Compagnie

l'argent nécessaire pour se conformer à une ordonnance de la commission; il est évident qu'il ne le pourrait pas d'après ce bill. Mais en l'absence d'une disposition à cet effet, le séquestre pourrait prétendre qu'il n'avait pas le droit de disposer de cet argent qui doit aller aux actionnaires, même si la dépense était ordonnée par la commission. Si la commission ordonne de faire certaine chose dans l'intérêt public, les frais à encourir doivent être compris dans les frais d'exploitation.

L'honorable M. TISDALE : Je n'ai pas eu le temps d'étudier le bill suffisamment pour savoir ce que la commission pourra et ne pourra pas ordonner. Il faudrait un certain travail pour le savoir au juste. Ce que je veux dire, c'est que les pouvoirs de la commission sont si étendus qu'ils peuvent imposer à une compagnie des obligations pécuniaires qui auraient la préférence sur les actionnaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, restreignez les pouvoirs de la commission, quand nous serons rendus à cette partie du bill.

L'honorable M. TISDALE : Supposons qu'il s'agisse d'une question de dommages. La commission a beaucoup de pouvoirs, même pour déterminer les dommages. Serait-il prudent de permettre à cette commission dont les décisions sont sans appel, de dire que les ordonnances qu'elle rendra concerantn l'emploi des recettes, auront la préférence sur les actionnaires sans le consentement de ces derniers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député ne saisit pas bien le sens de ce paragraphe; "aussi les frais et dépenses que peut entraîner pour la compagnie son obéissance à toute ordonnance de la commission autorisée par cet Acte". Cela ne comprendrait pas un cas de dommages, comme celui que suppose l'honorable député. Ce paragraphe ne comprend que les frais occasionnés par une ordonnace de la commission. Supposons, par exemple, que la commission ordonne une enquête, ou la préparation d'un rapport qui entraînerait certaines dépenses; il ne serait que juste de comprendre cette dépense dans les frais d'exploitation.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que les mots "frais d'exploitation" sont employés par opposition aux dépenses à compte du capital. La commission pourrait-elle ordonné des dépenses qui seraient en réalité des dépenses à compte du capital. Cette définition n'est-elle pas de nature à créer de la confusion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons que la commission décide que certains appareils soient installés sur les wagons ; l'obéissance à cette ordonnance peut entraîner une dépense à compte du capital. La compagnie peut n'être pas en état de faire cette dépense à même les recettes du chemin. Mais je ne crois pas me tromper en disant que ce paragraphe ne peut s'appliquer qu'à une compagnie de chemin de fer sous séquestre, dans le cas où il s'agirait de décider ce qui constitue des frais d'exploitation, et ce qu'il convient d'appeler des dépenses à compte du capital. Le cas n'était pas prévu et nous avons cru prudent d'y pourvoir dans ce bill.

M. BORDEN (Halifax) : Ces définitions compliquées produisent parfois de curieuses conséquences. Nous avons, par exemple, l'expression "à l'exploitation du chemin de fer et à son trafic". Or, le mot "trafic" comprend les voyageurs. Alors ce paragraphe permettrait d'exploiter les voyageurs aussi bien que le chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que le mot "trafic" comprend les voyageurs, il ne s'ensuit pas que c'est toujours des voyageurs.

L'honorable M. TISDALE : Si j'ai bien compris le ministre, il n'est pas certain si en vertu de la loi actuelle concernant les frais d'exploitation, la commission aurait le droit de prendre ces frais et dépenses à même les recettes. En vertu de ce paragraphe, les frais d'exploitation comprennent "les frais et dépenses que peut entraîner pour la compagnie son obéissance à toute ordonnance de la commission autorisée par le présent acte". Cela ne comprend pas une obligation pécuniaire——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. TISDALE : Ni quoi que ce soit que la commission pourrait obliger la compagnie à payer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. TISDALE : Seulement les frais et dépenses encourus dans ces cas, mais pas de dommages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

L'honorable M. TISDALE : La fin du paragraphe deux est tout à fait nouvelle. L'honorable ministre peut-il nous dire quel en est le but ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets que je ne le comprends pas très bien. Il se lit comme suit :

Les dispositions du présent article s'appliquent à l'interprétation de cet article et aux termes et expressions qui y sont employés.

L'honorable M. TISDALE : Cela veut dire que vous prenez deux articles ensemble et que vous vous servez de l'un pour interpréter l'autre.

M. CASGRAIN : Je crois que c'est ainsi que s'interprètent généralement les statuts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas.

M. CASGRAIN : J'ai toujours entendu les tribunaux se prononcer dans ce sens chaque fois qu'il s'agissait d'interpréter un statut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est possible.

M. BORDEN (Halifa) : Cela n'est pas nouveau. On retrouve la même chose dans l'Acte concernant la forme et l'interprétation.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'article tel qu'amendé doit-il être adopté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Nous aurons sans doute besoin d'y revenir plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Il vaut mieux le laisser en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; mais si quelqu'un désire y revenir, je ne ferai aucune objection.

M. BORDEN (Halifax) : Dans le paragraphe (gg) se trouvent les mots

—et les expressions " greffier de la paix " et " shérif " comprennent respectivement les mêmes personnes que celles désignées sous ce terme en d'autres cas.

Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est basé sur le statut 51 Vic., chap. 29, art. 2, où l'on retrouve les mêmes expressions. J'avoue que je n'en saisis pas bien l'objet. Mais elles doivent vouloir dire quelque chose et j'ai cru qu'il n'y avait pas de mal à les laisser.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne dis pas qu'elles sont nuisibles, mais je ne comprends pas ce qu'elles signifient.

Article 3.

L'honorable M. TISDALE : Je demanderai à l'honorable ministre de laisser en suspens les articles compris dans la partie du bill intitulée " application de l'acte ". C'est une des parties les plus importantes, et les questions qui y sont traitées devraient être discutées avec les représentants des compagnies de chemins de fer. Le chapitre suivant a trait à la commission. C'est une question qui se prête mieux à une discussion générale, car on n'y trouve pas les considérations techniques qu'il y a dans celui-ci.

M. MACLEAN : Je désire que nous discutions immédiatement cette question même: l'application de l'Acte.

L'honorable M. TISDALE : Voici ce que je demande : vu que cette partie est tout à fait spéciale et technique il vaudrait mieux discuter la question de la commission d'ici à ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux se soit rencontré avec les représentants des compagnies de chemins de fer. Cependant, si le comité préfère entreprendre cette discussion maintenant, je n'y ai pas de grandes objections.

M. KEMP : Puisque nous sommes sur ce chapitre, peut-on savoir du ministre si les compagnies de messageries sont comprises dans ce bill, et sinon, se propose-t-il de les inclure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne sommes pas encore rendus aux compagnies de messageries.

M. KEMP : Si l'article 3 était redigé de manière à comprendre aussi les compagnies de messageries, cela règlerait toute la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'en y reflechissant l'honorable député comprendra qu'il vaut mieux ne rien mettre concernant les compagnies de messageries, dans cette partie du bill.

M. KEMP : Le seul autre endroit propice serait à l'article 278.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député parvient à convaincre le comité que le bill tel qu'il est ne suffit pas pour couvrir le cas dont il veut parler, et si nous tombons d'accord sur un amendement, il sera facile de revenir sur cet article et d'insérer cet amendement. Je crois qu'il vaut mieux procéder à la discussion de la partie suivante du bill. Je demande aussi à l'honorable député (M. Tisdale) de ne pas insister sur son objection. La question est très facile à comprendre.

M. KEMP : Il y a le fret par messagerie, de même que le fret ordinaire, et si le ministre veut, au moyen de ce bill, régler les taux du fret, il doit y inclure toutes les sortes de fret. Il n'y a pas d'autres parties du bill où la question peut être discutée plus avantageusement qu'à présent. Le seul autre article où il est question des messageries, c'est l'article 278, et il ne confère pas les pouvoirs dont je veux parler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je préférerais remettre cette question à plus tard ; nous viendrons en temps et lieu et nous pourrons alors discuter les taux du fret par messageries. Si l'honorable député insiste, quel amendement entend-il proposer ?

M. MACLEAN : Un des objets de ce bill n'est-il pas de régler les taux du transport par chemin de fer ? Or, le transport par messagerie est une partie importante du trafic des chemins de fer. Si ce bill s'applique au transport des marchandises et des voyageurs, il devrait s'appliquer aussi au transport par messagerie, surtout à présent que les compagnies de chemins de fer se sont elles-mêmes constituées en compagnies de messageries. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous soumet un bill général

concernant les questions de chemins de fer, et il laisse entièrement de côté les taux des compagnies de messageries. En cela, il ne fait pas tout son devoir et nous devons faire en sorte que les dispositions de ce bill s'appliquent aussi à ces compagnies. Puisque j'en suis sur ce sujet, et que le ministre a l'intention d'instituer une commission des Chemins de fer, je me permettrai de faire remarquer qu'il y a encore d'autres compagnies auxquelles ce bill devrait s'appliquer. On nous a dit que le ministre de la Justice cherchait un moyen de règlementer les compagnies de téléphones et de télégraphes. Il faudrait les mettre sous la surveillance de la commission que ce bill doit instituer. J'émets ce projet, dans l'espérance qu'il sera utile au comité spécial actuellement chargé de cette question des téléphones et télégraphes. La commission qu'il s'agit de créer devrait se charger des compagnies de téléphones et de télégraphes, en même temps que des compagnies de chemins de fer et de messageries. J'espère que le ministre va nous annoncer que la commission des chemins de fer aura aussi juridiction sur les taux des compagnies de messageries.

M. ROSS (Ontario) : La commission a juridiction sur les taux et péages.

M. MACLEAN : Où ?

M. ROSS (Ontario) : A la fin de l'article 279, il est dit :

Chaque fois que la compagnie dépose au bureau de la commission et publie un tarif qui n'est pas rejeté par cette dernière aux termes du présent acte ou y collabore, les taux spécifiés en ce tarif, pendant qu'il est ainsi en vigueur, sont péremptoirement réputés, à l'égard de cette compagnie, ses officiers, agents ou employés, être les taux légalement exigibles par cette compagnie, et toute dérogation de ce tarif, est une contravention au présent acte.

M. MACLEAN : Mais, ici, la compagnie, vent dire une compagnie de chemin de fer.

M. ROSS (Ontario): L'article devrait s'appliquer aussi aux compagnies de messageries.

M. MACLEAN : Il devrait, mais il ne s'applique pas. Les compagnies de messageries exigent des taux exorbitants et puisque nous nous occupons des taux de transport des compagnies de chemins de fer, nous devrions régler de la même manière les taux des compagnies de messageries. Cette commission devrait examiner leur tarif et fixer les taux. Une grande partie du trafic du pays se fait par messageries. Toute l'année nous voyons trois ou quatre voitures de messageries, attelées aux convois du Grand Tronc et du Canadien Pacifique. Puisqu'il est question de nommer une commission des chemins de fer, pourquoi ne pas lui donner juridiction sur ces compagnies de messageries ? Maintenant que le premier ministre est à son siège, je lui répéterai ce que je disais il y a un instant au ministre de la Justice. Voici une excellente occasion d'étendre la juridiction de cette commission, en lui donnant le pouvoir de réglementer les compagnies de téléphones et de télégraphes dans leurs rapports avec le public. Je suis en faveur de la création de cette commission, mais je veux lui donner des pouvoirs plus étendus afin que ses fonctions ne se bornent pas à surveiller les taux des compagnies de chemins de fer, mais aussi ceux des compagnies de messageries, de téléphones et de télégraphes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait remarquer, il y a un instant, qu'il est très difficile de procéder en soulevant ainsi ces questions, sans ordre et hors de propos.

M. MACLEAN : Mais cela est quelquefois nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que mon honorable ami prenne un peu patience. C'est son grand défaut—un manque absolu de patience. Il est incapable de se retenir chaque fois qu'il lui vient à l'idée quelque chose qu'il croit devoir communiquer à la Chambre. J'ai dit il y a un instant à l'honorable député de Toronto et je répète à mon impétueux ami de prendre patience, et d'attendre que nous soyons rendus à cette partie du bill qui traite des questions sur lesquelles il a si hâte de parler. Si le bill ne le satisfait pas sur ces questions, il aura toute liberté de proposer des amendements et il peut compter que le comité se montrera bien disposé à accepter toute recommandation raisonnable. Il y a dans le bill des dispositions se rapportant aux cas qu'il mentionne. Si elles ne sont pas suffisantes nous en ajouterons d'autres quand nous serons rendus là.

M. MACLEAN : Où sont ces articles?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'y sommes pas encore arrivés.

M. MACLEAN : Nous nous occupons en ce moment des compagnies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami voudrait mettre la charrue devant les bœufs. Il demande que la commission ait le pouvoir de régler les taux des compagnies de messageries et nous lui répondons qu'il faut d'abord constituer la commission. Je comprends ce qui l'inquiète; il est ici ce soir et demain il peut être ailleurs et ne pas revenir à temps pour prendre part à la discussion quand nous serons arrivés à cette partie du bill. Il devrait tenir un peu plus compte des désirs des autres députés et nous permettre de procéder régulièrement.

M. MACLEAN : S'il est une question qui se rapporte à l'article que nous discutons en ce moment, c'est bien celle que je soulève. Nous sommes à décider à quelles compagnies cet acte devra s'appliquer. Le bill dit que le loi s'appliquera aux compagnies de

chemins de fer et à leurs tarifs et je demande qu'elle s'applique aussi aux compagnies de messageries et à leurs tarifs. L'honorable ministre prétend-il faire adopter une loi générale des chemins de fer nommant une commission des chemins de fer chargée de reviser les tarifs et de régler les questions concernant les chemins de fer et dire en même temps que ce bill n'a rien à faire avec les taux des compagnies de messageries?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a des compagnies de messageries qui ne font pas la moitié de leurs affaires par chemin de fer. Lorsque nous serons arrivés à la question des taux et péages sur les chemins de fer—

M. MACLEAN : Je crois que c'est l'honorable ministre qui est impétueux et qui manque de patience. Je répète—et j'espère que ses collègues lui feront entendre raison—qu'il nous soumet un bill concernant les compagnies de transport et leurs tarifs et dit qu'il s'occupera des autres compagnies quand il s'agira de régler certaines questions de détails. Puisqu'il s'agit dans le moment de définir la juridiction de cette commission, c'est le temps de dire sur quelles compagnies s'exerceront ses pouvoirs. Je prétends que les compagnies de messageries devraient être du nombre. S'il ne s'occupe que des taux de transport pour les marchandises et les voyageurs, son bill est insuffisant. Il nous a promis une loi générale embrassant toute la question. Alors pourquoi laisse-t-il de côté les compagnies de messageries ? Le trafic par messagerie augmente continuellement. J'espère que l'honorable ministre n'insistera pas pour faire adopter cet article à présent. Il vaudrait mieux suspendre la séance, puisqu'il est bientôt six heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends que l'honorable député a hâte de s'en aller ce soir, je propose que la séance du comité soit levée, que le comité fasse rapport de ses délibérations et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

Le comité fait rapport à la Chambre de ses délibérations.

## SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

Le comité se réunit de nouveau à huit heures.

Travaux publics, imputables sur le revenu—Dragueurs—Réparations, $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons ce crédit pour pourvoir aux dépenses occasionnées par les réparations générales à faire aux coques, aux machines, aux dragues, aux allèges, dans les différentes provinces, et qui appartiennent à l'Etat.

M. SPROULE : Cela comprend les réparations pour tout le matériel de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les réparations en général et les améliorations.

M. SPROULE : Combien a-t-on actuellement de dragueurs appartenant à l'Etat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt, je crois.

M. SPROULE : Cela fait $1,500 pour chacun. Ces réparations sont-elles faites à Sorel, ou aux endroits où se trouvent les dragueurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dragueurs qui se trouvent à proximité de Sorel sont réparés aux ateliers de l'Etat, dans ce port. Autrement les réparations sont données à l'entreprise à un des ateliers de la ville où se trouve le dragueur. Cela comprend aussi les chalands ou allèges.

M. SPROULE : Le travail est-il donné à l'entreprise ou se fait-il à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'entreprise, généralement, à moins qu'il ne s'agisse de quelques petites réparations qui sont faites sous la surveillance de nos employés.

L'honorable M. TARTE : J'aimerais à savoir où on en est rendu avec la construction du dragueur hydraulique destiné aux provinces maritimes et qu'on est à construire à Sorel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je préférerais discuter cette question quand il s'agira de voter le crédit affecté à cette construction. Je puis dire cependant, d'après les renseignements qui me sont fournis par le département, que les travaux n'avancent pas aussi rapidement que l'honorable député aurait pu le désirer.

L'honorable M. TARTE : La réponse n'est pas très claire. Quand j'ai quitté le cabinet il était entendu que ce dragueur serait prêt vers le 1er juillet cette année. J'ignore ce qui a été fait depuis que mon honorable ami est à la tête du ministère des Travaux publics, mais je sais comment les affaires devraient être conduites aux ateliers de Sorel. Je voudrais savoir où en est rendu la construction de ce dragueur et quand il sera prêt à être mis à l'ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'il n'existe dans le département aucune entente de cette nature. Mes fonctionnaires disent qu'ils ont fait rapport au ministre que le dragueur ne

pouvait pas être terminé cette année, et en ce qui me concerne, il n'est rien survenu de nature à causer des retards. Les travaux ont été poussés aussi rapidement que possible. Dès le commencement on m'a fait savoir que ce dragueur ne pouvait pas être terminé cette année.

L'honorable M. TARTE : Il est inutile de venir me raconter cela à moi, qui suis allé visité les travaux avant ma sortie du cabinet. Mon honorable ami trouvera dans les archives du ministère des lettres disant que le dragueur serait prêt au mois de juillet, et il devrait être prêt pour ce temps-là. Il n'y a pas de raison pour qu'il ne le soit pas, si on a déployé l'activité nécessaire. La coque était très avancée, presque tous les matériaux étaient rendus sur les lieux, et je ne comprends pas pourquoi il ne serait pas terminé vers le 1er juillet. Je conseille au ministre d'y voir personnellement, car je sais les difficultés que présente la distribution du patronage à Sorel. J'ignore quels changements l'honorable député a fait dans la distribution de ce patronage, mais je sais qu'elle m'a causé beaucoup d'ennuis pendant que j'étais ministre. Bien que je sois né près de là, et que je connaisse presque tout le monde à Sorel, j'ai rencontré tous les embarras imaginables. Parfois, il m'a fallu me montrer assez sévère. Je ne sais pas à qui est confiée actuellement la distribution de ce patronage, mais je sais que si on n'exerce pas une stricte surveillance, il est très facile à Sorel d'employer trois hommes au lieu d'un. Je conseille au ministre d'être vigilent. S'il veut consulter ses employés à ce sujet, ils lui en diront quelque chose. Les chantiers de Sorel sont au nombre des mieux outillés du continent, mais, naturellement, il faut qu'ils soient administrés strictement d'après des principes d'affaires. Sans une rigoureuse surveillance ils deviendront un gouffre où l'argent ira s'engloutir. Je fais ces remarques parce que je ne veux pas être tenu responsable des retards. Les fonctionnaires du département savent que je dis vrai quand j'affirme que ce dragueur aurait dû être terminé vers le 1er juillet ou au plus tard le 1er août. Je ne comprends pas la raison de ce retard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la suite des déclarations antérieures de l'honorable député et vu le besoin pressant qu'on avait d'un dragueur dans les provinces maritimes je me suis occupé de cette affaire et je dois lui dire qu'il aura à porter l'entière responsabilité de l'administration du département puisqu'il n'y a pas eu un seul changement à Ottawa, ni à Sorel. La surveillance est la même aujourd'hui qu'avant. S'il y a dans les archives du département quelque correspondance à ce sujet, je le prierais de me donner les noms, car je lui donne, ainsi qu'à la Chambre, les renseignements qui m'ont été fournis par mes principaux employés. Pas un seul changement n'a été fait, ni dans les instructions données ni dans la direction, et pour ce qui me concerne, tout ce que j'ai pu faire ou dire était à l'effet de hâter les travaux avec toute la diligence possible. Je n'ai pas été informé d'un seul changement. Tout ce que j'ai fait, ça été d'insister auprès des fonctionnaires pour que ce dragueur fût terminé dans le plus court délai possible.

L'honorable M. TARTE : Puis-je savoir si tout le travail sera fait à Sorel, ou si une partie sera faite ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désirais tellement que ce dragueur fût terminé cette année que j'ai consulté mes ingénieurs pour savair si nous ne pourrions pas avoir de l'aide d'ailleurs. Après avoir bien examiné la question, ils m'ont rapporté que les travaux étaient tellement avancés que nous n'aurions pas grand chose à gagner en faisant faire une partie de l'ouvrage ailleurs. Sur cette recommandation, il a été décidé de continuer et de le finir au plus tôt.

L'honorable M. TARTE : Le ministre peut-il me dire pourquoi le dragueur n'est pas prêt ? Quelle partie des travaux est en retard ? Est-ce la coque ou les machines ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les deux, pour bien dire. Une partie des machines est achetée et est rendue sur les lieux, mais la coque et certains autres travaux ne sont pas assez avancés pour recevoir les machines qui sont prêtes. Il y a eu des retards un peu partout.

L'honorable M. TARTE : Si l'honorable ministre veut s'occuper de cette question, mais au point de vue des affaires exclusivement, et non au point de vue de la politique, il s'apercevra que si ce dragueur n'est pas terminé, c'est parce qu'il y a eu des changements dans la distribution du patronage à Sorel. Je ne crains pas de prendre la responsabilité de l'affirmer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député posséde quelques renseignements au sujet de ces changements, j'espère qu'il me les communiquera, parce que je ne sache pas qu'il y en ait eu d'opéré ; c'est aussi ce que m'affirment les fonctionnaires du ministère. J'ignorais qu'on eût mêlé la politique à cette affaire. Je croyais qu'on conduisait ces ateliers, autant que possible, d'après des méthodes d'affaires. Lorsque j'ai pris la direction de ce ministère, je pensais que les fonctionnaires déjà nommés méritaient la confiance du ministre. Si c'est le contraire qui existe, j'aimerais à le savoir.

L'honorable M. TARTE : Je ne veux, en aucune façon, mettre en doute la bonne volonté et les connaissances des fonctionnaires du ministère, bien loin de là. Je demande, cependant, à mon honorable ami de ne pas administrer les ateliers de Sorel à un

point de vue politique, et je pèse chaque parole que je prononce maintenant, parceque j'ai moi-même passé au moulin. J'ai des raisons qu'il vaut mieux ne pas faire connaître à la Chambre, pour parler comme je le fais, et si le ministre pouvait étudier à nouveau cette affaire avec ses fonctionnaires—pourtant, je sais que ces derniers n'ajouteront rien à ce qu'ils déclarent maintenant, car ils doivent se montrer loyaux envers le ministère—il constaterait, je le crains fort, qu'un changement est survenu dans la mode de distribution des faveurs ministérielles à Sorel. J'ai encore un certain nombre d'amis à cet endroit, et j'ai raison de croire que je ne me trompe pas en affirmant ce que je viens d'avancer. J'ai de très sérieuses raisons pour croire qu'on a changé la manière d'administrer cette partie du ministère des Travaux publics. Je ne veux pas en dire plus long sur ce point. Ces chantiers de construction nous ont coûté beaucoup d'argent, et le gouvernement et le pays doivent en être fiers. Il serait bien pénible, en vérité, qu'on fût obligé de les fermer, par suite d'une mauvaise distribution des faveurs à Sorel. Tous ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans cette ville—et mes paroles sont entendues d'un certain nombre de membres de cette Chambre qui connaissent les conditions—tous ceux qui savent comment les affaires pourraient être administrées, un jour, à Sorel, diront avec moi que ce serait, en vérité, un état de choses bien pitoyable qu'on verrait alors. Je constate avec regret que ce drageur n'est pas encore terminé. Les ports de Saint-Jean et autres ont grandement besoin de ce cure-môle, et, dans mon âme et conscience, je ne puis comprendre pourquoi il ne serait pas prêt à l'époque à laquelle, je le sais, il devrait être terminé. Je me suis occupé moi-même de cet ouvrage ; j'ai visité à maintes reprises les chantiers en question, et tout ce que je puis dire, c'est qu'il est très penible d'avoir à éprouver des retards aussi considérables, lorsqu'il s'agit de travaux de cette importance.

M. BARKER : Je voudrais poser une question au ministre des Travaux publics ; je ne me place pas au point de vue politique, mais au point de vue pratique. S'il est quelque chose dont soit fier le ministre actuel des Travaux publics, c'est d'être un homme pratique. Il nous demande de lui voter un crédit de $30,000 pour réparer vingt dragueurs. Il veut que nous lui donnions ce montant en bloc, sans connaître les réparations qu'il faudra faire à ces différents cure-môles. L'honorable ministre sait parfaitement qu'aucune compagnie publique, dans une affaire semblable, n'accorderait à son gérant $30,000 que ce dernier pourrait dépenser à sa guise. A mon avis, on devrait suivre cet exemple. Je dis qu'on considérerait comme parfaitement absurde l'attitude d'un gérant d'une compagnie publique qui demanderait aux directeurs de cette dernière de lui donner l'autorisation générale de dépenser un certain montant sur tant de dragueurs, sans indiquer d'avance les détails de l'application de cette somme. Les réparations à un cure-môle peuvent s'élever à $5,000, tandis qu'on n'aura dépensé que $1,000 pour un autre dragueur, et ce ne sera qu'après deux ans que le parlement saura comment on a dépensé ce crédit de $30,000. Il peut arriver qu'on constate alors que l'on a dépensé $5,000 pour des réparations qui n'auraient dû coûter que $1,000, tandis qu'on n'a pas dépensé un sou pour réparer un autre dragueur qui avait besoin d'être remis à neuf, presque, mais, pour exécuter ces réparations, on demandera plus tard un fort crédit. Je crois qu'il est inutile pour l'opposition de chercher à discuter ces estimations, à moins qu'on ne nous fournisse des renseignements plus complets que ceux que nous avons obtenus dans le passé, relativement à la somme que le ministre se propose de dépenser, non pas sur ses vingt dragueurs, mais sur chacun d'eux. Je ne lui demande pas d'indiquer cela dans les estimations telles qu'imprimées et distribuées, mais il a dû se faire remettre par les fonctionnaires de son ministère un rapport sur les réparations qu'on doit faire à chaque cure-môle, et je crois que nous avons le droit d'obtenir ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a vingt dragueurs et environ soixante remorqueurs, chalands et bacs. Les estimations sont le résultat de l'expérience des années passées, et nous devons compter beaucoup sur les connaissances et l'honnêteté des ingénieurs et des autres fonctionnaires. Personne ne peut prédire quelles seront les réparations à faire à un outillage de ce genre. Il faut espérer que ce crédit sera dépensé d'une manière intelligente où le besoin de réparations se fera sentir. Ce montant servira aux réparations générales les plus urgentes, et nous devons compter, comme tout homme engagé dans une entreprise semblable doit le faire, sur l'intégrité et les connaissances des fonctionnaires. Je ne comprends pas que ces derniers puissent retirer quelque avantage en dépensant inutilement ce montant. Je ne puis invoquer mon expérience dans toutes ces affaires, mais l'ingénieur en chef du ministère m'informe que ce crédit est celui que nous votons tous les ans. Lorsque j'en aurai le temps, j'étudierai cette question et je tâcherai de découvrir s'il n'y a pas moyen d'opérer un changement avantageux. Quant à présent, je ne puis voir comment on pourrait diminuer ce crédit.

L'honorable M. TARTE : Le ministre a-t-il l'intention de dépenser une partie de ces $30,000 pour réparer les dragueurs employés au dragage du chenal du Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'est pas question de la flottille du Saint-Laurent dans ce crédit.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudra-t-il me dire quels sont les dragueurs qu'il a l'intention de faire réparer cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont dans les provinces maritimes, le " Saint-Laurent," le " Canada ", le " New-Dominion ", le " Prince-Edward ", le " Cap-Breton ", le " George-Mackenzie ", le " New-Brunswick ", le remorqueur " Cricket "; dans Québec et Ontario, le " Challenge ", le " Nipissing ", l' " Ontario ", le " Queen ", le " Saint-Louis ", le " Richelieu", au Manitoba, le " Winnipeg " et le " Sir-Hector " ; dans la Colombie Anglaise, le " Mud Lark ". Les autres crédits dont mon honorable ami veut parler sont spécialement affectés à des fins déterminées. Quand il sera question de ces item, je fournirai toutes les explications possibles.

M. BARKER : Je voudrais savoir ceci : L'honorable ministre a-t-il reçu de ses fonctionnaires un état indiquant les différents cure-môles auxquels on doit faire des réparations ? Voilà la méthode suivie par un homme d'affaires. Il ne permet pas qu'on vote une somme indéterminée pour des réparations générales ; il lui faut un rapport qui lui démontre si les machines sont en bon état, ou s'il faut les réparer, et indiquant précisément quelle sera la nature de ces travaux. Si après deux ans, on vient nous dire que ces dragueurs sont tous réparés, je crois que nous avons le droit de savoir maintenant combien le ministre à l'intention de dépenser en réparations pour chaque cure-môle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces estimations se font précisément de la manière indiquée par l'honorable député. Les fonctionnaires du ministère ont calculé que les navires suivants nous coûteraient, en fait de réparations, les sommes ci-après indiquées : Le " St. Lawrence," $3,954 ; le " Canada ", $3,500 ; le " New-Dominion ", $2,000 ; le " Prince-Edward ", $2,500 ; le " Cap-Breton ", $3,500 ; le George-Mackenzie ", $1,000 ; le " New-Brunswick ", $1,200 ; le remorqueur " Cricket ", $750 ; une nouvelle pompe aspirante pour enlever le sable, destinée aux provinces maritimes, $1,500 ; Ontario et Québec, remorqueurs et bacs, $2,500 ; le " Queen ", $2,500 ; le "St. Louis ", remorqueurs et bacs, $1,800 ; le " Richelieu ", $2,000 ; le " Sir-Richard ", $2,000 ; deux grues pour enlever les pierres, $2,500 ; une chaudière de bateau à vapeur, $2,500 ; une nouvelle drague actuellement en construction à Sorel, $3,000.

M. BARKER : Je crois que l'honorable ministre a déjà dépassé dans ses calculs le montant de $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Ce sont là les rapports de l'ingénieur en chef du ministère. Cependant, il n'a demandé que $30,000 dans les estimations principales. Il examine en détail les requêtes des ingénieurs locaux et des fonctionnaires en charge des travaux, mais il ne se rend pas toujours à leurs demandes. Il diminue le montant des sommes demandées.

L'honorable M. TARTE : Tous ces dragueurs sont-ils à l'œuvre maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils commencent leur travail.

L'honorable M. TARTE : Si je ne me trompe, ce montant sera consacré aux réparations nécessaires au cours de l'exercice prochain.

M. BARKER : Non, aux réparations exécutées cette année.

L'honorable M. TARTE : Non, tous ces dragueurs sont en état de servir. L'an dernier, ils ne laissaient pas à désirer sous ce rapport, car nous les avions tous fait réparer.

M. BARKER : Je demande au ministre de m'indiquer le montant actuellement nécessaire pour mettre ces cure-môles en état de fonctionner dès maintenant.

L'honorable M. TARTE : On nous demande simplement de voter $30,000 pour les réparations nécessaires l'an prochain. Ces dragueurs sont à l'ouvrage maintenant.

M. BARKER : J'ai demandé au ministre ce qu'il faut payer actuellement pour réparer ces cure-môles. Si nous avions ces renseignements, nous pourrions savoir au juste ce qu'il nous faudra dépenser pour les réparations éventuelles au cours de cette saison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'emploie la plupart de ces dragueurs que durant l'été, et on les répare dans le cours de l'hiver. Si nous n'avions pas de crédit pour réparer les vingt dragueurs, les chalands et les bacs dont nous pouvons disposer, cette flottille serait bientôt hors d'état de servir, si j'en juge par ce qui nous est arrivé dans le passé. Les dépenses pour l'exercice précédent sont indiquées dans le rapport de l'auditeur général, mais à la date du 30 décembre dernier, nous avions dépensé $10,654 pris sur ce crédit. L'ingénieur en chef me dit que les réparations nécessaires, depuis cette date, nous ont coûté ou à peu près, la balance de ce montant de $30,000.

M. BARKER : Alors je comprends que le ministère a dépensé $10,000 de plus que le montant voté par le parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. J'ai déclaré que, à la date du 30 décembre 1902, soit six mois après que l'auditeur général eut fait son rapport, on avait dépensé $10,654 à même le crédit voté l'an dernier.

M. BARKER : Tous ces cure-môles sont-ils en état de fonctionner convenablement?

Je pose cette question parce que, dans deux ans, un député se lèvera, sans doute, pour attaquer les inscriptions contenues dans le rapport de l'auditeur général; il voudra savoir si nous avons commencé la saison avec vingt cure-môles en bon état, et quelle est la somme que nous avons dépensée depuis aujourd'hui pour des réparations éventuelles. L'honorable ministre déclare-t-il que à l'heure qu'il est, toute cette flotille est en bon état

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas aller aussi loin que cela. Un grand nombre de ces dragueurs sont vieux, mais on les tient en assez bon état pour s'en servir. Il y en a cependant un qu'on ne peut employer.

M. BARKER : Dans ce cas, les $30,000 que vous nous demandez de voter serviront simplement à payer le coût des réparations éventuelles durant cet exercice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi que je l'ai expliqué, ce crédit se rapporte aux réparations générales qu'on devra faire à ces cure-môles, à ces bacs et à ces chalands, durant l'exercice 1903-1904.

M. CLARKE : L'honorable ministre dit que tous ces dragueurs, moins un, étaient en état de servir. Quel est le nom de ce cure-môle qui fait exception ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le " Challenge ".

M. CLANCY : Il me semble qu'il existe une uniformité singulière dans les sommes requises pour les réparations de ces dragueurs. Il s'agit de $2,500 dans chaque cas. A-t-on constaté que cette dépense était la même pour chaque cure-môle, ou bien l'honorable ministre a-t-il simplement pris une moyenne approximative ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne doit pas avoir saisi les détails que j'ai fournis. Les estimations varient de $750 à $3,954. Il est parfaitement vrai que, lorsqu'il s'agit de dragueurs de la même force, ayant des remorqueurs et des chalands semblables, on a constaté que $2,500 représentent la moyenne du montant requis pour réparer ces cure-môles. C'est là le raport de l'ingénieur du département.

M. BARKER: Puisqu'on a besoin de cet argent pour des dépenses éventuelles, je suppose que ce travail se fera à la journée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsqu'on a besoin, par exemple, d'une nouvelle chaudière, nous demandons des soumissions. Lorsque des pièces du mécanisme se brisent, nous les achetons des différents manufacturiers. Quand il est question de quelque réparations—ouvrages de forgeron ou de menuisier—nous faisons faire ce travail à la journée. Dans les cités ou les villes où il y a un atelier pour ce genre de travaux, nous nous adressons au propriétaire de cette boutique——

M. GERMAN : Selon moi, je crois que le gouvernement devrait examiner avec soin si l'on doit ou non voter de l'argent pour la construction ou la réparation des dragueurs qui lui appartiennent. Je suis convaincu que les ministres agiraient sagement en vendant tous les cure-môles que nous avons car, au lieu de chercher à faire exécuter lui-même le crusement de nos ports et de nos rivières, le gouvernement trouverait son avantage à donner ces travaux à l'entreprise. Les soumissionnaires voudront alors se procurer et garder au Canada tout l'outillage suffisant pour exécuter l'ouvrage qu'on leur confierait. A l'heure actuelle, nous n'avons pas beaucoup d'entrepreneurs possédant les dragueurs qu'il leur faut pour exécuter les travaux qui se présentent bien fréquemment ; et nous constatons que le gouvernement emploie des cures-môles américains pour faire l'ouvrage que nos entrepreneurs canadiens auraient pu exécuter s'ils avaient en l'outillage suffisant. On m'affirme qu'aux Etats-Unis, tous ces travaux se donnent à l'entreprise. Il est admis que les entrepreneurs feront plus d'ouvrage dans le même espace de temps que les employés du gouvernement, sur ces dragueurs, n'en pourraient faire, et le travail des premiers serait encore mieux exécuté que celui des seconds. Je connais un peu ce que valent les dragueurs du gouvernement, à l'heure qu'il est ; et c'est pour cela que je n'ai pas peur d'exprimer cette opinion. Les cure-môles du gouvernement ne travaillent pas durant le même nombre d'heures que les dragueurs appartenant à des particuliers, et ils n'avancent pas aussi vite non plus. L'Etat possède une flotille de vieux cure-môles dont l'entretien lui coûte très cher, chaque année ; cependant, il vaudrait mieux les abandonner dans un bassin quelconque, et faire les travaux avec des dragueurs nouveau genre, dirigés par des personnes qui comprennent la besogne qu'on leur confie. Cela vaudrait mieux et coûterait moins cher, que de continuer tout ce dragage dans les conditions qui nous sont faites aujourd'hui.

L'honorable M. TARTE : Pour ce qui concerne Ontario, mon honorable ami (M. German) doit avoir à peu près raison. Le gouvernement n'a que de vieux dragueurs dans cette province. C'était ce qui se produisait pour le fleuve Saint-Laurent, avant l'arrivée de ce gouvernement au pouvoir. Mais l'honorable député fait erreur en disant que les dragueurs que le gouvernement a fait construire depuis quatre ou cinq ans, ne valent pas ceux des entrepreneurs. Il se trompe complètement.

M. GERMAN : Oh ! oh !

L'honorable M. TARTE : Deux et deux font quatre et non cinq. Je puis dire qu'il

n'y a pas, au Canada, un seul entrepreneur qui possède un cure-môle pouvant rivaliser avec ceux qui fontionnent maintenant dans le Saint-Laurent. Voilà une déclaration précise et qui ne peut être refutée. Les dragueurs construits à Sorel et celui fabriqué par la "Polson Iron Works Coy." sont à peu près les meilleurs cure-môles de ce continent. J'irai plus loin et je dirai que le nouveau dragueur hydraulique sorti des usines de la "Polson Iron Works Coy." et qui fonctionne, aujourd'hui, dans le Saint-Laurent est plus puissant que n'importe quel autre dragueur du Canada. Il peut nettoyer, chaque mois, environ un million de verges de matières, et il n'y a pas d'autre cure-môle dans ce pays, il y en a très peu sur ce continent, qui puisse faire autant d'ouvrage. L'honorable député (M. German) dit qu'il connaît, jusqu'à un certain point le travail que peuvent faire les dragueurs du gouvernement. Moi aussi j'ai de l'expérience dans ces questions. Je sais que le dragage du Saint-Laurent coûte seulement trois, quatre, ou cinq cents la verge, et que les entrepreneurs demandent jusqu'à cinquante cents la verge, ailleurs.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas ma faute. Oui, il y a des entrepreneurs qui exigent plus que cela même, aujourd'hui.

M. CLARKE : Oui !

L'honorable M. TARTE : Le comité des comptes publics peut faire une enquête ; cela ne me regarde pas. Je parle du ministère des Travaux publics avec lequel je me suis trouvé passablement en rapport, et j'affirme que le dragage exécuté par ce ministère avec les cure-môles et l'outillage dont il avait la direction, coûte trois ou quatre fois moins cher que le même ouvrage, accompli ailleurs, par des entrepreneurs. Le comité des comptes publics se réunira bientôt ; mes déclarations seront alors rendues publiques et personne ne peut établier qu'elles sont erronées. Les travaux de dragage dans le fleuve Saint-Laurent s'exécutent, aujourd'hui, à un prix moins élevé que ceux qu'on a déjà payés pour des travaux semblables dans ce pays. Maintenant, si mon honorable ami veut y songer à deux fois, il admettra que nous ne pouvons améliorer le chenal du Saint-Laurent sans avoir des chantiers de construction pour réparer notre outillage. Le ministère des Travaux publics possède un outillage considérable. Mais les machines peuvent se briser à n'importe quelle heure du jour, car les cure-môles travaillent dans des matières dures, dans le roc et la pierre, et il est évident qu'il doit se produire des accidents dans les différentes machines qui composent cet outillage. Donc, si l'on veut mener à bonne fin un ouvrage de ce genre, il nous faut des chantiers qui nous appartiennent.

Le matériel que le gouvernement possède aujourd'hui est aussi perfectionné que celui de n'importe quelle compagnie en Amérique. Il serait véritablement regrettable de le voir disparaître un jour ou l'autre. Toutefois, si nous nous contentons des anciens drageurs, semblables à ceux que l'honorable député a vus fonctionner, j'admets franchement que nous marchons dans la mauvaise voie. Ces anciens cure-môles auraient dû être remplacés, mais il faut de l'argent pour construire des dragueurs. Chaque fois que je demandais à la Chambre de me voter des crédits, on me reprochait de trop dépenser. Nous n'avons pas consacré assez d'argent à l'amélioration de nos voies fluviales et de nos cours d'eau. Un de ceux qui connaissent le mieux la question des moyens de transport, M. Hays, nous disait, aujourd'hui, que nous ne pourrions transporter tout le commerce qui nous est réservé, et il a parfaitement raison. Le chenal du Saint-Laurent aurait dû être creusé et élargi depuis longtemps. Mais il faut du temps pour construire des dragueurs. Il n'y a pas dans le pays un entrepreneur qui possède l'outillage nécessaire pour exécuter les travaux du Saint-Laurent, et nous avons été forcés de construire, année par année, les dragueurs qui font maintenant ce travail. J'ajouterai que le dragueur qu'on construit en ce moment à Sorel, pour les provinces maritimes, l'emportera probablement sur tous les cure-môles du monde.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Quand sera-t-il fini ?

L'honorable M. TARTE : Le ministre des Travaux publics nous a appris, ce soir, la triste nouvelle que ce dragueur ne serait pas prêt cette année. J'en suis fort peiné. Les plans de ce dragueur ont été préparés avec soin par un homme possédant une grande expérience, et qui pouvait se servir des connaissances qu'il avait acquises de par le monde dans ce genre de construction. Ses services furent d'abord retenus par les commissaires du havre de Montréal. Plus tard, il se rendit aux Etats-Unis où il travailla à la construction d'ouvrages considérables sur le Mississipi et ailleurs. Il revint au pays d'où il repartait bientôt pour l'Europe, afin d'acquérir de nouvelles connaissances en suivant les travaux qui s'exécutaient sur la Clyde et ailleurs. On comprend donc que les plans de ce dragueur ont été préparés par un homme possédant de vastes connaissances. Je suis certain que mon honorable ami (M. German) en y réfléchissant, admettra que, dans les circonstances actuelles, le ministre des Travaux publics se tromperait grandement, s'il se privait de ce nouvel outillage magnifique que nous avons construit avec tout le soin possible, et en dépensant beaucoup d'argent, et s'il le remplaçait par des cure-môles appartenant à des entrepreneurs. Je le répète, il n'y a pas un entrepreneur, pas une société d'entrepreneurs, qui possède un seul dragueur, je ne dis pas semblable, mais comparable aux dragueurs modernes que le ministère a fait construire, l'an dernier. Que mon honorable ami

étudie sérieusement cette question, et je le dis de nouveau, il constatera que le dragage accompli par le ministère des Travaux publics avec les cure-môles du gouvernement, et sous sa direction, nous coûte trois ou quatre fois moins cher que ce qu'il faudrait payer si l'on confiait ce travail à des entrepreneurs. Ces derniers demandent vingt, vingt-cinq cents la verge, soit $8 par heure et encore en se servant de dragueurs peu puissants, pour exécuter ce dragage. L'ouvrage que l'on fait dans le Saint-Laurent ne nous coûte que quatre ou cinq cents la verge. Ce sont là les faits tels qu'ils existent.

M. GERMAN : Malgré ce qu'affirme l'honorable député (M. Tarte), quand il dit que le gouvernement paie pour ces travaux moins cher que les entrepreneurs eux-mêmes, je diffère d'opinion avec lui. Comme le gouvernement semble être prodigue de commissions, il devrait en nommer une pour étudier toute cette question ; il constaterait alors que les entrepreneurs peuvent exécuter, à meilleur marché et avec plus de satisfaction pour le pays, que ne saurait le faire le gouvernement. Je sais que l'ex-ministre des Travaux publics a fait, avec beaucoup d'ostentation,, construire et lancer un énorme dragueur à Toronto. Je crois qu'on l'a baptisé " J.-Israël-Tarte ".

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas un mauvais nom.

M. GERMAN : Non, c'est même un très bon nom. Ce dragueur a coûté énormément cher. Il peut faire certain dragage mais dans un fond mou seulement; mais quand on n'aura plus d'ouvrages de ce genre à lui faire faire, on ne s'en servira plus et il restera comme un éléphant sur les bras du gouvernement. L'honorable député dit que l'outillage du gouvernement est plus perfectionné que celui des entrepreneurs. Je ne discute pas ce point, car le gouvernement se trouve obligé de faire ces travaux de dragage. Mais je dis que les ministres au lieu de faire ces travaux, devraient les donner à l'entreprise et suivre, sur ce point, l'exemple du gouvernement américain. S'ils étudiaient sérieusement cette question importante, ils constateraient qu'aux Etats-Unis, les travaux d'améliorations des ports et des havres se font à meilleur marché qu'au Canada. A mon avis, notre système d'accorder des travaux à l'entreprise tel qu'il fonctionne maintenant est mauvais, il en est de même de notre système de soumissions. On pourrait changer tout cela pour le plus grand bien du pays. Mais, lorsque l'honorable député dit que le gouvernement peut exécuter ce dragage à trois ou cinq cents la verge, et que les entrepreneurs demandent de vingt-trois et de vingt-cinq à cinquante cents la verge, pour le même travail, je diffère d'opinion avec lui, parce qu'il se trompe du tout au tout sur ce point. Il prétend que le coût de l'ouvrage accompli par ce dragueur si puissant, le " J.-Israël-Tarte ". n'est que de trois ou quatre cents la verge. Je doute fort qu'on puisse exécuter ces travaux à ce prix. J'ose dire que n'importe quelle société d'entrepreneurs s'engagerait à exécuter cet ouvrage à meilleur marché que le gouvernement ne peut le faire lui-même. On fait du dragage dans le canal Welland actuellement, et l'on ne paie pas 25 cents la verge ; pourtant c'est un travail très dispendieux. On ne paie que 23 cents la verge, mais il faut creuser de deux pieds le canal, il faut en gratter le fond, ce qui n'est pas un mince travail, mais lorsque les entrepreneurs ont à exécuter certains travaux de dragage, où pour parler leur langage, ils découvrent le moyen de faire travailler aisément leurs dragueurs, ils ne demandent que dix cents la verge tout au plus. Pour certains travaux, ils exigeront huit, dix et douze cents la verge; pour d'autres, ils demanderont encore moins cher. J'affirme de nouveau que le gouvernement agirait sagement en étudiant à fond la question de savoir s'il ne vaut pas mieux, pour l'Etat, cesser de faire lui-même tous ces travaux de dragage, et adopter un autre système pour leur exécution.

Nous ne serions plus alors obligés de voter des $30,000 et des $50,000, et de nous disputer à propos des réparations à ces vieux dragueurs, car bientôt toute cette flottille ne vaudra pas grand'chose ; déjà le coût de ces réparations s'élève à un chiffre énorme. Chaque hiver, les entrepreneurs doivent dépenser beaucoup d'argent pour réparer leur outillage. Il est bien difficile de tenir ces dragueurs en bon état. C'est un outillage qui se détériore continuellement, et plus il est vieux, plus il faut dépenser d'argent pour le réparer. Je le répète, je crois que le gouxernement devrait examiner s'il ne serait pas avantageux pour le pays d'abandonner le système actuel.

L'honorable M. TARTE : Quand j'ai parlé de trois ou quatre cents la verge, je ne voulais pas faire allusion au travail du dragueur qui, malheureusement, porte mon nom. celui-là pourra faire l'ouvrage à meilleur marché, à moins d'un cent la verge ; mais les cure-môles élévateurs qui travaillent dans le Saint-Laurent, nous coûtent trois, quatre ou cinq cents pour chaque verge de matières qu'ils enlèvent. Il n'y a pas un entrepreneur, aujourd'hui, au Canada, qui possède des dragueurs pouvant faire ces travaux au même prix. Je connais ce qu'un dragueur peut faire d'ouvrage, et le genre de travaux qu'on exécute dans le canal Welland. Si l'un des dragueurs du gouvernement fonctionnait à cet endroit, son travail ne coûterait pas vingt-trois cents par verge de matières enlevées. L'entrepreneur de ces travaux doit réaliser des profits considérables. Je connais le coût du dragage, car je m'en suis enquis soigneusement, et je dis sans hésitation aucune que les travaux de creusement exécutés par le ministère des Tra-

vaux publics coûtent beaucoup moins cher que ceux faits par aucun autre ministère ici. Attendons la prochaine réunion du comité des comptes publics ; nous pourrons alors comparer les factures. J'ose affirmer que le dragage fait par le ministère des Travaux publics, sous la direction du chef de ce ministère, peut coûter trois, quatre ou cinq cents la verge ; mais nous constaterons, en établissant une comparaison, qu'il nous faudrait payer de vingt à vingt-cinq cents la verge pour faire exécuter les mêmes travaux par des entrepreneurs, comme le demande mon honorable ami. D'où il suit que ces derniers réalisent des bénéfices considérables de leur industrie. Que la Chambre me comprenne bien : il s'agit de la meilleure affaire que les entrepreneurs puissent avoir entre les mains. Je sais ce que je dis et j'ai étudié avec soin tous ces détails et tous ces calculs. Je n'ignore pas que les entrepreneurs désirent tous voir le ministère des Travaux publics se priver de son outillage de dragage. Il n'y a pas moyen, d'une façon ou d'une autre, de retirer des bénéfices d'un dragueur du gouvernement qui se trouve sous la direction du ministre des Travaux publics. Les entrepreneurs ont parfaitement le droit de vouloir obtenir des entreprises. Ce n'est pas par amour qu'ils se livrent à ce genre d'affaires. Mais je proteste énergiquement contre l'idée de dégréer ces dragueurs modernes si splendides, qui ont été construits au cours des cinq ou six dernières années, et qui peuvent faire l'ouvrage à quatre ou cinq fois meilleur marché que le prix exigé jusqu'à présent, par les entrepreneurs.

M. SPROULE : Dans la partie du pays que j'habite, nous n'avons jamais constaté que les entrepreneurs pouvaient faire du dragage à meilleur marché que le gouvernement. Depuis nombre d'années, nous avons toujours, lorsqu'un crédit était voté pour le creusement des ports, dans notre région, tenu à avoir les cure-môles du gouvernement, parce qu'ils faisaient, pour la même somme, deux fois plus d'ouvrage que les entrepreneurs ne pouvaient en accomplir, et les travaux étaient mieux exécutés. Aucun entrepreneur ne prétendra pouvoir faire du dragage à moins de huit ou dix cents la verge, et il est reconnu que les dragueurs du gouvernement ont fait, à maintes reprises, la même besogne pour cinq cents la verge. Il y a encore ceci qui milite en faveur des cure-môles du gouvernement.

Quand un de ces derniers travaille dans un port, il enlève toute la matière, qu'elle soit dure ou molle. Lorsqu'un entrepreneur fait ce creusement et qu'il reçoit tant par verge, s'il tombe sur un endroit dont le fond est mou, il creusera plus qu'il n'est nécessaire, parce qu'il reçoit tant par verge et qu'il lui faut, pour son avantage, retirer un certain nombre de verges de matières. S'il arrive ensuite sur un fond dur, il creusera à droite et à gauche, de sorte qu'on se trouve à avoir un port dont le fond est inégal. Voilà ce que nous avons constaté dans notre région, à maintes reprises. Pour toutes ces raisons, lorsqu'une subvention nous est accordée pour des travaux de dragage, nous nous efforçons toujours d'avoir un dragueur du g ouvernement pour exécuter ces ouvrages.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.E.) : Je serais heureux, en vérité, si l'on envoyait à la Nouvelle-Ecosse un ou deux de ces anciens dragueurs que mon honorable ami voudrait voir disparaître, car depuis bien longtemps nous souffrons du manque de cure-môles. Il y a plus de deux ans qu'on nous a promis ce dragueur moderne si perfectionné, mais, apparemment, il nous faudra attendre encore deux ans, avant de l'avoir. Même lorsqu'il sera achevé, je me demande s'il nous rendrait beaucoup de services dans certaines parties de notre province. Il fonctionnera bien dans un fond sablonneux ou boueux, mais lorsqu'on voudra s'en servir pour nettoyer un lit dur et rocailleux, on constatera que les dragueurs à cuillère sont encore préférables. Mais laissons cela de côté, et tâchons de décider le ministre des Travaux publics à nous envoyer une couple de ces vieux cure-môles dont nous avons tant besoin. Depuis des années, on vote des crédits pour des travaux de dragage dans le comté de Lunenburg, mais on ne peut dépenser cet argent, parce qu'on n'a pas de dragueur pour faire l'ouvrage. Aucune partie du Canada ne souffre autant que la Nouvelle-Ecosse du manque de dragueurs.

L'honorable M. TARTE : Et il n'y a pas assez de cure-môles pour exécuter des travaux semblables ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député de Welland (M. German) a soulevé une question très importante, et qui se recommande à la sérieuse considération du comité. Je constate que, dans les différentes parties du Dominion, les travaux qui semblent les plus urgents et les plus nécessaires se rapportent au dragage des havres et des ports. J'ai étudié un peu cette question et je crois que, au Canada, malgré ce qu'a pu dire mon honorable ami sur les avantages que nous retirons du système qu'il a proné, nous pouvons à peine trouver un entrepreneur pour faire du dragage pour nous. Certains propriétaires de cure-môles nous ont avertis que, si nous ne leur accordions pas des prix plus élevés, par suite de l'augmentation des salaires et du coût de l'existence, ils s'en iraient aux Etats-Unis où ils trouveraient de l'ouvrage en abondance à de meilleurs prix.

S'il nous faut faire les travaux urgents qu'on demande dans certaines parties d'Ontario et ailleurs, nous devrons payer un prix plus considérable, cette année, que celui que nous avons accordé à ces entrepreneurs l'an passé. Il peut se faire que quelques-uns de ces propriétaires de cure-môles aient perdu

de l'argent. Si l'on se permet de dire que le dragage peut s'exécuter à tant la verge, on doit indiquer l'endroit où l'on a déjà travaillé pour ce prix-là, l'espèce de matières qu'il a fallu enlever, car autrement, on s'exposerait à tromper le public. Un homme peut avoir une entreprise qui lui rapporte soixante cents par verge, et cependant perdre de l'argent, tandis que s'il travaille à un autre endroit, le dragage qu'il fait peut lui rapporter un bénéfice de dix cents par verge. Rien n'est moins certain que de dire qu'on peut faire du dragage à tant la verge, si l'on ne connaît pas tous les détails de l'ouvrage à exécuter. Je puis dire que dans la plupart des cas, nous ne pouvons engager les entrepreneurs à traiter avec nous, à moins que nous ne leur accordions une augmentation de prix. Nous préférons accorder l'exécution de ces travaux aux propriétaires des cure-môles que nous avons au Canada, mais l'ouvrage est si pressant dans quelques-uns de nos ports plus ou moins nationaux, qu'à moins de faire venir les dragueurs des Etats-Unis, nous ne pouvons satisfaire les besoins du pays. Si nous faisons cela, nous devons payer aux entrepreneurs américains le prix qu'ils obtiendraient chez eux. Nous n'avons pu, à cette saison, obtenir des offres de service des propriétaires de cure-môles américains. Le rapport du ministère nous fait voir que, les années passées, et dans certaines conditions, nous n'avons payé que $8 par heure, soit $80 par jour, pour un dragueur qui pouvait enlever de 500 à 600 verges de matières, par jour. Il serait difficile de trouver, aujourd'hui, des cure-môles semblables, à moins de payer $10 par heure, c'est le prix minimum pour les dragueurs plus puissants, nous sommes obligés de payer $12 et même $13 par heure. Il est vrai que nos cure-môles sont un peu vieux, mais l'ingénieur en chef me dit que la dépense est d'environ $35 par jour, pour les dragueurs pouvant nettoyer de 500 à 600 verges par jour. C'est une question qu'il faut étudier avec soin. Je ne suis pas prêt à déclarer immédiatement s'il nous en coûte moins cher d'avoir des dragueurs sous notre haute main, ou s'il ne vaudrait pas mieux donner ces travaux à l'entreprise. A l'heure qu'il est, nous ne pouvons faire exécuter par des entrepreneurs tous les travaux qu'on nous supplie de faire par tout le pays. Nous nous sommes addressés aux propriétaires de dragueurs américains, afin de pouvoir faire face aux besoins les plus urgents. Les renseignements obtenus par le ministère contredisent ce qu'a avancé mon honorable ami de Welland ; en effet, les calculs démontrent que le coût de fonctionnement des dragueurs de même capacité s'élève, en moyenne, à environ $35 par jour. Les travaux les plus urgents, par tout le Canada, se rapportent au dragage, et je crois que chaque dollar que nous votons à cette fin devrait être dépensé de la manière la plus avantageuse, suivant les renseignements les plus autorisés. Je crois aussi que nous commettrions une grande erreur, si nous hésitions à voter une somme raisonnable pour l'amélioration de nos ports et de nos havres dont les besoins sont les plus pressants.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre a-t-il dit que le travail des dragueurs nous coûte jusqu'à $35 par jour ?

L'honorable M. TARTE : Des petits dragueurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef dit que le coût des dragueurs dont il s'agit en ce moment est de $35 par jour en moyenne.

M. REID (Grenville) : Est-ce un dragueur de la capacité de 500 verges, et ce chiffre comprend-il le prix du service des chalands et des remorqueurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout est compris.

M. TALBOT : J'appelle l'attention du ministre des Travaux publics sur le fait qu'il y a besoin urgent d'un dragueur pour améliorer la navigation du Saint-Laurent inférieur, en aval de Québec. A différentes reprises, la corporation des pilotes et les commissions du port de Québec se sont adressées au ministère de la Marine et des Pêcheries, afin de faire élargir et approfondir un certain endroit du Saint-Laurent inférieur, appelé chenal Beaujeu, en aval de l'Ile aux Grues. Il y a une passe à cet endroit où, à basse marée, il n'y a que vingt-cinq pieds pour les steamers, et ceux qui ont un tirant de vingt-sept à trente pieds d'eau subissent des retards de deux à trois heures. Chaque fois qu'on demande de faire exécuter ces travaux, la réponse invariable du ministère des Travaux publics est qu'il n'y a pas de dragueurs disponibles pour les travaux à cet endroit, toutes les dragues étant utilisées au creusement du fleuve entre Montréal et Québec, ces travaux d'urgence sont encore à l'état de projet et l'état du fleuve à cet endroit crée des obstacles sérieux à la navigation. Le passage en question est assez étroit, n'ayant que 800 pieds de largeur, et il est si tortueux que non seulement il faut approfondir le fleuve à cet endroit, mais encore élargir le chenal et le redresser. Il y a en outre, plusieurs bancs de sable qui se sont formés à une certaine distance des quais de l'Etat, des deux côtés du Saint-Laurent, de Québec à la Rivière-du-Loup en bas. Au printemps, la glace du rivage soulève de grosses roches des deux côtés du Saint-Laurent; ces roches sont emportées par le courant et lorsque la glace fond sous l'influence de l'eau et de la haute température, ils se déposent partout où la glace se brise.

Souvent, ces bancs de sable et ces amoncellements de roches se forment quand la glace fond près des quais. Je le sais, des demandes à ce sujet ont été formulées par plusieurs localités. Dans quelques-unes de ces localités, il y a trente ou quarante ans, il

y avait à l'extrémité de nos quais de six à huit et même dix pieds d'eau, tandis qu'aujourd'hui il n'y en a plus que trois, quatre ou cinq. J'ai déjà signalé le fait au ministre des Travaux publics et je sais qu'il n'est pas responsable de ces retards. La Chambre et le pays, je n'en doute pas, verraient d'un bon œil le gouvernement inscrire un crédit au budget pour améliorer le Saint-Laurent inférieur, qui est après tout la plus importante partie de cette voie navigable. On parle bien du dragage du chenal entre Québec et Montréal, mais à mon avis, c'est là une question d'ordre secondaire, car tous les steamers qui se rendent à Montréal doivent passer par Québec, et le port de Québec est le seul où, des deux côtés, la profondeur de l'eau dispense de tout dragage. Je prie le ministre des Travaux publics de vouloir bien de mander au parlement le crédit budgétaire voulu pour le dragage du Saint-Laurent inférieur. On nous dit que les dragueurs sont tous utilisés aux travaux qui s'exécutent entre Québec et Montréal ; mais il y a un urgent besoin de secours dans la partie du Saint-Laurent en question. J'adjure donc le ministre de se préoccuper de l'affaire et de remédier au plus tôt à la situation.

M. McLENNAN : J'appelle l'attention du ministre des Finances sur le fait que, dans le comté d'Inverness que je représente ici, il y a trois importantes mines de houille en voie d'exploitation. Une de ces mines est la propriété d'une compagnie bien connue, celle de Mackenzie et Mann ; or, grâce à l'aide accordée par le parlement fédéral et par la législature provinciale, ainsi que par la municipalité d'Inverness, ils ont été en mesure de construire un chemin de fer pour faciliter le transport de leurs produits. Les deux autres compagnies ne sont pas aussi heureuses. Elles ne peuvent compter pour l'expédition de leurs produits, que sur les ports naturels du voisinage ; or, leur commerce souffre du manque de dragueurs pour le dragage de ces ports. Des capitalistes américains et canadiens sont intéressés dans ces mines, et l'approfondissement de ces ports est absolument nécessaire à l'exploitation fructueuse de leur industrie. Dorénavant il leur sera parfaitement inutile de continuer le développement de leurs mines, à moins que le gouvernement ne leur donne l'assurance qu'il enverra des dragueurs travailler dans ces ports. Les observations de l'honorable député (M. Talbot) me remettent en mémoire le fait que les mines d'Inverness sont les houillères les plus rapprochées du Saint-Laurent. Il suffit de jeter un regard sur la côte pour voir que la côte occidentale d'Inverness est droit en face de l'embouchure du Saint-Laurent, de l'autre côté du golfe. En pareilles circonstances, il est d'autant plus regrettable qu'on n'aide pas ces hommes de progrès qui se livrent à l'exploitation de ces mines à tirer parti des avantages de la situation géographique. Le ministre des Travaux publics, je l'espère, verra à ce que le développement de ces mines ne soit pas entravé par le manque de dragage dans ces ports. Par le passé, on y a utilisé un dragueur, et j'espère qu'on le renverra compléter l'œuvre si bien commencée. J'abandonne l'affaire aux soins du ministre des Travaux publics, dans l'espoir qu'il rendra justice à cette importante partie du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens à dire à l'honorable député (M. Talbot) que je reconnais parfaitement l'importance de la question qu'il a signalée à la Chambre. Etant donné le grand besoin et l'urgence de dragage dans le fleuve en aval de Québec, je ne m'explique pas qu'on n'y ait pas déjà installé de meilleurs dragueurs.

Je comprends que rien ne paralyse autant le développement des ressources du pays que le manque de facilités d'expédition dans les différents ports, et voilà pourquoi nous avons porté au budget un crédit de $75,000, affecté à l'achat ou à la construction d'un dragueur qui sera utilisé au dragage du fleuve en aval de Québec. En réponse aux observations du député d'Invernesse (M. MacLennan) je tiens à lui donner l'assurance que, dans la mesure où la chose sera possible, à l'aide du matériel d'exploitation à notre disposition, nous avons l'intention de poursuivre les travaux auxquels il a fait allusion.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement a presque terminé ses travaux sur le Saint-Laurent entre Montréal et Kingston, et à l'avenir il faudra plus ou moins de dragage. Le gouvernement se propose-t-il d'utiliser un dragueur sur cette section ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons actuellement quelques dragueurs à l'œuvre sur cette partie du fleuve, et partout où il nous est possible d'affermer quelques dragueurs, nous nous empressons de le faire, afin d'exécuter les travaux d'urgence. Ces jours derniers, j'ai affermé un dragueur qui sera utilisé dans le comté de l'honorable député, afin que les vaisseaux puissent entrer dans le port et avoir accès au quai. Il nous est venu force demandes de la part des marchands et des expéditeurs de ce district, et je me flatte d'avoir réussi à faire droit à ces demandes.

M. REID (Grenville) : Après avoir examiné le prix payé par le gouvernement pour ces dragueurs, je me suis convaincu que, comme on l'a affirmé, il serait bien plus économique de faire construire ou d'acheter un dragueur, plutôt que d'affermer à des prix exorbitants ces petits dragueurs qui sont à peu près usés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas bien saisi les paroles de l'honorable député. Le nouveau dragueur destiné à Ontario sera, j'espère, terminé et e npleine exploitation, le mois prochain ou à peu près.

M. LAW : Je manquerais à mon devoir envers le comté de Yarmouth, que j'ai l'honneur de représenter ici, si je ne saisissais l'occasion d'appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur l'urgence de travaux de dragage dans ce comté. Tous ceux qui ont visité la ville où je demeure savent combien notre port souffre de l'absence d'améliorations et d'outillage. Le gouvernement, il est vrai, nous a fait la faveur d'y faire exécuter des travaux de dragage pendant deux ou trois ans, mais l'ouvrage est incomplet et par conséquent, et n'en a pas résulté grand bien. Il y a un an ou deux, on a fait dresser des plans du havre, et si on y utilisait pendant une autre année un dragueur comme celui qui est en voie de construction, les plans de l'ingénieur pourraient facilement se réaliser au grand avantage du comté de Yarmouth. Yarmouth est pour ainsi dire le marchepied entre les Etats-Unis et les provinces maritimes. Il y vient, tous les jours, un ou deux steamboats de Boston, que transportent un grand nombre de passagers à destination de toutes les parties de la Nouvelle-Ecosse. Notre port n'est qu'un chenal tortueux et il est presque impossible aux steamers d'y entrer ou d'en sortir, par les temps de brume ou à la nuit tombée. J'ai un mot de réplique à donner à l'honorable député (M. German) qui conseille au gouvernement de vendre ses dragueurs et de donner ses travaux de dragage à l'entreprise. A mon avis, rien n'empêche le gouvernement d'exécuter ses dragages aussi économiquement que le peuvent faire les entrepreneurs, et même à meilleur marché. Les dragueurs qu'achèteraient les entrepreneurs vieilliraient, tout comme ceux du gouvernement.

Je ne saurais parler, en connaissance de cause, que du seul dragueur " Canada " qui a été utilisé à Yarmouth pendant quelques années. Je doute qu'il y ait un entrepreneur au monde qui réussît à faire de meilleure besogne que n'en a fait ce dragueur, eu égard à sa capacité. Le parlement, j'espère, au lieu de retrancher sur ce crédit, sera en mesure de porter au budget de plus forts crédits pour le dragage par tout le pays, surtout dans les provinces maritimes. On ne saurait faire meilleur usage des deniers publics qu'en les appliquant aux travaux de dragage.

L'honorable M. TARTE : Le ministre des Travaux publics vient de dire qu'il ne s'explique pas pourquoi on n'a pas utilisé de dragueurs aux travaux du fleuve en aval de Québec. Quand il aura occupé un peu plus longtemps l'importante charge qu'il remplit, il comprendra facilement la chose. En aval de Québec, il y a la haute marée qui facilite aux vaisseaux l'accès du Saint-Laurent. A l'avènement des libéraux au pouvoir, il n'y avait pas un seul dragueur disponible pour les travaux à exécuter à cet endroit. Il s'agissait de creuser dans le roc vif.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le roc vif, dites-vous, au chenal Beaujeu ?

L'honorable M. TARTE : A l'île aux Grues c'est dans le roc vif qu'il faut travailler.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministre a jusqu'ici prétendu que c'est du sable.

L'honorable M. TARTE : Non.

M. TALBOT : Est-ce que le ministère des Travaux publics a fait faire des sondages à l'île aux Grues ? Si on a sondé le fleuve à cet endroit, il doit être consigné au rapport qu'il y a plusieurs pieds de sable au-dessus du roc.

L'honorable M. TARTE : Il y a du roc vif au fond.

M. TALBOT : Et force est aux steamers de se frayer une route à travers cette boue, au risque d'endommager leurs chaudières.

L'honorable M. TARTE : J'en conviens, il y a du sable et du roc. Du reste, il n'y avait pas de dragueurs disponibles, et il a fallu remettre à plus tard ces travaux ; et en outre il n'y avait guère urgence, en raison de la marée. Si la chose eût été possible, je n'aurais été que trop heureux de faire creuser cette passe, qui n'a guère que deux ou trois mille pieds de longueur, mais les ingénieurs du ministère, dans leurs rapports, déclaraient qu'il était impossible d'exécuter ces travaux avec les dragueurs à notre disposition.

M. TALBOT : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. TARTE : Le ministre des Travaux publics a dit qu'il ne comprend pas pourquoi on n'a pas encore fait exécuter ces travaux. La marée était là, comme elle y est encore, et il y avait d'autres travaux d'urgence à exécuter. Si la Chambre veut bien me permettre de lui dire ma pensée au sujet de ces dragages, je lui dirai que, d'aveu commun, il y a une grande quantité de travaux de ce genre à exécuter dans toutes les parties du pays. Le commerce se développe, et il y a urgence d'approfondir les ports et les cours d'eau. Si j'occupais le poste que remplit le ministre, je n'hésiterais pas un instant à m'adresser au parlement et à lui demander tout l'argent voulu pour la construction du matériel d'exploitation voulu pour l'exécution de ces travaux. J'en conviens, dans certaines parties du pays, on pourrait tout aussi utilement affermer des dragueurs ; mais il y a tant de travaux à faire dans toutes les parties du pays que d'ici à vingt-cinq ans, il y aura lieu d'utiliser la plus grande flotte de dragueurs qu'il nous sera possible de nous procurer. Si le ministre veut bien consulter les archives de son bureau, il y trouvera des milliers de demandes venant de toutes les parties du pays, relativement à ces dragages. Il nous faut bien envisager la situation. Par le passé, nous avons trop fait

preuve de parcimonie ; il aurait fallu dépenser davantage pour l'amélioration de nos cours d'eau navigables. Si j'avais un conseil à donner au gouvernement, je lui dirais : marchez de l'avant! Le parlement vous accordera, sans marchandage, les deniers que vous lui demanderiez dans ce but.

M. TURGEON : Je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur la nécessité de faire des travaux de dragage, le long de la côte du Nouveau-Brunswick. Le commerce de ce district souffre beaucoup de l'absence de ces travaux. Les ports de Caraquet, de Shippegan et du petit Shippegan, de fait tous les ports des comtés de Ristigouche, de Kent, de Northumberland, ainsi que ceux du comté de Bonaventure, dans la province de Québec, ont un pressant besoin de dragage. Le ministre des Travaux publics nous dit que son matériel d'exploitation pour dragage est actuellement utilisé dans les différentes parties du pays; mais s'il nous faut attendre que ces travaux soient terminés avant que ces dragueurs soient utilisés aux ports de moindre importance, notre commerce prendra une autre direction.

Le ministre, je le sais, fait l'impossible pour répondre à tous les besoins de la situation. Je lui ai signalé hier l'urgence de travaux de dragage dans le port de Tracadie, où d'importants intérêts se rattachant à l'exploitation forestière sont en souffrance. J'espère qu'il sera en mesure de répondre aux besoins de ces localités, au sujet desquelles il trouvera dans ses archives des rapports dressés par les fonctionnaires de son ministère. Il y trouvera, entre autres choses, un rapport datant de 1889, recommandant des travaux de dragage au port de Bathurst, un des plus importants du Nouveau-Brunswick occidental ; mais ce rapport est demeuré lettre morte, puisque depuis cete époque, nous attendons en vain d'année en année l'arrivée d'un dragueur. J'ai un avis à offrir au ministre : c'est d'acheter sans retard soit au Canada soit aux Etats-Unis un dragueur qui serait utilisé sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, ou dans la Baie des Chaleurs. Il faudrait pour ces localités un dragueur qu'on utiliserait de port en port, suivant les besoins les plus pressants. L'importance du commerce qui se fait de chaque côté de la Baie des Chaleurs justifierait cette dépense. J'ose donc espérer que le ministre prendra la chose en sa plus favorable considération.

M. CASGRAIN : Il me semble que la question a pris des développements extraordinaires. Au début, il n'était question que de réparations, d'une façon générale, puis le député de Bellechasse (M. Talbot), le député de Yarmouth (M. Law) et l'orateur qui m'a précédé (M. Turgeon) ont demandé au ministre de faire exécuter des travaux de dragage dans leurs comtés respectifs. Il y a ici un ministre qui est intéressé dans le système du ministère des Travaux publics, c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries, (l'honorable M. Préfontaine). L'honorable ministre (M. Préfontaine) a catégoriquement déclaré que le gouvernement se propose de confier au ministère de la Marine et des Pêcheries l'œuvre de l'amélioration de nos ports et de nos cours d'eau. Si telle est l'intention du gouvernement, comme on l'a solennellement déclaré au cours d'une récente lutte électorale, le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait nous faire connaître sa pensée au sujet de l'attitude qu'on désire adopter à l'avenir au sujet des différentes questions soulevées au cours de ce débat. Sans doute le ministre des Travaux publics nous fournit tous les renseignements qu'il lui est possible de donner, mais, dans le moment, il n'est pas encore en mesure de nous donner ici la formule du système que le gouvernement entend appliquer à l'avenir, relativement aux différents travaux dont les députés de la droite ont recommandé l'exécution, ce soir même. Le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait nous faire connaître sa pensée à ce sujet, et nous dire quel système il se propose d'appliquer, quand on lui confiera le soin de ce service de nos ports, de nos fleuves et de nos rivières, qui est aujourd'hui du ressort du ministère des Travaux publics. Le ministre qui est responsable de ce service, devrait nous formuler un programme bien clair et bien précis à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un programme bien précis, dites-vous, mais sur quoi ? Est-ce au sujet de la réparation des dragueurs ? Qu'est-ce enfin ?

M. CASGRAIN : Je le répète, le débat est bien loin du point de départ, la question des réparations à faire aux dragueurs. Les députés de la droite se sont laissés entraîner vers d'autres questions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque l'honorable député parle d'un système à formuler, il est tout juste qu'il nous dise à quelles questions il entend que ce système s'applique.

M. CASGRAIN : Les députés de Yarmouth, d'Inverness et de Bellechasse nous ont exprimé leurs avis, et le gouvernement, maintenant, devrait nous donner la formule nette et précise du système général qu'il entend appliquer au sujet des différentes questions soulevées par ces honorables députés ; or, cette déclaration autorisée, nous l'attendons de la bouche du ministre même qui, d'après son propre aveu au cours de la lutte électorale en question, doit bientôt prendre la direction de ce service des ports, des fleuves et des rivières, qui rentre en ce moment dans ls attributions du ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Serait-il possible d'apporter beaucoup de perfectionnements à la politique de progrès inaugurée en 1896 et appliquée jusqu'à l'année dernière?

M. CASGRAIN : Je n'ai pas d'avis à exprimer sur ce point. L'ex-ministre des Travaux publics a sans doute contribué dans une large mesure au progrès du système établi par l'ancien gouvernement. Je tiens, toutefois, à savoir si on se propose de modifier ce système ou bien si on continuera à l'appliquer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné, il me semble, une réponse bien nette et bien catégorique au député de Bellechasse, en lui disant que j'ai porté au budget certains crédits affectés à l'acquisition ou à la construction de dragueurs pour les importants travaux dont l'honorable député, de concert avec ses collègues, vient de nous représenter l'urgence, dans la partie inférieure du fleuve. Tant que j'occuperai le poste qu'on m'a confié, je serai responsable du système suivi au ministère et je serai prêt à le formuler, dès que je l'aurai fait sanctionner par le premier ministre et mes collègues. L'ex-ministre des Travaux publics, j'en conviens, a bien mieux compris que d'autres les besoins du pays, et surtout infiniment mieux que ses prédécesseurs. Nous reconnaissons tous, j'espère, l'urgence des grandes améliorations commencées en 1896, et je ne doute nullement que le système inauguré à cette époque recevra, à l'avenir, une application encore plus large que par le passé.

L'honorable M. TARTE : J'espère que le ministre poussera ces travaux avec encore plus d'énergie que je ne l'ai fait, et en cela, il peut compter sur mon plus sincère appui. J'ai fait tout ce qui était en moi et le ministère a également déployé tous ses efforts. Je regretterais de voir ce ministère démantelé, comme on semble l'annoncer. Le ministère fait un seul tout, aujourd'hui ; il est assis sur des bases solides ; il y a coopération parfaite entre tous ses fonctionnaires, et ils sont fiers de leur œuvre.

A titre de Canadien-français, je puis bien me permettre de dire, que son personnel se compose dans une large mesure de mes propres compatriotes. Si on brisait l'organisation de ce ministère, qui est le seul où l'influence de la race canadienne-française se fasse vivement sentir, je le regretterais sincèrement, et j'interjetterais appel de cette décision à un tribunal supérieur, celui du pays. J'espère qu'il n'en sera rien. On n'a pas encore clairement et officiellement annoncé la chose. Ces années dernières, le ministère des Travaux publics a fait une œuvre grandiose. Tous les fonctionnaires attachés à ce ministère ont apporté la plus grande énergie à l'accomplissement de leur tâche. Un de mes collègues a dit que nous nous sommes écartés du point de départ, c'est-à-dire de l'étude du crédit de $30,000 affecté aux réparations des dragueurs ; mais le ministre des Travaux publics me permettra peut-être de lui demander s'il a étudié le rapport qu'on lui a soumis au sujet du dragage du chenal nord en aval de Québec, et s'il a pris une décision à cet égard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas encore eu le temps d'étudier ce rapport.

L'honorable M. TARTE : Je tiens à signaler ici une des raisons qui ont empêché l'exécution des améliorations projetées sur le chenal sud ; c'est que les deux ministères, celui des Travaux publics et celui de la Marine et des Pêcheries, sont encore à discuter la question de savoir s'il est préférable d'améliorer le chenal nord ou le chenal sud. Le ministre des Travaux publics nous a dit, en discutant l'item à l'étude, qu'il craint que les travaux de dragage, cette année, ne soient plus dispendieux que par le passé. Je désirerais savoir dans quelles parties du pays et pour quels travaux il s'attend à payer davantage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En disant cela, j'avais surtout à la pensée les arrangements que nous sommes en voie d'effectuer pour les travaux de dragage du lac Huron et du lac Supérieur.

L'honorable M. TARTE : C'est une réponse bien vague.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question est également bien vague.

L'honorable M. TARTE : Le ministre sans doute, sait à quels travaux doit s'appliquer ce crédit. Il prétend que le dragage en certains endroits sera plus dispendieux que par le passé. J'ai bien droit de lui demander de quels travaux il s'agit. Si la question l'embarrasse——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas le moins du monde. La question posée, ai-je dit, étant vague, j'ai pensé qu'elle appelait une réponse analogue. J'ai pensé que, pour un homme si versé dans toutes ces questions, cette réponse suffirait ; mais puisqu'il veut que je réponde par le détail, je lui dirai donc que pour le dragage de la rivière Kaministiquia, nous avons payé 15 cents la verge. Les propriétaires de dragueurs ne veulent plus travailler pour ce prix. A Point Edward, à Sarnia, où les grandes compagnies de transport nous exhortent à faire des travaux de dragage, afin de faciliter aux vaisseaux l'accès aux quais et pour ne pas être obligées de se servir des ports des Etats-Unis, il nous faut payer de $1 à $3 de plus, l'heure. Nous n'avons pas de choix, puisqu'il ne s'offre pas de dragueurs. Nous avons eu recours à la publicité et nous nous sommes mis en communication avec différentes personnes, et nous faisons l'impossible pour conclure quelque marché au plus bas prix possible. C'est en réponse au député de Welland (M. German) que j'ai dit, je crois, qu'il nous faudrait payer des prix plus élevés. Il y a, en outre, une autre importante question à étu-

dier : celle de savoir s'il faut nous départir du système relatif à la mise en état et à l'entretien de notre propre matériel d'exploitation. Je le répète, c'est une question fort grave, et affirmer tout simplement que ce système est plus dispendieux, n'est pas résoudre le problème. Il faudra la décider au moyen de données précises appuyées sur les chiffres.

L'honorable M. TARTE : Si le ministre a ce renseignement sous les yeux, je tiendrais à savoir la quantité de travaux de dragage qu'il se propose de faire exécuter à Point Edward ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit est de $10,000. A mon avis, cette somme est insuffisante pour l'achèvement des travaux. Le budget principal actuellement à l'étude contient des crédits qui, à quelques exceptions près, sont affectés à des travaux déjà donnés à l'entreprise et en cours d'exécution.

Quand les item relatifs aux travaux nouveaux seront à l'étude, je serai en mesure de donner de plus amples éclaircissements. L'ingénieur en chef me dit que ce crédit nous permettra de pousser suffisamment les travaux destinés à faciliter aux vaisseaux l'accès du quai, de sorte que le commerce de ce port n'ait pas à souffrir.

L'honorable M. TARTE : Ce sont d'importants travaux.

M. CLARKE : Combien, de l'avis du ministre, faudra-t-il payer pour le dragage au Fort-William ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les matières à enlever diffèrent grandement ; il y a des roches, du tuf, des cailloux, du conglomérat, comme on le voit, une assez grande variété de substances. Comme je l'ai déjà dit, il y a une importante différence entre le dragage pratiqué au même endroit et à une certaine profondeur et celui de surface simplement, à l'affleurement du sol, pour ainsi dire. Un autre facteur dont il faut tenir compte, c'est la distance où se fait le transport des substances enlevées. On nous a demandé jusqu'à vingt-cinq cents la verge, dans cette section du pays.

M. CLARKE : Le ministre consent-il à payer ce prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, assurément, à moins qu'il ne soit impossible de faire autrement. C'est là une question qui demande mûre délibération. Le gouvernement ressemble à un marchand ou à un simple particulier qui tâche de conclure un marché aussi avantageux que possible. Nous avons entamé des négociations, et nous tâchons de payer le moins cher possible. S'il nous est impossible de faire exécuter ces travaux au prix que nous offrons, alors ou bien il faut payer le prix demandé ou bien force nous est de suspendre les travaux.

M. CLARKE : Le ministre, je l'espère, est en mesure de nous donner quelques renseignements au sujet des travaux à Port-Arthur. J'ai visité ce port l'automne dernier et je sais qu'on y tient beaucoup à ce que ces travaux soient poussés de l'avant. Ce sont des travaux d'urgence, car Port-Arthur et le Fort-William sont des ports dont l'importance grandit de jour en jour. Le ministre nous a donné de précieux renseignements, et il a d'autant plus droit à notre gratitude, qu'il se trouve en posture fort délicate et cela en raison du fait même signalé ici par l'ex-ministre des Travaux publics, que cet important ministère est menacé d'être désorganisé. Nous devons également tenir compte à l'ex-ministre des Travaux publics des excellents renseignements qu'il nous a donnés. Je m'accorde à dire avec l'honorable député que le gouvernement doit adopter pour système la construction de dragueurs modernes de premier ordre et l'exploitation de ces travaux par l'Etat lui-même.

Le ministre nous dit que le coût de l'exploitation d'un de ces dragueurs, de la capacité de six ou sept cent verges, y compris remorqueurs et chalands, est d'environ $35 par jour. Si l'affirmation du ministre est exacte, et que les entrepreneurs ne se contentent pas de $8 l'heure soit $80 la journée, alors qu'il porte à son budget un crédit plus élevé, affecté à la construction de dragueurs par l'Etat, car évidemment le pays y gagnerait. Mieux vaut construire, aux frais de l'Etat, des dragueurs de type moderne plutôt que de payer $8 l'heure ou $80 la journée pour des dragues dont la capacité ne dépasse pas 600 verges par jour. L'ex-ministre des Travaux publics ne pourrait-il pas se montrer un peu plus explicite ? Il avertit le comité quil y a un projet sur pied tendant à la désorganisation ou au démantèlement du ministère ? Si ce ministère est bien outillé, ce qui ne saurait faire doute, briser cette organisation serait vraiment un malheur national. Si le gouvernement se propose de fermer les ateliers nationaux à Sorel, et de donner ces travaux à des entrepreneurs, il devrait nous le dire. Il importe grandement que nous sachions ce que comporte l'avertissement que l'ex-ministre nous a donné. Le ministre (l'honorable M. Sutherland) voudrait-il bien nous dire ce renseignement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quel renseignement s'agit-il donc ?

M. CLARKE : Le prédécesseur du ministre des Travaux publics nous a signalé, à deux reprises, le fait qu'il y a un projet sur pied tendant à briser l'organisation et toute l'économie de ce ministère, à le démanteler à en amoindrir l'importance et la valeur, enfin à discontinuer le système inauguré il y a cinq ou six ans et qui a donné

de si excellents résultats. Si cette assertion a quelque raison d'être, nous avons droit de le savoir, avant de voter ces crédits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais donner de renseignements sur une question dont je ne sais absolument rien. Dans mes réponses à toutes les questions que m'a posées l'honorable député, j'ai apporté toute la franchise et la courtoisie possibles. S'il connaît quelque projet de ce genre, c'est à lui qu'il appartient de nous renseigner à ce sujet.

L'honorable M. TARTE : Je suis prêt à répondre à la question de l'honorable député. Nous avons lu une foule de harangues électorales et d'articles de journaux affirmant que certains services du ministère des Travaux publics, tels que ceux du dragage et des améliorations des ports doivent être transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Toutefois, comme le gouvernement n'a pas encore proposé à la Chambre de projet dans ce sens, je suis d'avis que le moment n'est pas venu de discuter la chose. L'honorable député a parfaitement le droit de demander ce renseignement. Or, comme le premier ministre n'est pas ici, je suppose que personne ne répondra à sa place. En passant, que le ministre me permette de lui donner un avis : c'est qu'il ne saurait apporter trop de prudence dans les travaux à exécuter à Port-Arthur et à Fort-William. Peut-être n'a-t-il pas encore eu le temps d'étudier sérieusement cette importante question. Fort-William et Port-Arthur sont des centres de commerce entre l'ouest et l'est. Il importe de donner à ces ports le meilleur outillage possible. Il s'y est fait certains travaux par le passé, mais il reste encore beaucoup à exécuter à l'avenir. Que le ministre se garde bien de faire aucune convention par laquelle il s'engagerait à exécuter ces travaux à la pièce, pour ainsi dire. La rivière de la Mission demande à être draguée, approfondie et élargie. Avant de quitter le ministère, j'avais donné instructions à M. Coste, un des plus habiles fonctionnaires du service, de dresser un rapport sur toute la situation. Je connais ces localités pour les avoir visitées et inspectées en personne, et j'en reconnais ici la haute importance. Faisons de Port-Arthur et de Fort-William des villes rivales de Duluth. Cette dernière ville n'est relativement que peu éloignée de ces centres de commerce canadien. Fort-William et Port-Arthur servent de débouchés à notre grand Nord-Ouest et il importe de bien outiller ces ports. Ce n'est peut-être pas le moment de discuter cette question ; mais j'ai cru utile de demander au ministre de ne pas accorder d'entreprises avant d'avoir soigneusement étudié la situation, afin de pouvoir nous soumettre un plan complet. L'année dernière, je pensais que nous avions à peu près terminé tous les travaux nécessaires sur la rivière Kaministiquia. Il restait fort peu de chose à faire.

M. CLARKE : Il y a quelques travaux de dragage à exécuter près de l'embouchure, je crois.

L'honorable M. TARTE : Il y a toujours des travaux de dragage à faire, quand on le veut. Ce qu'il faut aujourd'hui, c'est d'adopter un plan et de l'exécuter.

M. BRUCE : Je ferai observer au ministre des Travaux publics qu'il n'y a pas de crédit budgétaire pour le port d'Hamilton. Je vois qu'il y a des demandes de crédits en faveur de tous les petits établissements de pêche sur la côte du Saint-Laurent, mais pas un seul crédit ne figure au budget pour le grand port d'Hamilton, un port où toute la flotte anglaise pourrait facilement entrer.

Si j'ouvre le volume des Comptes publics, j'y constate que l'année dernière, on a dépensé $40,000 sur un petit fossé passant par les bas-fonds qui conduisent à Toronto, mais pas un seul dollar pour Hamilton. J'espère que le ministre n'oubliera pas Hamilton, quand viendra le moment de faire le partage des $13,000,000 d'excédent.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics, en parlant de Point-Edward et de Sarnia, a semblé nous dire qu'il avait l'intention d'y faire exécuter des dragages. Que se propose-t-il de faire à Port-Stanly ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons tout disposé de façon à ce qu'il y ait un dragueur à l'œuvre à Port-Stanley de bonne heure, l'année prochaine. Il sera peut-être nécessaire de discuter la chose plus à fond, quand le budget supplémenaire sera sur le bureau.

M. INGRAM : J'étais absent lorsqu'on a lu le premier item, et j'ignore les explications qu'a données le ministre. Pourrait-il me dire combien il y a de dragueurs en ce moment au Manitoba, et si le " Sir Hector " est du nombre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, un des remorqueurs se rattachant à la drague, porte, je crois, le nom de " Sir Hector ".

M. INGRAM : Est-ce un ancien ou un nouveau dragueur qu'on utilise actuellement au Manitoba ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a deux ; un ancien et un autre, relativement neuf.

M. INGRAM : L'année dernière, le ministre a fait réparer un ancien dragueur. Je tiendrais à savoir si ces réparations sont terminées, et dans l'affirmative, si ce crédit sera suffisant pour les finir ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je désire présenter une observation au comité, en ce moment. J'ai accordé une assez grande latitudes aux membres du comité, dans la discussion du premier article, afin de les mettre en mesure d'exprimer leurs avis sur la question du dragage dans son ensemble ; or, voi-

là qu'en ce moment ils s'écartent de l'étude de cet article, pour aborder celle de certains item qui figurent un peu plus loin à ce chapitre du budget, et qu'ils pourront plus tard discuter, à leur tour. Je désire donc informer le comité qu'après lui avoir accordé tant de latitude sur la question du dragage, je suis en lieu d'attendre des députés qu'ils feront une discussion pertinente des articles dont je ferai l'appel.

Maintenant, afin de donner à l'honorable député d'Elgin-ouest l'occasion de parler nous allons appeler le deuxième item, relatif à la drague du Manitoba.

M. CASGRAIN : Nous ne sommes pas encore arrivés là.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Non, et l'on ne peut pas traiter toute la question de dragage à propos du crédit pour la drague du Manitoba.

M. INGRAM : Très bien, je me conformerai à la règle en me bornant à discuter le crédit ? Quelles explications a-t-on à donner au sujet des vaisseaux compris dans le crédit de $30,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué longuement l'emploi de ce crédit de $30,000. Mais comme l'honorable député pouvait ne pas être dans la Chambre, je l'expliquerai de nouveau. Ce crédit servira à payer les réparations urgentes et générales des coques et machines des dragues, remorqueurs, chalands et barges qui appartiennent au gouvernement dans les différentes provinces du Canada.

M. THOMSON (Grey-nord) : Nous nous sommes un peu écartés du sujet, mais il y a une autre question que je voudrais poser à l'honorable ministre des Travaux publics ; le gouvernement possède-t-il une drague de capacité suffisante pour enlever le gouvernement actuel ?

M. INGRAM : M. le président, vous avez été assez bon de m'accorder la même latitude que vous avez accordée aux honorables députés qui m'ont précédé. Je voudrais maintenant dire un mot à propos d'une question qui a été posée la semaine dernière, à l'honorable chef du gouvernement (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et la réponse que l'on devait nous donner avant aujourd'hui. La semaine dernière, on a demandé au gouvernement des renseignements au sujet de la division du ministère des Travaux publics, et l'honorable premier ministre a promis de nous donner une réponse avant lundi dernier, mais la réponse n'est pas encore venue. Je crois qu'il est très important que nous soyons renseignés, et que nous sachions si le ministère doit être divisé ou non. Plusieurs jours se sont déjà écoulés depuis lundi dernier, et je dirai——

L'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre. J'ai décidé l'autre soir que la politique du gouvernement au sujet de la division des ministères des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ne pouvait être discutée devant le comité général de la Chambre, et qu'elle n'avait aucun rapport avec les crédits que ce comité est appelé à voter. J'ai depuis examiné la question avec plus de soin et je puis faire savoir au comité que s'il veut connaître la politique du gouvernement le moment de provoquer une explication est avant que la Chambre passe aux ordres du jour. Tout député peut demander alors au gouvernement d'expliquer sa politique à cet égard ; mais on ne peut, à mon avis, la discuter devant le comité. Elle n'est pas dans l'ordre. Elle n'a rien à faire dans ce comité.

M. CASGRAIN : M. le président, je m'incline devant votre décision, mais je crois que nous pouvons tourner la difficulté. Je vais proposer que le comité lève sa séance et rende compte de ses travaux. Je crois que nous ne devrions pas voter de crédits davantage avant que nous connaissions quelle est la politique du gouvernement sur cette question. C'est une question importante. Il est parfaitement connue dans cette Chambre et dans le pays qu'il a été question de cette division dans le discours du Trôn.e Voici le paragraphe qui en traite :

> Des bills concernant l'institution d'une commission des chemins de fer, la modification de la loi des brevets, la loi de la milice, l'immigration chinoise, la réorganisation du ministère de la Marine et des Pêcheries, le règlement des différends entre patrons et employés de chemins de fer, et divers autres sujets, vous seront soumis.

Nous voici maintenant très avancés dans la session, peut-être pas aussi proches de la fin que quelques honorables députés le désireraient, mais raisonnablement avancés dans nos travaux, et le gouvernement n'a pas encore fait connaître sa politique au sujet de ce que mon honorable ami le député de la division Sainte-Marie, de Montréal (l'honorable M. Tarte) a appelé le démembrement du ministère des Travaux publics.

On nous demande aujourd'hui de voter de fortes sommes pour des travaux publics, et si ce que l'on dit est vrai, ces sommes seront dépensées non par le ministère des Travaux publics, mais par celui de la Marine et des Pêcheries. Tous les membres de cette Chambre se rappellent que lorsque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'est présenté devant ses électeurs, l'excuse qu'il a donnée d'avoir accepté le ministère de la Marine et des Pêcheries, de n'avoir pas insisté pour avoir celui des Travaux publics, que venait d'abandonner mon honorable ami de Sainte-Marie, était que l'on devait transférer au ministère de la Marine et des Pêcheries une très importante portion du ministère des Travaux publics. Le candidat ministériel annonça alors, non pas seulement le candidat ministériel, mais un ministre parlant, je suppose, au nom du gouvernement même, annonça que cette partie du ministère des Travaux publics qui a

trait aux transports, la question la plus importante qui soit maintenant soumise au pays, et à l'amélioration des havres et rivières, devait être transférée à son ministère. Tel est le langage dont s'est servi l'honorable ministre pour annoncer la politique du gouvernement à ses électeurs ; telle est la raison qu'il a donnée pour n'avoir pas insisté sur son droit de succéder à l'honorable député de Sainte-Marie au ministère des Travaux publics. Or, ainsi que je l'ai dit précédemment, on nous demande de voter de fortes sommes pour le ministère des Travaux publics, lesquelles, en toute probabilité, si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit la vérité, ce dont je ne doute pas un seul instant, seront dépensées par lui, dépensées par le ministère de la Marine et des Pêcheries et non pas par mon honorable ami le ministre des Travaux publics. Je sais que mon honorable ami le ministre des Travaux publics est animé de bonnes intentions ; je sais qu'il fait tout ce qu'il peut pour nous donner tous les renseignements en sa possession, mais je dis que si prochainement ou à la fin de la session une partie de son ministère doit aller au ministère de la Marine et des Pêcheries, il ne peut pas réellement dire quelle sera la politique du ministère lorsque cette division aura eu lieu. Conséquemment, il me paraît très important que cette question soit réglée maintenant, avant que nous votions de nouveaux crédits, et avant que nous mettions dans les mains de l'honorable ministre des Travaux publics de nouveaux fonds, le ministre devrait faire connaître quelle sera la politique suivie par son successeur en rapport avec cette partie importante des travaux publics du Canada. Que fera son successeur ? Mon honorable ami le ministre des Travaux publics peut-il nous dire quelle sera, pour me servir de l'expression de l'honorable député de Sainte-Marie, l'orientation de la politique du ministère des Travaux publics. Comment mon honorable ami peut-il savoir que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, s'il prend charge d'une partie du ministère des Travaux publics, suivra la politique qu'il expose aujourd'hui au comité ? Mon honorable ami peut-il dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne suivra pas la politique qui a été énoncée dans cette Chambre par l'honorable député de Welland (M. German), savoir : remiser toutes les dragues qui ont coûté tant d'argent et donner le dragage à l'entreprise. Mon honorable ami peut-il dire que ce ne sera pas là la politique de son successeur ? Probablement que ce successeur sera nommé à la fin de la session, si la rumeur qui circule est vraie. Le comité devrait être unanime à ne plus voter d'argent, à n'en plus donner à l'honorable ministre des Travaux publics, jusqu'à ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries soit ici pour nous dire si son intention est de suivre la politique exposée par mon honorable ami. Mais la principale question, celle au sujet de laquelle nous devons insister que l'on nous donne une réponse maintenant, est : Quelle est la politique du gouvernement au sujet du ministère des Travaux publics ? Est-il vrai que ce ministère doive être divisé en deux ; est-il vrai que la partie la plus importante du ministère des Travaux publics, savoir : la direction des travaux que nous avons discutés ici ce soir et l'emploi de ces sommes que l'on nous demande de voter resteront entre les mains de mon honorable ami ou seront transférés à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Est-il vrai que le ministère des Travaux publics, qui, depuis la Confédération, je crois, a été constitué tel qu'il est aujourd'hui, sera démembré, pour me servir de l'expression de l'honorable député de Sainte-Marie, ou doit-il rester tel qu'il est aujourd'hui ? En d'autres mots, le gouvernement tiendra-t-il les promesses faites aux électeurs de Maisonneuve ? Est-ce là la politique du gouvernement, ou le ministère des Travaux publics doit-il rester intact tel qu'il est aujourd'hui, conservant et continuant à avoir à sa tête mon honorable ami qui remplit si bien la position. Ce ministère doit-il rester en entier sous sa direction, ou sera-t-il divisé, et en donnera-t-on une partie au ministère de la Marine et des Pêcheries ? Les amis mêmes du gouvernement devraient insister pour avoir une réponse catégorique à cette question avant de voter de nouvelles sommes à ce ministère.

M. INGRAM : Cette question est très sérieuse. Nous voyons d'abord un ministre qui diffère d'opinion avec ses collègues et qui est obligé de sortir du cabinet. Qu'arrivera-t-il ensuite ? Plusieurs députés viennent ici à Ottawa demander la nomination d'un successeur à ce ministre et finalement M. Préfontaine est choisi. Mais au lieu d'obtenir le portefeuille des Travaux publics on lui donne celui de la Marine et des Pêcheries, et il s'en retourne vers ses électeurs auxquels il promet que le ministère des Travaux publics sera divisé et qu'il administrera celui de la Marine et des Pêcheries en même temps qu'une forte partie de celui des Travaux publics. Je voudrais faire remarquer à l'honorable ministre de la Marine——

Un honorable DEPUTE : Il n'est pas ici.

M. INGRAM : Il n'est pas ici et il y est bien rarement. Je veux faire remarquer que lorsque la province de Québec avait le ministère des Travaux publics—il était juste probablement qu'un ministre de cette province présidât ce ministère—il n'a jamais été question de le diviser, mais maintenant que ce ministère est confié à un représentant de la province d'Ontario, ce serait un affront à faire à la plus grande province du Canada que de diviser ce ministère en deux. Ce serait aussi un affront à faire à l'honorable M. Sutherland, qui dirige présentement ce ministère avec honneur pour lui-même et pour le pays, bien qu'il n'y ait pas longtemps

qu'il occupe cette charge, si on lui enlevait une partie de ses fonctions. Il n'y a aucun doute que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) a contribué à préparer la déclaration dans le discours du trône à l'effet que ce ministère serait réorganisé. Il a pris sur lui de déclarer dans la province de Québec que le ministère des Travaux publics serait divisé et a fait publier cette déclaration dans la presse ; mais maintenant qu'il est dans la Chambre des communes il n'est pas aussi courageux. Il y a quelques jours, il n'a pas osé déclarer devant la Chambre si ce qu'il avait dit à Maisonneuve était ou n'était pas exact. L'autre soir, l'honorable ministre qui maintenant dirige la Chambre (l'honorable M. Fielding) n'a pas voulu se fier à son ami, l'honorable M. Préfontaine, qui avait été trop loquace en plusieurs occasions précédentes, pour répondre à la question qui lui était posée, et il s'est efforcé de protéger le jeune ministre de la Marine et des Pêcheries—jeune dans le sens qu'il est le dernier arrivé dans le cabinet. Puis, lorsque l'attention de l'honorable premier ministre a été appelée sur la question, celui-ci afin de détendre la situation, promit qu'il ferait connaître la politique du gouvernement sur cette question dans une journée ou deux. Mais nous attendons déjà depuis plusieurs jours et aucune déclaration ne vient. Vu la déclaration inscrite dans le discours du trône ; vu aussi celle qui a été faite dans cette Chambre, il y a quelques jours, nous voulons savoir quelle est la politique du gouvernement avant que nous votions d'autre argent. J'avertis le gouvernement qu'il serait dangereux pour lui de tenter de diviser le ministère des Travaux publics. Si le ministre actuel (l'honorable M. Sutherland) n'administre pas bien ce ministère, il serait plus honorable alors de lui demander sa démission, et non pas de faire un affront à la province d'Ontario en disant effectivement que l'honorable ministre (l'honorable M. Sutherland) n'est pas capable d'administrer le ministère des Travaux publics. Si je devais croire ce que j'ai lu dans le Herald de Montréal, et dans le Witness de la même ville, sur la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) lorsqu'il occupait la charge importante de maire de Montréal ; si je devais croire tout ce que ses propres amis politiques ont dit de lui, alors j'aurais quelque appréhension de voir se faire la division projetée du ministère des Travaux publics, qui est un des ministères où il se dépense le plus d'argent. J'avertis le gouvernement que dans la province d'Ontario, et dans les autres provinces aussi, je n'en doute pas, l'on verrait d'un très mauvais œil ce changement. Je compte donc que si le gouvernement a jamais songé à faire ce changement il en abandonnera l'idée immédiatement, parce que je puis l'assurer que le pays ne le tolèrerait pas.

M. CLANCY : Les ministres ne peuvent pas ainsi rester silencieux et ne faire aucun cas de ce qui est dit de ce côté-ci de la Chambre. Je demande au leader de la Chambre s'il n'est pas juste que nous sachions en quoi doit consister la réorganisation projetée du ministère de la Marine et des Pêcheries. On l'a annoncé dans le discours du trône et il n'y a aucun doute que le ministre de la Marine et des Pêcheries était à la table du conseil lorsque cette déclaration a été rédigée. Connaissant avant cette déclaration quelles étaient les intentions du gouvernement, ce ministre a dit à ses électeurs plus en détail ce qui sera fait, et maintenant le leader de la Chambre est en toute justice tenu de nous dire quelle est la politique du gouvernement sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas manquer de courtoisie mais je crois que mon honorable ami (M. Clancy) a oublié que cette question a été posée il y a quelques jours, et que le gouvernement a poliment donné tous les renseignements qu'il convenait de donner en réponse à cette question. La vie est trop courte pour répéter la même chose tous les jours.

M. CLANCY : L'honorable ministre a répondu à ma question avec beaucoup de politesse, mais aussi d'une façon très vague. Qu'il me permette de lui rappeler, cependant, que lorsque l'on ne reçoit pas de réponse aux questions, on peut les poser de nouveau. Nous prendrons soin de rappeler à l'honorable ministre que la réponse qui a été donnée à la question n'est pas suffisante. Prétend-il que lorsqu'une politique est annoncée dans le discours du trône elle devient un secret d'Etat ? Pense-t-il que le pays n'a pas droit de savoir, spécialement lorsque nous votons de l'argent à ce ministère, quels sont les détails d'un changement de si grande importance ? Je demanderai à l'honorable ministre si c'est là traiter cette Chambre avec la franchise et la justice qui lui sont dues. Lorsqu'il dit que la vie est trop courte pour répondre, il n'est pas très courtois, car il implique par là que la question est intempestive. Ce n'est pas la manière de nous satisfaire, parce que c'est une question au sujet de laquelle la Chambre a le droit d'avoir des renseignements lorsqu'on lui demande de voter des sommes pour le service du pays. Je serais le dernier à insister pour avoir des renseignements sur une question politique importante qui n'aurait pas encore été murie ; mais celle-ci l'a été, et aujourd'hui l'honorable ministre nous dit que la vie est trop courte pour répondre à la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : La vie est trop courte pour répéter toujours la même réponse.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il jamais répondu à la question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : Quelle était la réponse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être que mon honorable ami n'était pas ici. La réponse a été que lorsqu'un bill, proposant des changements dans les ministères, serait présenté, la Chambre serait mise alors en possession de tous les renseignements sur l'objet de ce bill.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait que nous ne sommes plus obligés de nous en rapporter au bon vouloir de l'honorable leader de la Chambre lorsqu'une question prend la forme d'un bill, parce qu'alors elle devient propriété publique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami est si renseigné, il ne devrait pas poser de questions.

M. CLANCY : C'est parce que je ne suis pas renseigné que j'en pose, et lorsque l'honorable ministre nous dit que les renseignements seront donnés lorsqu'un bill sera présenté, ce n'est pas une réponse. L'honorable ministre sait que le premier ministre a jugé il y a un jour ou deux, que la question avait assez d'importance pour dire qu'il donnerait à la Chambre les renseignements demandés au commencement de cette semaine. Nous avons maintenant dépassé le milieu de la semaine, et je crois que l'honorable ministre devrait nous dire qu'il va donner à la Chambre les renseignements promis par le premier ministre.

M. REID (Grenville): Vu la déclaration faite dans le discours du trône disant que ce ministère devait être réorganisé, je crois qu'il est très injuste d'avoir d'abord demandé au comité de voter ce crédit ; vu que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'absente de cette Chambre pendant que l'on vote ces crédits, qu'il devrait être ici pour faire connaître sa politique, au cas où ce serait lui qui aurait charge de dépenser cet argent, je crois dans ces circonstances, car il n'y a aucun doute que la réorganisation de ce ministère va se faire pendant la présente session, que ces crédits devraient rester en suspens, jusqu'à ce que cette réorganisation ait lieu. Je demande alors permission de proposer——

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. REID (Grenville) : Je désire donc proposer que ces crédits restent en suspens tant que la réorganisation n'aura pas été annoncée à cette Chambre.

M. McCREARY : Il me semble, M. l'Orateur, qu'il serait temps que cette dispute prenne fin. Nous passons ici nos jours et nos nuits en comité des subsides et nous ne sommes pas encore rendus à la moitié des crédits d'un ministère. Je crois que si quelques-uns de ces honorables députés demeuraient à trois ou quatre mille milles d'ici, ils ne seraient pas aussi portés à gaspiller le temps de la Chambre. L'honorable député d'Elgin-est a dit que c'était une question sérieuse que celle de savoir si cet argent devait être dépensé par le ministre des Travaux publics ou par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce peut être une question sérieuse, au point de vue de parti, mais je prétends qu'il n'y a pas un pour cent des électeurs qui s'occupent quel est le ministère qui dépense l'argent, d'autant que cet argent est sagement dépensé. Je vois trois ou quatre fonctionnaires des ministères qui sont ici depuis plusieurs soirs attendant que nous votions ces crédits. Combien de temps cela va-t-il durer ? C'est une honte de gaspiller l'argent du peuple de cette façon. S'il y a quelques-uns de ces crédits contre lesquels les honorable députés ont des objections, il est de leur devoir de proposer qu'ils soient rayés ; mais ils ont peur de faire cela parce que cela pourrait nuire à quelques-uns de leurs amis. Si les choses doivent continuer ainsi, nous devrions nous assembler le matin à neuf heures et continuer à siéger jusqu'au samedi soir. Je remercie Dieu que le temps arrive où ce ne sera pas la charrue qui mènera les bœufs, mais les bœufs qui mèneront la charrue, que les députés de l'Ouest obligeront ces honorables députés à venir ici et à rester ici. Cela n'arrivera peut-être pas à la fin de ce recensement, mais arrivera certainement à la fin du prochain recensement. Nous avons eu pendant trois ou quatre semaines des discours ronflants sur le budget qui n'étaient qu'une répétition de vieux et anciens discours. Si vous ouvrez les Débats d'il y a vingt-cinq ans, vous y trouverez les mêmes discours. J'espère que les honorables députés qui s'opposent à l'adoption de ces crédits considèreront sérieusement les pertes que plusieurs hommes d'affaires de l'ouest subissent en venant ici. Il n'y a rien d'étonnant qu'il soit difficile de trouver dans la Colombie Anglaise ou les Territoires du Nord-Ouest des personnes pour venir à Ottawa. Si les travaux de la session pouvaient se faire en deux ou trois mois, le mal ne serait pas aussi grand, mais il y en a peu qui puissent sans faire souffrir leurs affaires, être absents de chez eux la moitié de l'été. Je demanderai aux honorables députés de la gauche de vouloir bien réfléchir sur ces quelques considérations.

M. INGRAM : Je ne suis pas un de ceux qui prennent le temps de la Chambre à parler sur le budget. Je n'ai pas parlé une seule fois sur le budget depuis que je suis dans la Chambre. J'ai mes raisons pour cela. Je crois que plusieurs amis du gouvernement aiment à saisir cette occasion de placer un discours et c'en est une excellente pour eux. Je crois que l'honorable député n'a pas considéré soigneusement la question, car il ne parlerait pas de la manière dont il a parlé. Voici qu'un ministre quitte la cité d'Ottawa, s'en va dans la province de Québec, et donne au public des renseignements que l'on refuse aux membres de cette Chambre ? Si la déclaration que l'honorable ministre a faite à

Québec est inexacte, il devrait avoir assez de courage de le dire ici dans cette Chambre.

Un DEPUTE : Qu'a-t-il affirmé ?

M. INGRAM : Il a déclaré que le ministère des Travaux publics devait être divisé, et qu'il administrerait une partie de ce ministère en sus du sien. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas contredit cette déclaration dans cette Chambre. L'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston) et celui d'Ontario-nord (M. Grant) ont accompagné l'honorable ministre à Hamilton, et si nous ne pouvons pas recevoir de l'honorable ministrè des Finances les renseignements que nous désirons, peut-être que ces deux honorables députés qui avaient sans doute la confiance du ministre de la Marine à Hamilton, pourront nous éclairer.

On ne peut faire à mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) le reproche qu'il surveille le vote des crédits. Si nous devions nous reposer sur les partisans du gouvernement pour critiquer les crédits, il n'y aurait pas de frein à la dépense. Nous sommes donc dans nos droits, lorsque nous demandons des renseignements sur ces dépenses importantes, et en agissant ainsi nous ne demandons aucune faveur à nos honorables amis de la droite. Ces derniers ne manquent pas pendant les élections d'accuser l'opposition de ne pas avoir proposé le rejet de certaines dépenses. Mais ils oublient que pendant les dix-huit années qu'ils ont été dans l'opposition, et lorsque la presse les louangeait jusqu'à un certain point de la manière dont ils discutaient les crédits, ils n'ont presque rien proposé de retrancher des $600,000,000 de crédits et plus demandés par les gouvernements conservateurs. Le devoir d'une opposition n'est pas simplement de s'opposer à un crédit et ensuite de demander le vote. Vous ne trouverez aucune opposition intelligente qui suivra cette ligne de conduite. Si nous devions agir ainsi nous resterions ici de janvier à décembre. Ce n'est pas notre politique et ce n'est pas notre devoir non plus de proposer des votes à propos de tous les crédits. Nous savons reconnaître que l'honorable ministre des Travaux publics n'est pas depuis longtemps à la tête de ce ministère, et conséquemment nous ne le harassons pas de toutes sortes de questions. Nous pourrions lui poser plusieurs questions importantes et sérieuses, mais vu qu'il est nouveau dans ce ministère, il serait déraisonnable de s'attendre qu'il réponde sur des sujets avec lesquels il n'est pas encore familiarisé. Conséquemment notre courtoisie à son égard a été telle que même des amis du gouvernement nous blâment de notre indulgence et des critiques trop douces que nous faisons de temps à autre des dépenses de son ministère. L'opposition a le droit de poser des questions qu'elle croit à propos au sujet des crédits, et nous entendons bien exercer ce droit. Que nos critiques soient indulgentes ou sévères, c'est notre affaire. Nous ne sommes pas ici par la faveur des honorables députés de la droite, mais parce que nous avons obtenu les suffrages du peuple, et que nous avons gagné nos élections d'une manière honorable, et nous en sommes fiers. Je suis très heureux que ces remarques soient si applaudies et que les honorables députés des deux côtés de la Chambre les apprécient. Je voudrais que les honorables députés de la droite puissent en dire autant.

Une VOIX : Que dites-vous de Gamey ?

M. INGRAM : Je suis très heureux de cette interruption. M. l'Orateur, si ceux qui ont témoigné contre Gamey, si je puis m'exprimer ainsi——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. INGRAM : Je suis dans l'ordre. Si les honorables députés qui ont déposé contre M. Gamey ont dit vrai, il y a une chose dont je puis féliciter M. Gamey, c'est qu'il aura la satisfaction de dépenser pour son usage personnel ou pour tout autre usage qui lui plaira, l'argent qu'il a déposé en cour et devant la commission.

Une VOIX : Qu'est-ce que cela a à faire avec les item ?

M. INGRAM : Nous ne sommes pas pour le moment restreints à ces crédits particuliers, mais nous avons notre liberté et nous nous proposons d'en profiter jusqu'à ce que le gouvernement se décide à nous donner les renseignements que nous voulons avoir. Le principal but du gouvernement actuel semble être de rechercher comment tendre sa voile à tous les vents afin de recueillir le plus de votes possible et se maintenir au pouvoir. Je me souviens que lorsque les ministres sont arrivés au pouvoir en 1896, ils étaient innocents et sans parti pris, et quand l'opposition leur posait des questions, ils y répondaient d'une façon très franche. Ils changèrent bientôt de tactique, et l'on ne peut maintenant avoir une réponse d'eux, tant qu'il ne se sont pas suffisamment mis à couvert, et cela prend souvent beaucoup de temps. Je suis heureux de voir que mes amis de la droite savent si bien se divertir et recevoir mes remarques d'une façon si joviale ; je voudrais qu'il en fût toujours ainsi. Le gouvernement semble avoir perdu tout sens du devoir et de la justice en persistant dans son mutisme et en refusant de répondre aux questions très importantes que nous lui posons. Je ne sais pas si l'honorable ministre des Finances s'imagine que la réponse très vague qu'il a donnée va satisfaire le public ou l'opposition, mais je puis l'assurer que nous allons persister à réclamer, tant que nous n'aurons pas obtenu les renseignements que nous demandons.

Le gouvernement fera très certainement une grave erreur s'il divise le ministère des

Travaux publics et s'il en donne une partie au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) qui semble croire qu'il n'est pas tenu d'être à son siège dans cette Chambre. Se considérant encore à l'abc de sa carrière de ministre il ne profite pas des avantages qui lui sont offerts d'apprendre. On devrait tout naturellement s'attendre le voir assister à la classe et y recevoir de temps à autre des leçons sur la manière d'administrer les affaires de son ministère. Mais il ne semble pas croire qu'il est de son devoir d'assister aux séances. Cependant, je crois qu'il serait très utile à l'honorable ministre actuel des Travaux publics d'avoir l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à son siège pour l'aider de ses connaissances au sujet des crédits concernant les havres et rivières dans la province de Québec. S'il était à son siège et donnait ces renseignements, la Chambre en profiterait, et nous n'entendrions pas des députés de l'autre côté de la Chambre, comme l'honorable député de Selkirk, trouver à redire à notre conduite. Pourquoi ne critique-t-il pas l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui n'est pas à son siège pour remplir son devoir ? Où est l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ?

M. MARCIL (Bonaventure) : Je crois qu'en justice pour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) il est à propos de dire qu'il est à Montréal assistant, en compagnie de l'honorable ministre du Travail, à une conférence entre les représentants des expéditeurs et des armeurs en vue d'amener un règlement de la grève.

M. INGRAM : Je suis très heureux d'apprendre cela, et je suis prêt à féliciter l'honorable ministre parce qu'il fait son devoir dans la circonstance actuelle. Mais l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) voudra-t-il nous donner les raisons des absences si fréquentes de l'honorable ministre en d'autres circonstances? Personne ne peut expliquer pourquoi le siège de l'honorable ministre est toujours vide. Mais un député se lève lorsqu'il croit avoir une bonne raison pour expliquer l'absence du ministre.

M. TALBOT : L'honorable député (M. Ingram) me permettra-t-il de l'interrompre? Pourquoi ne pose-t-il pas sa question lorsque l'honorable ministre est à son siège?

M. INGRAM : La question a été posée l'autre jour lorsque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries était à son siège et il n'a pas eu le courage d'y répondre. Il a rougi—il est devenu tout rouge lorsque le premier ministre s'est levé pour répondre.

M. TALBOT : Il n'est pas devenu bleu.

M. INGRAM : Peut-être pas, mais je crois qu'il s'est trouvé très mal à l'aise. Je ne veux pas prendre plus longtemps le temps de la Chambre——

Quelques VOIX : Continuez!

M. GALLIHER : Continuez!

M. INGRAM : Certains députés qui demeurent loin d'Ottawa ne sont pas évidemment pressés de retourner chez eux.

M. GALLIHER : Cela ne me fait pas de différence.

M. INGRAM : L'honorable député se trouve évidemment fort bien à Ottawa, et est convaincu que la session va être longue. Je ne croyais pas qu'il serait heureux de rester ici, vu le coup droit qu'il a reçu l'autre jour. Cette question du plomb est dans son genre aussi sérieuse que celle du ministère des Travaux publics. L'honorable député ferait peut-être bien de profiter de l'occasion qui se présente et demander au gouvernement ce qu'il entend faire au sujet du plomb. La motion qui est devant le fauteuil ouvre un champ très vaste au débat, et tous les mécontents ont une occasion unique dont ils devraient profiter, d'autant plus que l'honorable ministre des Finances semble être de bonne humeur. L'honorable député (M. Galliher) pourrait essayer de convaincre l'honorable ministre des Finances de la nécessité d'imposer un droit sur le plomb. Je vais permettre à l'honorable député de prendre la parole, s'il le désire. Mais il ne dit rien, et il ne pourra pas dire à ses électeurs qu'il n'a pas eu l'occasion de poser la question au ministre des Finances.

M. GALLIHER : Je remercie l'honorable député (M. Ingram) de prendre autant de soin des intérêts de mon district ; mais je dois lui dire que je crois être capable de voir à cela sans son concours.

M. SPROULE : L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), nous a donné des renseignemnts très importants. Il nous a appris que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'occupait de régler une grève. Il semblerait que la plus grande partie des membres du gouvernement ont été en grève toute la session car ils n'ont pas été ici. Et ils ne veulent pas non plus permettre à d'autres de travailler à leur place. Leurs membres sont dispersés : un en Chine, un en Angleterre, un à Montréal ; et je ne sais pas où sont les autres, mais lorsque nous avons besoin de quelque renseignemnt ils sont toujours absents, ce qui rend très difficiles les travaux de la session. Nous avons donc droit et c'est notre devoir, de demander que le gouvernement nous donne au plus tôt non pas seulement une explication sur les changements ministériels qui ont eu lieu pendant la vacance, mais aussi sa politique. Le gouvernement nous a dit dans le discours du trône qu'il devait réorganiser certains ministères, et nous ne pouvons certainement pas continuer les travaux de la session tant que nous ne connaîtrons pas quelle sorte de réorganisation on fera. Nous votons, à la demande du ministre des Travaux publics, des sommes qui devront être dépensées par le

ministre de la Marine et des Pêcheries, si nous devons en croire la presse ministérielle, et cependant le ministre de la Marine et des Pêcheries ne nous a pas soufflé un mot de la politique qu'il suivra dans la dépense de ces argents.

La Chambre a le droit de savoir ce qui en est, et je soumets respectueusement que c'est le devoir du gouvernement de nous renseigner le plus tôt possible. Le premier ministre, en rendant compte des changements ministériels, a dit que ces informations n'avaient pas aujourd'hui l'importance qu'on leur attribuait autrefois ; car en ces jours de publicité, il n'y avait rien qu'il pût annoncer à la Chambre que la Chambre ne connût déjà par les journaux. C'est précisément ce qui nous engage à poser ces questions ; car les journaux, particulièrement dans la province de Québec, au cours de la lutte électorale où le ministre de la Marine et des Pêcheries se trouvait engagé, ont annoncé, il y a peu de temps, que des changements importants auraient lieu, et que par suite de ces changements beaucoup de l'ouvrage exécuté aujourd'hui par le département des Travaux publics serait transféré au département de la Marine et des Pêcheries. Le nouveau ministre aurait ainsi de fortes sommes à sa disposition et serait à même d'inaugurer une politique à lui. J'aimerais à savoir, M. l'Orateur, ce qui amuse tant le député de London (M. Hyman). Ne s'intéresse-t-il donc pas à la discussion ? Quand sera-t-il en mesure de fournir des informations au sujet des changements qui doivent se faire dans le département où il doit entrer ?

M. HYMAN : Je ne vois pas, M. le président, pour quelle raison l'honorable député me signale à l'attention.

M. SPROULE : Pour la raison que j'ai vu l'honorable député faire ce pourquoi il lui arrive souvent, en sa qualité de président du comité des chemins de fer, de rappeler à l'ordre les députés .

M. HYMAN : Pour avoir souri ?

M. SPROULE : Non, pour avoir interrompu un membre de l'assemblée dans son discours. J'ai été interrompu.

M. HYMAN : Je déclare, M. le président, que je n'ai en aucune manière interrompu l'honorable député.

Quelques VOIX : Retractez-vous ?

M. SPROULE : Il n'y a pas lieu de me rétracter. Je vais dire ce que je me proposais de dire lorsqu'on m'a interrompu au milieu d'une phrase. L'hilarité était telle que je dus m'arrêter ; il n'y avait aucun bon sens.

M. HYMAN : J'avertis l'honorable député que le chef de l'opposition sourit.

M. SPROULE : Un sourire ne fait pas de bruit, mais le rire bruyant des membres de la droite, je pourrais le caractériser en citant la Bible, mais je m'abstiens. Je dis donc que non seulement nous sommes dans notre droit en demandant que le ministère nous fournisse ces renseignements et ces explications, mais nous manquerions à notre devoir si nous ne le demandions pas. Quels changements vont être effectés dans les bureaux ? Quelle sera la ligne de conduite du ministère en ce qui regarde le département de la Marine et des Pêcheries, auquel on a, dit-on, attribué la dépense des deniers qu'on nous demande de voter ce soir ? Nous avons le droit d'être renseignés là-dessus avant de voter un seul dollar. Il n'y a aucune bonne raison de blâmer l'opposition lorsqu'elle ne fait que son devoir à l'égard de ses commettants. Le gouvernement faciliterait grandement l'expédition des affaires s'il profitait de la première occasion pour fournir ces renseignements à la Chambre.

M. CASGRAIN : C'est, à mon avis, le moment de lire ce que je pourrais appeler le compte rendu officiel du discours prononcé à Montréal par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, dans la circonstance en question. Ce discours, il est vrai, n'a pas été prononcé au cours de la lutte électorale, mais quelque temps auparavant, devant un club libéral de la partie est de Montréal. C'est le compte rendu textuel du discours.

Une VOIX : Allez-vous le lire en entier ?

M. CASGRAIN : Je le lirai en entier si ces messieurs de la droite le désirent.

M. DOUGLAS : Si le discours en vaut la peine, lisez-nous le tout.

M. CASGRAIN : Il en vaut la peine et le compte rendu en est exact. Je vais commencer par le lire en français. Je le signale à l'attention de mon honorable ami d'Essex (M. Cowan) qui compte un grand nombre de Canadiens-français dans son comté. Il comprendra peut-être la version française que je vais lire.

Une VOIX : Dans quel journal ce compte rendu que vous lisez se trouve-t-il ?

M. CASGRAIN : Dans la Patrie. Ces messieurs ont-ils quelque objection à la Patrie, maintenant ? Pensent-ils qu'un compte rendu textuel dans la Patrie ne soit pas exact ? Alors je dirai que des comptes rendus semblables ont paru dans la Presse, que la droite ne répudiera pas, je pense. Voici ce qu'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette circonstance importante où il exposait ce qu'il appelait la politique du gouvernement.

"REPARTITION DES TRAVAUX PUBLICS."

Mais on vous dira : le département des Travaux publics est un département qui dépense des millions, qui a un patronage énorme et, par le fait qu'on va l'enlever à la province de Québec, on va enlever tout ce patronage-là à la province de Québec. Messieurs, soyons raisonnables, examinons la situation telle qu'elle est. Les travaux publics, à l'heure qu'il est, ont, en effet, une dépense à contrôler de plu-

sieurs millions. Ceci est dépensé en bâtisses publiques, en entretien de bâtisses publiques, y compris les bâtisses du parlement d'Ottawa, et la construction de nouvelles bâtisses partout, dans chaque partie du pays, où il est besoin. De plus, le département des Travaux publics, jusqu'à aujourd'hui, s'est occupé à faire le creusage de nos rivières, à faire les travaux d'améliorations dans le port de Montréal avec l'aide, bien entendu, de la commission du havre et avec l'aide du département de la Marine et des Pêcheries. Mais si l'on met chacun à sa place et si l'on dit au département des Travaux publics, et cela non pas purement et simplement par des paroles, mais par des actes ; si l'on dit simplement vous n'aurez sous votre contrôle, strictement parlant, que les travaux des bâtisses publiques et les améliorations publiques qui ont rapport avec l'entretien du pays ; mais tout ce qui a rapport à la navigation, tels que les travaux de creusement des rivières, tels que les travaux de construction de quais, de construction d'élévateurs, tels que les travaux de cales sèches et ainsi de suite, si l'on dit : Tout cela, cela dépend de la navigation, et cela dépend par conséquent du département de la Marine et des Pêcheries, et qu'on le mette dans une loi, est-ce que vous n'avez pas là toutes les garanties que vous pouvez désirer? Mais l'on vous dit aussi : " C'est pour en faire accroire à la province de Québec qui a toujours été sacrifiée." Eh bien, messieurs, encore une fois, je vous le répète, soyons raisonnables. Si je vous dis, comme je l'ai dit d'ailleurs deux fois, que j'ai accepté un portfeuille dans les conditions qui viennent d'être sanctionnées, c'est parce que j'ai cru sincèrement aux promesses qui ont été faites, aux déclarations qui ont été faites, et c'est parce que je suis convaincu que cette parole donnée, cet engagement pris seront réalisés. Il ne peut pas y avoir de doute là-dessus. Et je peux vous dire plus, messieurs, et je demande si l'on peut me contredire. On a prétendu que l'honorable James Sutherland, actuellement ministre des Travaux publics, avait intrigué et avait insisté pour avoir ce département. Eh bien ! je vous déclare ici et je défie la contradiction là-dessus : l'honorable M. Sutherland n'a abandonné le ministère de la Marine et des Pêcheries qu'à contrecœur et malgré lui, et parce que tout simplement il était entendu qu'une partie des travaux, ceux dont il ne veut pas s'occuper et qu'il prétend de voir appartenir au département de la Marine et des Pêcheries, devaient paser au département de la Marine et des Pêcheries. Je pourrais vous dire qu'il a même été suggéré —ceci je ne suis pas en position de l'affirmer— mais il a été même suggéré que tous les canaux du Saint-Laurent seraient mis sous le contrôle du département de la Marine et des Pêcheries.

Maintenant, en cas que mon honorable ami le ministre des Travaux publics n'ait pas tout compris ce que j'ai lu, j'en donnerai, avec la permission du comité, la traduction anglaise :

But we will say, the Department of Public Works spends millions of dollars and has an enormous patronage, and therefore we are going to take away from the province of Quebec this patronage which has always belonged to Quebec.

M. BUREAU : Vous dites : " we " ; dans le français est-ce " we ", ou " on " ?

M. CASGRAIN : C'est " on ". Dans le mauvais français de ce discours " on " veut dire " nous ".

Gentlemen, let us be reasonable, let us examine the situation as it is. The Department of Public Works at this moment are spending several millions of dollars. This sum is spent in public buildings and their maintenance, including the parliament buildings at Ottawa, and in the construction of new buildings in every part of the country where they are needed. Moreover, the Department of Public Works until now has had the dredging of the rivers, has carried on the improvements in the port of Montreal, with the assistance, of course, of the harbour commission and of the Department of Marine and Fisheries. But if we put every man in his place, and if we say to the Department of Public Works, not only by words but by deeds, you shall only have under your control the works on the public buildings and the public improvements which relate to the maintenance of the country, but everything which concerns navigation, such as dredging the rivers, the construction of wharfs, the construction of elevators, the building of dry docks, and so on, if we say that all this concerns navigation and therefore concerns the Department of Marine and Fisheries, and if you put this into a law, is it not true that you have there all the guarantees which you can desire ? But you are told : This is to make the province of Quebec believe that you are not sacrificed. Well, gentlemen, again I repeat, let us be reasonable. If I tell you as I have already said twice, that I have accepted the portfolio under these conditions, and that they have been sanctioned, it is because I sincerely believe the promises which have been made, the declarations which have been made, and it is because I am sincerely convinced that these promises and declarations will be realized. There can be no doubt of this. I could say more, gentlemen. I will not be contradicted upon this point : It has been pretended that the Hon. James Sutherland, the present Minister of Public Works, has intrigued and insisted upon having this department. Well, I can tell you, and I defy contradiction, that the Hon. Mr. Sutherland gave up the Department of Marine and Fisheries against his own will, and because it was understood that that part of public works with which he did not wish to busy himself, and which he pretends belongs to the Department of Marine and Fisheries, should pass to the Department of Marine and Fisheries. I could go further. It has even been suggested, though I am not in a position to affirm this, but it has been suggested that all the canals of the St. Lawrence should be put under the control of the Department of Marine and Fisheries.

Ainsi, M. le président, il ne peut y avoir deux opinions au sujet des déclarations contenues dans ce discours. Ce discours n'a pas été prononcé dans l'excitation de la lutte électorale ; il n'a pas été prononcé dans les réunions populaires, en présence d'adversaires politiques. C'est un discours fait de propos délibéré devant un club libéral, par le ministre qui était venu là faire connaître ce qu'il appelait sa politique et celle du gouvernement. Il a déclaré là en termes précis que tout ce qui se rapportait à la navigation, à la construction de quais, au dragage des rivières et des ports, à la construction de

cales sèches, etc., serait transféré à son département.

Eh bien ! M. l'Orateur, n'avons-nous pas le droit de demander au gouvernement si c'est bien là sa politique ? Après ce qui a été énoncé dans le discours du Trône, n'avons-nous pas le droit de savoir si c'est bien là la politique du gouvernement ? N'avons-nous pas le droit de savoir quelle est la politique du ministère de la Marine et des Pêcheries, à qui est départi le contrôle de ces travaux importants ? Enfin, n'avons-nous pas le droit de demander qu'un exposé soit fait devant le comité, par l'honorable député qui est autorisé à donner ces explications, et qui aura le contrôle de ces travaux ? Peut-on prétendre que nous faisons perdre du temps au comité en soumettant cette question ? Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il y a certains honorables députés de la droite, surtout l'honorable député qui vient de parler, qui font perdre du temps à cette Chambre. Ils sont envoyés ici pour exprimer les opinions qu'ils croient justes, et c'est aussi là ce que nous faisons tous. Nous sommes tous animés du même désir d'accomplir nos devoirs au meilleur de notre habileté. Mais à cette période avancée de la session, et prenant en considération l'importance de ces travaux ainsi que les déclarations qui ont été faites, je dis que nous devrions être en état de connaître si oui ou non cette détermination de diviser en deux le ministère des Travaux publics, et d'en transférer une partie au ministère de la Marine et des Pêcheries, doit être mise en pratique par le gouvernement, et si oui ou non cela doit être décidé pendant cette session.

M. CLANCY : M. l'Orateur, je n'ai pas à m'excuser de venir ici renouveler ce que je crois être une demande raisonnable. Je suis parfaitement d'accord avec tous ceux qui disent que nous n'avons pas de temps à perdre. Une accusation assez grave vient d'être portée. On rapporte qu'un honorable ministre de la Couronne s'absente de la Chambre parce qu'il lui est impossible de démentir une grave accusation qui a été portée contre lui. Je n'étais pas présent dans le moment, et je désire qu'on me reprenne si je ne dis pas ici la vérité. Mais l'on m'a informé que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries était à son siège dans la Chambre quand un honorable député l'a accusé de s'être ainsi exprimé. On m'a aussi dit qu'il n'avait pas alors répondu, et il peut sembler significatif que l'honorable ministre n'a pas reparu à son siège, dans un moment où cette question devait apparemment revenir sur le tapis. Je vois que deux journaux de Montréal annoncent qu'il n'est pas à Montréal, mais qu'il est revenu à Ottawa, bien que je ne doute nullement que l'honorable député qui a eu le courage de s'expliquer comme il l'a fait croyait qu'il disait alors la vérité. Je répète que ce n'est pas faire perdre du temps au comité que d'insister sur le droit du comité d'avoir une réponse à une question de ce genre. Ce n'est pas, non plus, agir de façon déloyale vis-à-vis de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que de discuter cette question, parce qu'on l'accuse de s'être absenté de la Chambre et de s'absenter encore en ce moment de la Chambre pour ne pas faire face à cette question scabreuse. Quand un ministre de la Couronne énonce publiquement des déclarations de ce genre, ces déclarations ne doivent pas être considérées comme des opinions individuelles. Le public sait parfaitement, et les honorables députés de cette Chambre savent aussi parfaitement quelle importance il convient d'attacher aux paroles d'un ministre de la Couronne. On est toujours en droit de supposer qu'il parle au nom du gouvernement, surtout quand il s'agit d'une question aussi importante que celle-ci. Mon honorable ami (M. Casgrain) nous a lu ici, et personne, je crois, ne pourrait contredire cela, des extraits d'un discours prononcé il y a quelques mois, devant le club libéral de Montréal, par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et dans lequel celui-ci a déclaré que, seuls, des journaux hostiles au gouvernement avaient pu dire que le ministre actuel des Travaux publics avait manœuvré contre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet du changement de portefeuilles. Il a opposé à cela un démenti catégorique, mais il a ajouté que le ministère des Travaux publics devait être divisé, et il a été jusqu'à spécifier quelles étaient les branches du ministère des Travaux publics qui devaient être à l'avenir confiées au ministère de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député de Sainte-Marie de Montréal (M. Tarte) avait déjà fait remarquer que ce grand ministère si dépensier avait toujours été administré depuis de longues années par un ministre de la province de Québec. Je ne veux pas ici discuter la convenance qu'il pourrait y avoir de le confier dorénavant à un ministre de la province d'Ontario. Je n'ai pas le droit de discuter ce point de convenance, mais j'ai bien le droit de faire remarquer au comité qu'un compromis devait être fait ; c'est-à-dire que si le ministère était enlevé à quelque ministre représentant cette grande province—je ne dis pas, enlevé au peuple—ce ministre devait recevoir une compensation en partageant le ministère et en lui en confiant une partie. Ce n'est pas là chose de minime importance, et l'on ne doit pas craindre d'y consacrer tout le temps voulu. Je crois que cette question est très sérieuse, et je me suis porté pour ma part à la discuter en ayant cette importance en vue. Je répète qu'un ministre de la Couronne a été accusé d'avoir laissé son siège dans la Chambre, d'avoir refusé de répondre à toutes les questions qui lui ont été posées quand il était dans la Chambre, et de ne pas se trouver à son siège quand il a raison de s'attendre que cette même question peut

lui être posée à tout moment. Le gouvernement a eu bien garde d'ouvrir la bouche, et j'ai été surpris d'entendre l'honorable député (M. McCreary) nous dire que le temps des honorables députés de l'ouest est plus précieux que celui des honorables députés de l'est.

Il a dit que les députés de l'est gaspillaient leur temps. J'avoue que je m'attendais à autre chose que cela de la part de l'honorable député (McCreary). Je ne m'attendais pas qu'il adresserait ainsi la parole dans un esprit de raillerie, et qu'il prendrait sur lui de venir faire ainsi la leçon aux députés de la gauche sur la façon dont ils devaient se conduire. Je crois que notre devoir est d'insister à ce que les honorables députés de la Chambre reçoivent tous les renseignements qu'ils ont le droit d'avoir. Je crois que ce sujet est d'une telle importance que le gouvernement ne doit pas affecter de l'ignorer. Ces honorable députés se tiennent cois à leur siège, et paraissent avoir peur de nous renseigner sur un sujet d'une nature si pressante qu'il ne semble pas qu'on devrait perdre un seul moment pour édifier le comité sur tout cela. Si ces honorables messieurs étaient aussi désireux qu'ils le disent d'expédier la besogne, ils nous donneraient immédiatement ces renseignements. Je regrette que nos travaux ne soient pas plus avancés, à venir jusqu'à présent, et j'aimerais à demander à l'honorable ministre qui est en ce moment le chef de la Chambre (M. Fielding) s'il croit qu'il prend le meilleur moyen d'activer ces travaux législatifs en agissant comme il le fait au sujet de cette question. Je ne crois pas qu'il y ait rien là que le comité ne puisse pas raisonnablement demander. D'un autre côté, je suis persuadé que la ligne de conduite adoptée par les honorables membres de la droite n'est pas de nature à faciliter la tâche du comité.

M. HUGHES (Victoria) : Vu la déclaration très importante qui a été faite ce soir, c'est-à-dire que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) a lui-même dit que cette division avait été sanctionnée par le gouvernement. J'aimerais à demander, M. l'Orateur, à l'honorable ministre qui préside en ce moment nos délibérations (M. Fielding), si un décret de l'Exécutif a été rendu, ou si le gouvernement a décidé quoi que ce soit au sujet de cette division. En outre, je désirerais demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) s'il est vrai qu'il se soit déchargé volontairement de tout ce qu'il jugeait être trop onéreux pour lui, et qu'il ait consenti à transférer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries les attributions dont l'honorable ministre a donné le détail dans son discours de Montréal. Je viens donc demander au ministre des Finances, qui dirige nos délibérations de la façon inimitable qui lui est propre, ce qu'il peut y avoir de vrai dans tout cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette beaucoup qu'il me soit impossible de rien ajouter aux renseignements très précis que j'ai déjà donnés à ce sujet.

M. HUGHES (Victoria) : Je désire demander au ministre des Travaux publics (M. Sutherland) si le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit la vérité : c'est-à-dire que le ministre des Travaux publics a dit volontairement qu'il ne pouvait pas s'acquitter de toute la tâche qui lui était confiée, et qu'il consentait à en passer une partie à son collègue de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que cette déclaration ait jamais été faite.

M. HUGHES (Victoria) : Voilà qui n'est certes pas flatteur pour La Patrie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ce qui est de moi-même, je n'ai jamais dit au premier ministre, ou à toute autre personne dans cette Chambre ou au dehors de cette Chambre que je désirais le portefeuille des Travaux publics ou toute autre position dans le gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : Et vous n'avez jamais demandé d'être déchargé de cette tâche?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'étais libre d'agir comme je le voudrais, je ne crois pas que j'occuperais aucune position dans le gouvernement. J'ai consenti, à la demande du premier ministre, à prendre la position. Je crois, M. l'Orateur, qu'il m'est inutile d'en dire plus long à ce sujet.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a certains crédits soumis à la considération de cette Chambre.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le premier ministre a déjà fait une déclaration à la Chambre à ce sujet. Pour ce qui est de ces crédits particuliers, ce sont là simplement des articles de routine ayant trait à l'entretien du matériel du gouvernement, et les changements en question n'ont rien à faire avec tout cela. Nous avons déjà discuté là-dessus assez longtemps, nous savons ce qu'en pense l'opposition, et nous pourrions continuer la besogne de la Chambre. Lorsque le premier ministre sera à son siège, il pourra faire à ce sujet toute déclaration qu'il jugera à propos.

L'honorable M. TARTE : Je ne m'attendais pas que ce débat serait soulevé ce soir, mais la question que nous discutons me semble, après tout, d'une assez grande importance. Il n'y a pas le moindre doute que le ministre de la Marine et des Pêcheries a prononcé le discours qui a été lu ce soir. Ce discours a été reproduit mot pour mot par

M. Haines, qui était dans le temps mon secrétaire particulier. Il a fait le sujet de deux comptes rendus identiques qui ont paru en même temps dans la Patrie et dans la Presse.

M. HUGHES (Victoria): Ces comptes rendus ont été faits par deux reporters différents.

L'honorable M. TARTE : Non, par le même.

Quelques VOIX : Oh!

M. HUGHES (Victoria) : Ces deux comptes rendus doivent alors être exacts.

L'honorable M. TARTE : Il n'y a pas le moindre doute que le discours a été reproduit avec exactitude, mot pour mot. Il a été sténographié de la manière ordinaire. J'avais alors pris la direction de La Patrie, et j'avais donné instruction à M. Haines d'agir comme à l'ordinaire, et de transcrire le discours du ministre de la Marine et des Pêcheries. L'occasion était certes des plus intéressantes. Un ministre de la couronne faisait ce soir-là son premier discours de ministre. Ce discours a été reproduit dans tous les journaux, anglais et français. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a alors déclaré, et il a répété la chose plusieurs fois dans la suite, au cours de sa campagne électorale, que tout l'ouvrage de dragage du département des Travaux publics serait transféré au département de la Marine et des Pêcheries. Il ne saurait y avoir le moindre doute là-dessus. On vient de soulever sur tout cela la discussion, et nous ferons aussi bien d'aller jusqu'au bout. Nous en sommes à discuter les crédits de dragage pour le département des Travaux publics, et si cet argent doit être dépensé par le département de la Marine et des Pêcheries, alors le ministre de ce département devrait pouvoir être en état de répondre à nos questions.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Il n'est pas juste de demander à la Chambre de voter de l'argent pour le département des Travaux publics si cet argent doit être dépensé par le département de la Marine et des Pêcheries. Que l'honorable ministre (l'honorable M. Préfontaine) ait dit ce qu'il n'était pas autorisé à dire, ou qu'il ait dit ce qu'il avait reçu instruction de dire, c'est son affaire, mais il n'y a aucun doute qu'il s'est exprimé comme je viens de l'énoncer. C'est ce qu'il a déclaré dans son élection, ainsi que dans la campagne électorale de Terrebonne et des Deux-Montagnes.

M. HUGHES (Victoria) : Et on ne lui a jamais demandé sa démission.

L'honorable M. TARTE : On n'a jamais nié qu'il s'était ainsi exprimé. Si l'on ne doit donner aucune suite à ce qu'il a annoncé, cela est bel et bien, et je suis le premier à m'en réjouir. Mais si ces remaniements doivent se faire, alors la Chambre devrait savoir à quoi s'en tenir, afin qu'on ne nous demande pas de voter, pour un ministre et pour un département, de l'argent qui devra être dépensé par un autre ministre et par un autre département. On pourrait alors poser des questions au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) qui ne seraient pas posées à mon honorable am il'honorable M. Sutherland. Pour ma part, je serais porté à poser au ministre de la Marine et des Pêcheries des questions que je n'aimerais pas poser à mon honorable ami le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland.)

Quelques députés : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) qui préside les délibérations de cette Chambre devrait reconnaître que nous ne pouvons pas aller plus loin sans être édifiés à ce sujet. Le premier ministre nous a dit il y a quelques jours qu'il serait prêt à faire prochainement un exposé de la situation, et il est absolument conforme à la pratique parlementaire que nous n'allions pas plus loin, à moins que le leader actuel de la Chambre nous déclare qu'aucun changement ne sera fait. Si le département de la Marine doit dépenser l'argent que nous votons pour le département des Travaux publics, nous avons le droit de le savoir. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries ne s'était pas exprimé comme il l'a fait, mes remarques n'auraient ici aucune raison d'être ; mais il s'est ainsi exprimé, et l'on doit nous rendre compte de ses paroles.

Quelques députés : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : On ne s'est jamais fait faute de me demander compte de tout ce que j'avais pu dire moi-même en des occasions précédentes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : C'est mon droit, et c'est aussi le droit du parlement de demander si le ministre de la Marine et des Pêcheries avait reçu autorisation de s'exprimer comme il l'a fait. Si cette autorisation lui a été donnée, nous n'avons pas le droit de voter pour le département des Travaux publics l'argent qui devra être dépensé par le département de la Marine et des Pêcheries.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Il devra être traité comme——

Quelques VOIX : Très bien ! Dites-le.

L'honorable M. TARTE : Comment dirai-je ? Il devra être traité de façon aussi constitutionnelle que je l'ai été.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Depuis que j'ai parlé à ce sujet, on m'a communiqué d'autres nouvelles très importantes. Je n'avais aucun doute

que l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) nous avait dit la vérité, mais je viens de lire le 'Heral'd" de Montréal, et je ne puis pas m'expliquer l'amitié témoignée aujourd'hui par ce journal au ministre de la Marine et des Pêcheries, à moins que ce ne soit parce que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) est en ce moment au Japon, et que son journal prend alors des libertés qu'il ne prendrait pas s'il était ici. Le "Herald," de Montréal, dans ses nouvelles d'Ottawa, annonce que le ministre de la Marine et des Pêcheries est revenu à Ottawa, et pour l'édification de la Chambre, je vais lire le passage en question. Je regrette d'être dans l'impossibilité d'en donner la traduction française, afin que l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) eût encore le plaisir d'y voir le mot "ungh". Pour nous, c'est là un mot utile dans la langue indienne, mais j'ignore complètement qu'il fût d'un usage aussi général en français. Voici le passage du "Herald":

Ottawa, 7 mai.—L'honorable Raymond Préfontaine est revenu hier soir de Montréal, où il était allé pour s'enquérir de l'état de la grève des débardeurs.

M. Préfontaine dit qu'il a rencontré des représentants des compagnies maritimes et des grévistes, et que, d'après ce qu'il a pu entendre des deux côtés, il n'entrevoit aucune autre solution possible de cette grève que celle qui consisterait à la laisser s'éteindre elle-même.

Il paraîtrait donc que ni le gouvernement ni le ministre de la Marine et des Pêcheries sont en mesure de rendre aucun secours efficace pour mettre fin à cette grève. M. Préfontaine a dit encore :

Pour ce qui est des débardeurs, la grève peut être pour ainsi dire considérée comme terminée.

Voilà qui paraît singulier, venant immédiatement après la passage précédent.

Ils admirent cela, et lui dirent qu'ils consentaient bien à se soumettre aux conditions posées par les arrimeurs de ne rien avoir à faire avec les hommes de l'union, mais que les arrimeurs avaient engagé 1,500 hommes pour les remplacer, de sorte que tous les grévistes, à l'exception de 500, se trouvaient exposés au chômage forcé. Et alors, disaient-ils, il ne leur servirait de rien de céder, et ils feraient tout aussi bien de persister et d'essayer d'obtenir le concours d'autres unions ouvrières.

Les arrimeurs avaient hier à l'ouvrage 1,111 débardeurs, 146 charpentiers, 188 contrôleurs et 126 camionneurs. Tous ces hommes ont été engagés pour la saison, et les grévistes prétendent que si on les fait revenir au travail les compagnies maritimes devront payer compensation aux hommes qui les remplacent actuellement.

M. Préfontaine dit que le commerce et la navigation subissent des pertes énormes, mais qu'il n'y a aucun moyen de faire cesser cet état de choses. Bien entendu, il est impossible de remplacer immédiatement tous les grévistes, mais cela se fera avant longtemps. La grande difficulté est le remplacement des camionneurs, qui ont quitté un travail leur rapportant $10 par semaine. Les compagnies de transport prétendent qu'elles sont en mesure de faire face à cette difficulté, et elles prennent les moyens d'y arriver. M. Préfontaine croit qu'il s'écoulera fort peu de temps avant que tout soit terminé.

Toutes ces contradictions, on l'admettra, son fort difficiles à comprendre.

M. TALBOT : C'est de la besogne de reporter.

M. INGRAM : Alors, je suppose que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne doit pas en être tenu responsable. L'honorable député veut-il dire que les journalistes qui ont, en d'autres occasions, rapporté ces discours, ont pu donner des comptes rendus inexacts ?

M. TALBOT : Ce n'est pas là le compte rendu d'un discours.

M. INGRAM : C'est le rapport d'une entrevue. Je ne puis pas trouver la dernière phrase de l'entrevue, et par conséquent j'en resterai là. Ce que je désire faire remarquer, c'est que le récit que nous a fait de tout cela l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) ne paraît pas s'accorder avec les faits.

M. MARCIL (Bonaventure) : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai que le ministre de la Marine et des Pêcheries est venu à Ottawa hier soir, mais qu'il est retourné à Montréal à 4 heures cet après-midi, en compagnie du ministre du Travail, afin d'assister à une conférence entre les armateurs et les débardeurs, comme suite à la visite à Ottawa cet après-midi du président de l'union des débardeurs, M. O'Neil. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne fait que remplir un grand devoir envers la ville qu'il représente en assistant ce soir à cette conférence.

M. INGRAM : Alors, comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est absent, je crois qu'on fera bien de laisser ces crédits en suspens jusqu'à ce qu'il soit de retour, parce que ces crédits peuvent peut-être concerner son département. Je désirerais, maintenant, traiter de quelques autres questions qui ont déjà été soulevées ici. Je ne vois pas à son siège l'honorable député de Selkirk (M. McCreary). Je remarque, quand les députés du Nord-Ouest ont un jour de revue dans cette Chambre, comme celui qu'ils ont eu hier, qu'ils se suivent généralement l'un l'autre. Mais l'honorable député de Selkirk n'y a pris aucune part. Il n'a figuré hier qu'à titre de comparse. Aujourd'hui, il a lâché pied. On nous a dit, au cours de ce débat, qu'il y avait congestion de trafic dans le Nord-Ouest ; mais on nous a dit, aujourd'hui, dans une autre chambre de ce parlement, que dans la ville de Montréal 1,500 wagons étaient restés de longs mois inactifs sur les voies d'évitement. Si l'un des députés de l'Assiniboïa était ici présent—j'ai cru comprendre que nous ne l'aurions plus longtemps avec nous, parce qu'il va accepter un siège dans une autre chambre de ce parlement—il pourrait nous expli-

quer comment cette congestion a pu se produire à Montréal. Peut-être aussi pourrait-il nous expliquer pourquoi ce débat a été soulevé hier. J'ai eu la naïveté de dire que je ne croyais pas que le député de l'Assiniboïa-ouest avait pour cela un motif ultérieur ; mais je vois qu'aujourd'hui l'auteur d'un certain bill a parlé de la grande importance de soulager le Nord-Ouest de cette congestion de trafic. J'ignore si l'on doit voir ici quelque rapport entre la discussion d'hier et ce qui s'est passé aujourd'hui dans une autre chambre de ce parlement. En outre, je ne veux pas que l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell) perde l'occasion de venir s'expliquer au sujet de ses maraîchers. C'est là une autre question importante, et j'ajouterai, connaissant depuis longtemps cet honorable député, que je sais que le courage moral ne lui fait pas défaut pour exprimer ses opinions devant cette Chambre. Je sais qu'il n'a jamais laissé échapper une occasion d'exprimer ses opinions, quand il en était à discuter la question du libre-échange. J'ignore si ses idées ont changé, je serais heureux qu'il voulût bien nous en donner les raisons. Un honorable député a cru bon de m'interrompre en me demandant des nouvelles de M. Gamey. Mon honorable chef, qui vient d'entrer, peut s'étonner que toutes mes remarques soient si décousues. Je puis dire qu'au moment où je présentais quelques objections, il y a quelques minutes, et que je m'en tenais strictement à la discussion, on a cherché de diverses manières à m'interrompre, et voilà qui peut expliquer le décousu de mes remarques actuelles.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Je suis heureux de voir que les marques d'assentiment de la droite de la Chambre, confirment ce que je viens de dire. Je suis heureux de voir ces honorables députés sourire, car cela leur arrive fort peu souvent.

M. COWAN : C'est un sourire quelque peu forcé, cependant.

M. INGRAM : J'ai entendu un honorable député faire la remarque que l'assistance n'était pas très nombreuse ce soir à la Chambre, c'est-à-dire n'était pas suffisante, et mes propres observations me portent à croire que les honorables députés ne montrent jamais de suffisance, excepté quand il s'agit de cette importante question. Alors, ils sont remplis——

M. COWAN : De vent.

M. INGRAM : L'honorable député parle de vent. Cela me rappelle que le seul représentant d'un comté à gaz nous vient d'Essex. Et comme je m'aperçois qu'il a, de ce gaz, un approvisionnement abondant, je lui cède volontiers ici le pas.

M. R. L. BORDEN : Toute plaisanterie à part, je désirerais faire observer à l'honorable ministre des Finances que le temps est arrivé où nous devrions avoir quelques renseignemnts sur le sujet en ce moment en discussion. On a annoncé, dans le discours du trône, qu'une mesure serait présentée pour la réorganisation du département de la Marine et des Pêcheries. Cependant, bien que cette session soit déjà avancée de deux mois, sur les quatre mois qu'on suppose qu'elle devra durer, on ne nous a pas encore dit un seul mot de cette mesure. Un ministre de la Couronne a aussi pris sur lui de nous annoncer, dans une occasion précédente, que ce département devait être réorganisé d'une façon particulière. Cette question a été soumise à l'attention pressante de mon honrable ami, le premier ministre, pas plus tard que vendredi dernier, et il nous a promis qu'il ferait incessamment là-dessus un exposé de la politique du gouvernement. Peut-on invoquer quelque raison pour ne pas l'avoir déjà fait? Il y a maintenant trois ou quatre mois que le ministre de la Marine et des Pêcheries a annoncé que le département des Travaux publics devait être réorganisé. Mon très honorable ami le premier ministre a fait hier la leçon à lord Dundonald, en lui faisant observer qu'il ne pouvait s'adresser au peuple que par l'entremise du ministre de la Milice, et l'on doit s'attendre, en s'en tenant au même principe, à ce qu'une déclaration du même genre nous soit faite en parlement, car l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'est exposé aux mêmes critiques que celles que mon très honorable ami le premier ministre s'est vu dans l'obligation d'adresser à l'officier général commandant notre milice. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte), c'est là une question d'importance pour le pays, et nous devrions assurément avoir, maintenant que le parlement est en session, des renseignements officiels à ce sujet. Mon honorable ami le ministre du Commrce, dans le temps qu'il faisait partie de l'opposition, insistait toujours pour qu'on procédât au redressement des griefs avant le vote des subsides. Or, nous voyons ici un grief, dans le refus ou l'incapacité du gouvernement de nous définir sa politique, au sujet d'une mesure dont les détails nous ont déjà été annoncés il y a plusieurs mois par un ministre de la couronne. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics m'a adressé un appel. Je l'aiderai toujours avec plaisir à obtenir les votes de routine, mais il reconnaîtra lui-même que nous sommes bien fondés à prétendre que nous avons le droit de savoir qui doit dépenser l'argent que nous votons.

L'honorable M. TARTE : Très bien!

M. R. L. BORDEN : Je m'en rapporterai volontiers à la parole de l'honorable ministre des Travaux publics, s'il est en mesure de nous faire quelque déclaration, car je sais parfaitement que mon honorable ami n'a jamais fait une promesse, soit officielle ou

de nature particulière, qu'il n'ait tenu à honneur de remplir. J'accepterai volontiers toute déclaration de sa part, s'il est en mesure de nous faire une déclaration quelconque ; mais je ne crois pas, si l'on veut être juste envers cette Chambre, qu'il s'attende à ce que nous votions ces articles, tant qu'on ne nous aura pas dit pour quel département ils doivent être votés, soit les Travaux publics ou la Marine et les Pêcheries. Je suis sûr que mon honorable ami reconnaîtra que notre demande est juste, et qu'il nous donnera quelques explications explicites ou bien laissera ces articles en suspens jusqu'à ce que le gouvernement soit en état de nous renseigner. Je crois que c'est là la position que nous devons prendre, et c'est là aussi, je n'en doute pas, la position que prendrait l'honorable ministre des Travaux publics s'il faisait partie de l'opposition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En demandant à la Chambre de voter ces crédits, je n'ai pas la moindre hésitation à déclarer que j'ai tout lieu de croire, tant que j'occuperai la position de ministre des Travaux publics, que ces dépenses seront faites sous ma responsabilité.

M. CASGRAIN : Cela est-il contraire à ce qu'a déjà dit le ministre de la Marine et des Pêcheries ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A mon point de vue, j'ai cru qu'il était de mon devoir, en ma qualité de ministre des Travaux publics, de répondre à toute question qui m'est posée directement. C'est ce que j'ai toujours essayé de faire, et je puis assurer à la Chambre que j'ai tout lieu de croire que ce que j'ai dit est exact.

L'honorable M. TARTE : Alors, nous devons comprendre que ces crédits seront dépensés l'année prochaine par le département des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là ce que j'ai dit.

M. BORDEN (Halifax) : En ce cas, les membres de la gauche doivent accepter cette assurance.

L'article est voté.

Bateaux dragueurs, Manitoba, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à renouveler pour ainsi dire entièrement le dragueur qui est en service depuis longtemps. Il y a beaucoup de travaux à faire.

L'honorable M. TARTE : Ce dragueur est-il en service, ou le sera-t-il bientôt ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il pourra faire son travail dès cette saison.

Nouveau service de dragage, provinces maritimes—Drague hydraulique, $200,000.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà un crédit très considérable, et nous devrions avoir tous les renseignements possibles là-dessus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour une nouvelle drague hydraulique qui n'est pas encore terminée. J'ai bon espoir, cependant, qu'elle sera terminée cette année et qu'elle sera prête à fonctionner dès l'année prochaine.

M. HUGHES (Victoria) : Quel en est le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est $520,000.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce une drague à succion ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la fois à succion et à chaîne.

M. CLANCY : Je suppose que cela se rapporte à la drague " Fielding ", en ce moment en voie de construction à Sorel. Quant le ministre dit qu'elle ne sera prête qu'à la fin de l'année, devons-nous comprendre l'année civile ou l'année en cours ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année civile.

M. CLANCY : Alors, cette drague ne sera pas prête cette saison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le mieux qu'on puisse espérer, après avoir demandé là-dessus l'avis des ingénieurs du département, c'est qu'elle sera prête dans un an.

L'honorable M. TARTE : Ce dragueur a-t-il été lancé, ou bien est-il encore sur chantier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a pas encore été lancé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Depuis quand la construction en est-elle commencée ?

L'honorable M. TARTE : Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) me paraît désireux d'en savoir davantage au sujet de ce dragueur ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est bien mon droit, je crois, de poser une question, si je le juge à propos.

L'honorable M. TARTE : Parfaitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-être l'honorable député (l'honorable M. Tarte) s'attend-il que je vais lui présenter des excuses ?

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas cela du tout. J'offrais seulement de répondre à une question sur laquelle il est possible que je sois un peu mieux renseigné que le ministre des Travaux publics. C'est là tout ce que je voulais dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La construction est commencée depuis un peu plus de deux ans.

L'honorable M. TARTE : Non pas, les travaux ne sont commencés que depuis environ un an. On n'a qu'à produire tous les documents, et l'on verra que j'ai raison. Quelques-uns de mes honorables amis veulent laisser croire que ces travaux n'ont pas été poussés avec toute la célérité voulue, et quelques-uns de mes ex-collègues paraissent même désireux de jeter le blâme sur moi. Ils n'ont pas le droit de le faire. Qu'on me permette de dire, tout d'abord, que mon honorable ami le ministre de la Justice a eu tort de prendre ombrage de ce qui n'était de ma part qu'une offre de répondre à une question sur laquelle je possède tous les renseignements voulus. Cette drague a été commencée il y a un peu plus d'un an, et la construction s'en est trouvée être très difficile. L'ingénieur, M. Robinson, qui est l'un des meilleurs ingénieurs du continent, en a dressé les plans ; et il fut forcé, après un voyage en Angleterre, de changer ces plans deux fois. Il n'y a pas une autre drague semblable, en aucun autre pays.

C'est là une expérience, et on veut aussi en faire une drague qui puisse tenir la mer. C'est en réalité un steamer, ayant ses propres machines, et l'on en fait à la fois une drague à succion et une drague à chaîne. Le déchargement s'en fera automatiquement, mais le ministère sera toutefois en mesure d'utiliser des allèges si la chose est nécessaire. Comme on voit, le tout est d'un mécanisme très difficile et très compliqué. M. Robinson, en dépit de son habileté et de ses connaissances, s'est vu forcé de changer ses plans, et cela a pris du temps. En outre, nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer les matériaux nécessaires. Tous ceux qui sont engagés dans la construction des navires, ou dans les constructions en fer, savent combien il a été difficile de se procurer des matériaux. Un mois avant de quitter mes fonctions, je me rendis à Sorel et j'eus un entretien avec M. Desbarats, qui a eu la direction spéciale des travaux. Bien entendu, l'ingénieur en chef, qui est présent ici ce soir, ne dirige les travaux que d'assez loin. C'est M. Desbarats qui est chargé de voir de près à l'exécution des travaux, et il m'a dit que la drague serait prête à fonctionner vers juillet et août. Non seulement cela, mais le ministre des Travaux publics trouvera dans son ministère des lettres confirmant ce que je dis là. Je ne veux pas dire que la drague n'est pas prête parce que j'ai cessé d'être ministre, et je ne songe nullement à jeter le moindre blâme sur mon honorable ami, M. Sutherland. Je suis certain qu'il a fait tout ce qu'il était possible de faire. Je dois cependant décliner toute responsabilité pour le délai. Je sais que l'arrivée d'un nouveau ministre produit toujours un certain bouleversement. Il peut se faire aussi qu'il s'est produit certains changements dans la façon de distribuer le patronage. Je crois qu'il y a eu de ces changements, et c'est peut-être là pourquoi l'ouvrage n'a pas été poussé avec plus de célérité.

Je ne pense pas me tromper de beaucoup en disant cela. En tout cas, je ne veux pas blâmer mon honorable ami, le ministre des Travaux publics. Il n'a aucun intérêt à retarder l'exécution des travaux, et je suis persuadé qu'il a fait tout en son pouvoir pour en hâter l'achèvement. Je ne sais trop s'il est allé à Sorel visiter les chantiers de construction ; mais je sais que son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) y est allé à plusieurs reprises, dans la pensée, je suppose, qu'il serait chargé de l'exécution des travaux. Mais tout ce que j'ai à dire c'est que je suis surpris de voir que l'ouvrage ne sera pas terminé à la date qui avait été fixée pour son achèvement lorsque je quittai le ministère.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons assisté à une discussion des plus intéressantes sur le sujet des dragueurs et du dragage. Il s'est produit de grandes divergences d'opinion sur le point de savoir si ce travail devrait être exécuté sous la direction du ministère, ou confié à des entrepreneurs du dehors. Il me semble qu'un facteur important dans la considération de la question, c'est la connaissance de la date à laquelle les dragueurs seront prêts. L'ancien ministre des Travaux publics (M. Tarte) nous a dit que, lors de son entrée au ministère, en 1896, il n'y avait virtuellement pas de dragueurs du tout, et qu'il a fallu, dans la période de temps qui s'est écoulée depuis, outiller le ministère à cet égard. Il me semble qu'il était tout à fait dans l'ordre de demander quand la construction du dragueur avait été commencée ; et lorsqu'une question de cette nature est posée, il ne me paraît que juste que nous ayons une réponse sûre. Je posai la question au ministre dans le ministère duquel le travail se poursuit, et qui doit être en mesure de nous renseigner. Après avoir consulté ceux de ses fonctionnaires présents, il me dit que les travaux furent commencés il y a deux ans, et qu'il s'écoulera encore une année avant qu'ils soient terminés. Est-ce exact ou non ? L'ancien ministre Travaux publics dit que non. Il faudrait éclairer la Chambre sur ce point.

L'honorable M. TARTE : Discutons la chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami l'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M.Tarte) doit savoir qu'en donnant des informations au sujet d'affaires concernant le département, je les donne sur le rapport de mes employés et non d'après ma connaissance personnelle. Je me rappelle parfaitement les déclarations faites par l'honorable député soit

en cette Chambre soit à moi-même personnellement. Nous étions tous désireux de voir les travaux avancer rapidement ; et l'honorable député pensait qu'ils seraient poursuivis à Sorel plus vite qu'ils n'ont été. J'en devins inquiet, sachant que le dragueur était en grand besoin. Après examen, je vois qu'il existe une divergence d'opinion entre les fonctionnaires de mon département et mon honorable ami relativement à la date probable de son achèvement. Si tout va bien, nous pensons qu'il sera prêt au commencement de l'année prochaine. Le premier crédit——

L'honorable M. TARTE : Je sais à quoi m'en tenir quant au premier crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis parler que d'après les renseignements consignés dans les archives du département. L'honorable député admettra, je pense, qu'aucun fonctionnaire du département ne fournirait de propos délibéré des informations fausses sur les affaires du département. Je trouvai que le premier crédit datait de la session de 1901-02. L'ouvrage à proprement parler ne fut pas commencé alors, bien qu'il fût pleinement en voie de l'être. On fit l'achat des matériaux, des marchandises, et le travail s'est poursuivi plus ou moins depuis sans interruption. Jusqu'au moment actuel, il a été dépensé pour cette fin $285,000.

L'honorable M. TARTE : Je voudrais dire encore un mot au sujet de ce travail. Le ministre de la Justice paraît désireux d'être parfaitement renseigné à cet égard. Le premier crédit voté pour cette fin fut inscrit au budget de l'exercice 1901-02. Tout le monde sait qu'une fois un crédit voté par la Chambre, on ne se met pas à l'œuvre sur le champ. Le parlement est prorogé, et l'on fait des préparatifs en vue de poursuivre les travaux. Le crédit fut inscrit au budget ; mais les travaux ne furent pas commencés sur le champ. Après quelque temps je donnai insrtuction à M. Robinson de préparer des plans, et cela prît un certain temps. Virtuellement, le travail se poursuit depuis plus d'un an. Maintenant, je ne voudrais pas donner à croire au comité que je tiens le ministre des Travaux publics responsable du retard. Il n'en est rien. Je sais qu'il a fait tout ce qu'il a pu, et je regrette seulement que le cure-môle ne soit pas terminé.

M. CLARKE : Si je comprends l'ancien ministre des Travaux publics, il se plaint de ce que c'est peut-être la nouvelle manière de distribuer le patronage qui occasionne du retard. Peut-on renseigner le comité à cet égard? C'est une affaire importante. Ce dragueur va ajouter grandement à la puissance de l'outillage, et va coûter des sommes considérables. L'honorable député, avant de quitter le ministère, avait, si j'ai bien compris, fait l'achat de la plus grande partie des matériaux entrant dans la construction de ce dragueur ; et il donne à entendre, ce soir, que peut-être la manière d'administrer le patronage du département occasionne du retard. Y a-t-il eu quelque changement à cet égard?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question en ce qui regarde les dates. Le premier crédit est de 1901 ; le deuxième, de 1902 ; le troisième, de 1903. C'est maintenant le quatrième crédit que nous demandons pour cet ouvrage. Je puis dire qu'aucun changement en ce qui regarde ce travail n'a été fait à ma connaissance.

M. LENNOX : L'ancien ministre des Travaux publics me semble parler de ce qu'il connaît assez bien en déclarant d'une manière précise qu'il y a ici une question de patronage qui retarde l'achèvement du travail. Il est une partie des observations de l'ancien ministre à laquelle le ministre actuel des Travaux publics n'a pas répondu : ne nous a-t-il pas donné à entendre que le retard est occasionné par le ministre de la Marine et des Pêcheries, désireux de s'assurer pour lui-même de cet accroissement d'influence, de cette gestion plus étendue des travaux publics, de cet exercice plus large du patronage, qu'il a déclaré dans les assemblées publiques devoir lui revenir? Il me semble que nous devrions avoir de la bouche du ministre actuel des Travaux publics l'assurance que cette difficulté qui paraît avoir surgi sera de quelque manière surmontée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quelle difficulté l'honorable député veut-il parler?

M. LENNOX : Je vais m'expliquer plus clairement. Je dis qu'il devrait nous donner l'assurance que cette difficulté ne continuera pas à entraver la marche des travaux. Il paraîtrait, je le répète, que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries a déclaré dans la province de Québec qu'il doit avoir la gestion d'une plus grande part des travaux de l'Etat.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je rappelle l'honorable député à l'ordre. Il a été déclaré contraire au règlement de parler de la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries, relativement aux attributions respectives des deux ministères.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, mais en ce qui regarde un item seulement.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si la question est contraire au règlement en ce qui regarde un item du budget, vous n'êtes pas admis de la soulever à propos d'un autre.

M. SPROULE : Je ferai observer au président que nous cherchons à nous rendre compte de ce qui a pu occasionner le retard dans l'achèvement de ce dragueur, et c'est en rapport avec ce crédit pour le dragueur

que nous discutons la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) s'est mis à discuter la question de la répartition des attributions entre le ministre des Travaux publics et le ministre de la Marine et des Pêcheries, question qui a été débattue toute une soirée à propos d'un autre item. Voici ce qu'écrit Bourinot :

Il est contraire au règlement de discuter en comité des matières qui ne se rapportent pas à la résolution en délibération.

Or, je ne vois aucun rapport entre les déclarations qu'aurait faites le ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet de la répartition projetée par le gouvernement des attributions respectives de ces ministères, et l'article du budget qui est à l'étude en ce moment.

M. R. L. BORDEN : Je crains, M. le président, que vous n'ayez pas bien saisi la question qui a été soulevée. Je ne pense pas que le ministre des Travaux publics ait la moindre objection à nous fournir le renseignement demandé. Il s'agit de savoir si l'argent doit être dépensé par le ministère des Travaux publics ou par quelque autre ministère. La question est tout à fait pertinente, et n'est pas la même que celle que vous étiez à décider.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'était pas ici lorsque j'ai fait cette déclaration auparavant, et s'il avait été présent alors je suis sûr qu'il en aurait été entièrement satisfait. Pour ce qui est d'un changement de patronage, ou d'un changement de fonctionnaires, j'ai déclaré très nettement qu'il n'y en avait eu aucun. Il n'y a eu d'ingérence d'aucune sorte, et aucun changement que je connaisse. S'il désire obtenir d'autres renseignements que ceux-là en rapport avec cette affaire, je n'ai pas la moindre idée de ce qu'il veut dire.

M. LENNOX : M. le président, j'accepte volontiers votre décision en la matière. Il n'est pas essentiel au but que je poursuis de m'attacher à considérer cet aspect de la question. Mais le ministre des Travaux publics m'a posé une question et je me propose d'y répondre. J'ai l'espoir qu'il suivra mon exemple et me donnera une réponse nette, explicite. Voici le cas : l'ancien ministre des Travaux publics (M. Tarte) a affirmé que la cause du retardement avait été la question du patronage ; il a ajouté que cette question se compliquait de celle de savoir quelles seraient dorénavant les attributions du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je demande au ministre des Travaux publics de nous dire si cet état de choses existe ou non. S'il existe réellement, nous avons là une difficulté très sérieuse, que le comité devra examiner, et qui fournit une raison suffisante pour ne pas voter ce crédit.

M. SPROULE.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je répondrai dans le langage même de l'honorable député et je dirai que cet état de choses n'existe pas. J'espère que cela sera trouvé suffisamment clair.

M. R. L. BORDEN : Nous comprenons, naturellement, que l'assurance donné par l'honorable ministre doit s'entendre également de tous les autres crédits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Nouveau matériel de dragage—Ontario et Québec, $75,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons ce crédit afin d'être en mesure de nous pourvoir d'un nouveau dragueur pour le travail considérable que nous avons à faire en bas de Québec. Je sais qu'il faudra quelque temps pour construire ce dragueur. J'aurais été disposé à faire l'achat d'une drague, et s'il est possible de m'en procurer une, je le ferai avec plaisir. Mais nous ne saurions commencer trop tôt à voter des sommes pour la construction d'un nouveau dragueur. L'ingénieur en chef m'informe qu'un dragueur convenable pour ce travail peut être construit pour $75,000.

M. REID (Grenville) : Est-ce un dragueur à cuiller ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Si je saisis bien, ce dragueur doit être employé en bas de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Est-ce un dragueur à cuiller ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Ce dragueur sera-t-il utilisé pour creuser le chenal vis-à-vis l'île aux Grues, par exemple ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il est destiné à creuser en divers endroits le long du fleuve et des ports, et à proximité des quais.

L'honorable M. TARTE : Ce dragueur ne sera pas utilisé en eau profonde ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne sera pas utilisé pour le creusage du chenal ; il ne conviendrait pas pour cela.

L'honorable M. TARTE : Sera-t-il construit en vue de draguer, par exemple, les abords des quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; ainsi on nous a demandé de nous en servir à la Malbaie.

L'honorable M. TARTE : Sera-t-il en acier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Quelle sera sa puissance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Entre 2,000 et 2,500 verges.

M. REID (Grenville) : Où ce dragueur doit-il être construit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous proposons de le faire construire aux ateliers de l'Etat, si la chose est possible. Le besoin est tellement pressant que si nous trouvions une drague à vendre nous nous empresserions de l'acheter, afin de pouvoir exécuter les travaux dès cette année.

M. REID (Grenville) : Quelle est la contenance de la cuiller employée sur un dragueur de cette dimension ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que c'est une cuiller de la contenance de trois ou quatre verges cubes.

L'honorable M. TARTE : Naturellement, ce n'est pas la même chose d'acheter un dragueur ou d'en construire un. L'honorable ministre devrait, il me semble, faire savoir au comité s'il se propose d'acheter le dragueur ou de le construire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pense pas que cela fasse une grande différence. Il restera tout de même beaucoup d'ouvrage qu'il nous faudra faire. On m'a représenté que nous trouverions peut-être à acheter une drague. Je ne sache pas qu'il y ait de drague à vendre dans le moment actuel ; et même, d'après les informations que le département a pu obtenir, je ne crois pas qu'il y ait à vendre au Canada aujourd'hui de drague convenable pour cet ouvrage. Si nous pouvions trouver une drague convenable, je pense que notre meilleur plan serait de l'acheter. Mais le crédit demandé est aux fins de nous procurer un dragueur et comme d'après nos renseignements il ne s'en trouve pas que nous puissions acheter, il nous faudra peut-être en construire un.

L'honorable M. TARTE : Quelles seront les dimensions de ce dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai ni les dimensions ni les plans préparés encore. Je demande ce crédit en vue de faire l'achat d'un dragueur ou d'en construire un.

M. SPROULE : J'aimerais à poser à l'honorable ministre une question au sujet du crédit que nous venons de voter, et que je n'ai pas eu l'occasion de lui poser dans le temps. Combien coûtera l'autre dragueur une fois terminé, et combien coûtera celui dont nous parlons maintenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le grand dragueur devra d'après l'estimation coûter $520,000, et l'ingénieur en chef m'informe que d'après les plans et devis, qu'il se propose de préparer pour celui-ci, il devra coûter en tout $75,000.

Nouveau matériel de dragage, Manitoba—Snag-boat à propulsion automatique pour les rivières Rouge et Assiniboine, $10,000.

M. SPROULE : Vous proposez-vous de construire ce bateau au Manitoba?

M. PUTTEE : Le ministre des Travaux publics voudra-t-il nous expliquer cet item et nous dire s'il y a quelque chance que ce bateau soit construit cette année. C'est un crédit voté de nouveau. On a eu grand besoin sur ces rivières d'un bateau de cette nature depuis un certain temps. L'item, je pense, a été sérieusement mis à l'étude. Voudra-t-on me dire s'il y a quelque chance que le bateau soit construit cette année-ci?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois que ce crédit a été voté ces trois ou quatre dernières sessions, et les ingénieurs m'informent que rien n'a été fait. J'ai demandé un nouveau rapport touchant l'ouvrage qu'il y aura à faire et la nécessité de ce snag boat (bateau destiné à l'enlèvement des troncs d'arbres obstruant partiellement la rivière). Tant que je n'aurai pas obtenu de renseignements à cet égard de l'ingénieur résidant, je ne puis m'engager à dépenser cette somme, bien que nous demandions qu'on nous la vote.

M. HUGHES (Victoria) : Je vois que l'item que nous venons de voter ($75,000) est donné comme étant pour Ontario et Québec. Y a-t-il quelque chose pour Ontario là-dedans?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nouveau dragueur pour Ontario sera prêt dans quatre ou cinq semaines. La coutume a été d'inscrire ce crédit sous cette forme.

M. McCREARY : Il était à peu près impossible, l'année dernière, dans l'Ouest, d'obtenir des matériaux et la main-d'œuvre nécessaires pour ce genre de travail. De fait, j'estime qu'il faudra 25 ou 30 pour 100 plus d'argent pour construire cette même sorte d'embarcation, cette année, les prix des matériaux et de la main-dœuvre ayant haussé ; et il est probable que l'ingénieur résident demandera $12,500 de plus dans le budget supplémentaire.

M. HUGHES (Victoria) : D'où proviennent les obstacles?

M. DAVIS : Vous en rencontrerez un bientôt.

M. McCREARY: La rivière Rouge et les bords du lac Winnipeg sont embarrassés de troncs d'arbres et d'obstacles de diverses

natures ; et les bateaux tirant deux ou trois pieds d'eau ne peuvent passer outre à l'eau basse tant que l'obstacle n'a pas été enlevé.

Nouveau matériel de dragage généralement, $60,000.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que cela signifie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour la construction d'un nouveau matériel en vue de répondre aux besoins du service de dragage de l'Etat. Ces demandes en rapport avec les dragueurs dans les diverses provinces nous ont été envoyées comme étant pressantes. Elles comprennent de nouvelles barges, de nouveaux remorqueurs, etc. Si toutes ces demandes étaient agréées, il faudrait un crédit de $300,000 ; mais l'ingénieur en chef, après les avoir examinées, pense qu'il aura assez de $60,000 pour maintenir l'outillage en bon état.

M. SPROULE : Ce crédit est-il pour du nouveau matériel, ou pour des réparations?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Virtuellement, pour du matériel neuf.

M. SPROULE : Où se fera la construction?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera acheté par contrat.

M. BLAIN : Combien le gouvernement a-t-il d'ateliers pour la constructions de dragueurs?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons qu'un atelier à Sorel.

M. BLAIN : Comment sera-t-il possible de construire cette nouvelle drague de $75,000, si le dragueur de $500,000 n'est pas construit avant l'année prochaine?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce grand dragueur sera en dehors du chemin, et l'autre ouvrage se poursuivra. Je n'ai guère eu l'occasion de visiter les ateliers à Sorel, mais l'ingénieur du département m'informe que pour la réparation et la construction d'un dragueur comme celui-là, ainsi que de remorqueurs et de bacs, le travail peut sé faire à meilleur compte à nos ateliers que dans les chantiers de particuliers. Lorsqu'il s'agit de l'exécution de travaux considérables, et qu'il nous faut acheter beaucoup de machines, je ne suis pas prêt à me prononcer pour le moment.

M. SPROULE : Comment le ministre va-t-il se procurer ce nouveau matériel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons des soumissions.

M. SPROULE : Tous les chantiers de construction seront à même de soumissioner ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. McCREARY.

Dragage—Québec et Ontario, $75,000.

M. INGRAM : Où cette somme doit-elle être dépensée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est pour l'entretien des dragues de l'Etat. Il y en a une à Kingston, et je me propose d'en envoyer une à Port-Hope et une à Gananoque et sur divers points de la province.

M. INGRAM : On devrait nous dire à combien d'endroits l'ouvrage sera fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis me rappeler les noms de tous les endroits maintenant ; mais si mon honorable ami le désire, j'aurai la liste et je la produirai.

M. INGRAM : Parfait.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il aussi fournir les informations que j'ai demandées; la liste des comtés dans lesquels ces dragueurs ont fait de l'ouvrage l'été dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis fournir ces noms maintenant. Le " Challenge " a été à Kincardine, Midland, Owen-Sound et Collingwood ; l' " Ontario ", à Port-Stanley, Rondeau et Kingston ; le " Nipissing " à Burlington Piers, Bronte, Hamilton, Port-Hope et Bowmanville ; le " Queen ", à Oshawa, Bowmanville, Dunbarton et Pickering ; le " Sir Richard ", à Hawkesbury, Grenville, Bath et Adolphustown.

On fait rapport de certaines résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 12 heures et 25 minutes du matin.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 8 mai 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

### PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall.— (M. Malouin, par M. Gallery.)

Bill (n° 170) constituant en corporation la " Nipigon Iron Range Railway Company ".— (M. Dyment.)

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac Erié.—(M. Stephens.)

Bill (n° 172) constituant en corporation la " City County Bank of Canada ".—(M. Rosamond.)

## REFUS DE SANCTIONNER LES LOIS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. BORDEN (Halifax) : Je propose :

Que la correspondance relative au refus de sanctionner les lois de la province de la Colombie Anglaise soit imprimée sans retard, et que l'article 94 du règlement soit suspendu à cet effet.

La motion est adoptée.

## CABLE TRANSPACIFIQUE.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, mon très honorable ami le premier ministre voudra-t-il me dire s'il est en mesure de renseigner la Chambre au sujet de la responsabilité financière probable que nous encourrons par suite des événements survenus récemment dans la confédération australienne par rapport au câble transpacifique ? Il ne serait pas nécessaire que je rappelle ces événements à la Chambre, les journaux leur ont donné une grande publicité. Il paraîtrait que la colonie de Victoria avait fait certaines concessions à l'Eastern Telegraph Company, et le gouvernement de la confédération australienne se proposerait de lui accorder, en remplacement de ces premières concessions, une concession s'étendant à toute la confédération pour un nombre limité d'années. C'est là, en résumé, si je suis bien renseigné, toute la situation. Mais nécessairement mon honorable ami est beaucoup plus au courant de toutes les circonstances que je ne le suis. Des négociations ont eu lieu, je pense, entre notre gouvernement et celui de l'Australie relativement à la ligne de conduite de ce dernier en cette affaire, et il serait à propos qu'on nous fît connaître ce qui s'est passé. Si mon honorable ami n'est pas en mesure de renseigner la Chambre maintenant, il pourra considérer ce que je viens de dire comme avis, et nous fournir les renseignements plus tard. Nous aimerions savoir quelles communications ont été échangées ; et quel effet ce changement d'attitude de la confédération australienne pourra avoir sur l'entreprise du câble transpacifique.

Le PREMIER MINISTRE : En résumé, la position est celle-ci : peu de temps avant l'établissement de la confédération australienne, le gouvernement, non pas de Victoria, mais de la Nouvelle-Galles-du-Sud, conclut avec l'Eastern Telegraph Company un arrangement qui, dans notre opinion, allait à l'encontre des conventions intervenues entre les divers gouvernements ayant pris part à l'établissement du câble transpacifique. Nous protestâmes contre cet acte dans le temps, mais une fois la confédération australienne formée, il était trop tard pour surmonter la difficulté. L'arrangement avait été conclu pour une période de temps indéfinie ; mais le gouvernement australien a songé depuis à conclure un autre arrangement, en vertu duquel l'Eastern Telegraph Company restreint à dix ans la durée de son monopole, à condition qu'il couvrira non seulement la Nouvelle-Galles-du-Sud, mais le continent australien tout entier. Nous sommes d'avis que ce second arrangement sera plus nuisible que le premier.

Il est évident, en effet, que si, durant dix ans, l'Eastern Telegraph Company est autorisée à établir des bureaux télégraphiques dans toute l'Australie, à l'expiration de cette période de temps, la compagnie jouira virtuellement d'un monopole que personne ne pourra lui enlever, et elle se trouvera ainsi en lutte avec la compagnie du câble transpacifique. Nous nous sommes plaints au gouvernement australien; et la meilleure manière de renseigner la Chambre sera de produire la correspondance qui a eu lieu de part et d'autre. C'est ce que je ferai sous peu.

## SUBSIDES—GREVE DES DEBARDEURS DE MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'administration a-t-elle quelque renseignement à nous fournir au sujet de la grève à Montréal? Il se peut qu'au point où en sont les négociations, le ministère juge préférable de ne rien dire; mais s'il est certains renseignements qu'il puisse fournir, la Chambre a droit de les connaître. Je ferai observer que le maire de Montréal a déclaré que du commencement à la fin il n'avait eu aucune communication du ministre du Travail. Voici les paroles qu'on lui attribue.

Je n'ai pas reçu un mot de sa part ; toutefois, je m'attends à recevoir des nouvelles de ce quartier ce soir. L'honorable directeur général des Postes, qui est en même temps ministre du Travail, est, dit-on, à Montréal actuellement, et dans une circonstance comme celle-ci, il devrait être sur les lieux afin de protéger le commerce du Canada.

De ce qui avait été dit dans la Chambre l'autre jour, j'avais tiré la conclusion que le ministère avait reçu quelque communication de Montréal, venant de ces deux fonctionnaires ; mais il paraîtrait maintenant qu'aucun des ministres ne s'est mis en relations avec le premier magistrat de la ville ; et pourtant, nous nous serions attendus à ce qu'on nous dît quelque chose relativement à la condition très sérieuse des affaires là-bas. Toutefois, je ne prends pas en ce moment la parole dans le but de faire des commentaires à ce sujet, mais simplement pour m'enquérir si le très honorable premier ministre a quelque information qu'il serait à propos de donner à la Chambre dans le moment actuel au sujet de la grève.

Le PREMIER MINISTRE : Tant qu'une entente quelconque n'aura pas été effectuée, il ne me paraît pas expédient de relater en détail ce que le ministère a fait par rapport

à la grève. Pour le moment, tout ce que je puis dire,—et mon honorable ami (M. Borden) s'en contentera, j'espère,—c'est que le ministre du Travail et le ministre de la Marine et des Pêcheries sont à Montréal depuis hier, en vue de faire tout ce qu'il est possible pour déterminer un règlement.

L'honorable M. TARTE : On me permettra peut-être de dire que j'ai reçu un télégramme d'un des propriétaires de navires les plus importants, disant :

Les membres de l'union commencent à revenir. On s'attend à ce que tout se règle aujourd'hui.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Havres et rivières—Glissoirs et estacades—District de Saint-Maurice—Améliorations aux estacades en vue de faciliter le flottage et la garde des billes, etc., $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à solder les dépenses nécessitées par l'amélioration et l'extension des travaux sur le Saint-Maurice, en vue de fournir de plus grandes facilités pour la descente du bois sur la rivière. Ces améliorations sont jugées indispensables à l'exploitation avantageuse des usines pour la fabrication de la pâte de bois et autres grands ateliers qui mettent à profit les immenses ressources de ce pays.

M. MORIN : L'honorable ministre voudra-t-il dire le chiffre des recettes provenant des droits d'usage de ces glissoirs et estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chiffre donné pour 1901-2, le dernier exercice pour lequel nous ayons des rapports, est de $13,565.48.

M. WILSON : Quelle somme est dépensée en salaires et autrement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons cette année pour cette fin à peu près $47,000. Je pourrai donner des renseignements plus détaillés à cet égard lorsque nous discuterons les crédits pour les salaires par rapport à cet ouvrage.

M. WILSON : Les recettes provenant de cette source n'ont-elles pas excédé les dépenses ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, certes.

M. WILSON : Quel a été le chiffre du déficit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Wilson) veut-il parler de la dépense imputable sur le capital ou de celle imputable sur les frais d'exploitation ?

M. WILSON : De celle imputable sur les frais d'exploitation. Nous voulons savoir de combien les frais d'exploitation excèdent les recettes.

Sir WILFRID LAURIER.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont les dépenses totales pour ces glissoirs et estacades du Saint-Maurice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il serait préférable que cette question fût posée lors de la discussion du crédit qui s'y rapporte. En réponse à mon honorable ami de Lennox (M. Wilson), je puis dire que le déficit pour le dernier exercice, aussi exactement que je puis le calculer, a été d'à peu près $23,000. En réponse à la question de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), la dépense totale pour les glissoirs et estacades du Saint-Maurice a été de $1,271,282.

M. HAGGART : Mais pour les glissoirs et estacades dans toutes les autres parties du pays les recettes excèdent les dépenses. Voici une dépense de plus de $50,000, suivant une dépense de $50,000, l'année dernière, et il y a une dépense de $23,000 par rapport aux frais d'exploitation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Haggart) ne s'est peut-être pas rendu compte que ce crédit de $50,000 est virtuellement imputable sur le capital, étant pour améliorations d'un caractère permanent. Le déficit a rapport aux frais d'exploitation, pour lesquels il y aura une demande de crédit plus tard.

L'honorable M. HAGGART: Je m'en rends parfaitement compte ; je comprends que $23,000 sont dépensés en salaires et autres frais d'exploitation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là le déficit.

L'honorable M. HAGGART : Et un déficit également ? Un déficit sur les frais d'exploitation ? C'est là la plus extraordinaire déclaration que j'aie entendu de longtemps. Les recettes totales sont de $13,000 par année, et là-dessus il y a un déficit de $23,000 ; et cela à l'occasion de travaux qui ont coûté plus d'un million de dollars, et pour lesquels, après avoir dépensé $50,000 l'année dernière, on nous demande un crédit de $50,000 cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les recettes augmenteront, sans doute, notablement, lorsque ces améliorations auront été effectuées. Mais, dans les conditions actuelles, je ne pense pas qu'elles égalent les frais d'exploitation. Mon honorable ami verra que plus d'un million et quart de dollars, comme je l'ai dit, ont été dépensés sur ces travaux. Les $50,000 que je demande maintenant, sont, d'après le rapport de l'ingénieur en chef, nécessaires pour nous permettre de tirer parti de ces travaux et de les maintenir en bon état. Grâce aux fortes sommes dépensées depuis un an ou deux, les travaux seront mis en bon état d'une manière permanente. La question posée par l'honorable député de Lennox (M. Wilson) se rapportait aux frais d'exploita-

tion, qui ne sont pas du tout la même chose que ceux-ci.

M. MORIN: Quelles sont les améliorations que le ministre se propose d'exécuter avec ces $50,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la Pointe à Trudel : construction de deux quais d'amarrage, 40 par 40, par 35 pieds, $7,000 ; construction de 12,000 pieds d'estacades à cinq rangs, $11,000. A Sainte-Flore : reconstruction d'un quai d'amarrage, 30 par 40 par 30 pieds, $5,000. Aux Hêtres : construction d'un nouveau quai d'amarrage, 30 par 40 par 30 pieds, $7,000 ; construction de 600 pieds d'estacades doubles, $2,500. A la Pointe à Marchessault : construction de 450 pieds d'estacades à cinq rangs, $4,000. A la Pointe à Bernard : construction d'un quai d'amarrage de 40 par 40 par 35 pieds, $7,000. A l'île aux Tourtes : achèvement d'un quai d'embâcle, 30 par 30 par 10 pieds, $1,200. Ajoutez-y pour travaux non encore déterminés et pour l'imprévu, $5,300. Total de l'octroi demandé pour 1903-4 $50,000.

M. WILSON : Le ministre est mécontent de ce que nous demandons des renseignements détaillés au sujet de ce crédit. Sera-t-il assez bon de nous dire où nous pourrons obtenir ces renseignements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me suis pas montré mécontent ; j'ai simplement suggéré que ces réponses seraient plus à leur place lorsque nous discuterions la perception du revenu, item 238.

M. BLAIN : Le ministre nous a-t-il dit qu'il y avait eu un déficit d'à peu près $20,000 l'année dernière ? Il nous expliquera peut-être la déclaration faite l'année dernière à la Chambre par son prédécesseur, au sujet de cet item :

> Ces estacades et glissoirs du Saint-Maurice nous ont rapporté l'année dernière $20,000. C'est une des rares entreprises nous rapportant un bénéfice. Les recettes excèdent les dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, les rapports officiels indiquent que dans l'année dont parlait alors l'ancien ministre, c'est-à-dire durant l'exercice 1901-2, le revenu s'éleva à $21,322. Nous n'avons encore les chiffres pour cette année. Sans doute les recettes seront presque doubles de ce qu'elles ont été l'année dernière. Nous estimons qu'elles s'élèveront à $25,000.

M. BELL : En me reportant au rapport de l'Auditeur général, volume I, page B—316, de l'année dernière, je vois que la dépense totale a été de $153,012, et les recettes totales de $13,000. Il n'y a eu que $50,000 de votés, l'année dernière, soit $103,000 de moins qu'on n'a dépensé. Il y a donc eu un déficit de $140,000 pour ce service l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut parler de l'exercice 1901-2 ?

M. BELL : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a fallu dépenser une somme considérable au delà de ce qui avait été voté. Un mandat spécial, si je ne me trompe, dut être émis pour couvrir cette dépense nécessitée par la rupture des estacades, qui occasionna la perte d'un grand nombre de billes, en juillet, cette année-là.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la règle suivie par l'administration au sujet de la construction de ces estacades ? Se charge-t-elle de les construire dans toute l'étendue du Canada, sur les rivières le long desquelles se poursuit l'exploitation forestière, ou bien la rivière Saint-Maurice fait-elle exception pour des raisons particulières ? Existe-t-il certaines conditions particulières à cette rivière qui doivent nous la faire distinguer des autres de même nature dans tout le pays, le long desquelles ceux qui sont engagés dans l'exploitation forestière ont à construire leurs propres estacades ? Puis, il est un autre point sur lequel nous devrions être renseignés. Nous avons voté l'année dernière $50,000 ; nous dépensons cette année $50,000. Ces travaux sont-ils de telle nature que nous devions nous attendre d'année en année à ce qu'on vienne nous demander des octrois de $50,000 ou de $100,000 pour ce service sur la rivière en question ? Quand cette dépense prendra-t-elle fin, ou comme le gazouillement du ruisseau, durera-t-elle toujours, de génération en génération ? Y aura-t-il jamais une fin à ces dépenses ? Il y a encore autre chose que je ne comprends pas bien. Ces travaux ont donné des recettes l'année dernière et ont occasionné des dépenses pour frais d'exploitation. Quelles ont été exactement ces recettes et ces dépenses ? Quel est le chiffre du déficit net des opérations de l'année ? D'après ce que nous a dit l'honorable ministre, le déficit paraît avoir été de $23,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est à peu près cela.

M. BORDEN (Halifax) : On devrait nous dire à combien s'élèvent les recettes brutes, à combien s'élèvent les dépenses brutes d'exploitation, et ce que coûte au pays, tout compté, la conduite des opérations sur cette rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En ce qui regarde la construction de glissoires et d'estacades, l'administration a toujours suivi la même ligne de conduite depuis la confédération. Trois voies de communication fluviales ont été maintenues par l'Etat : la Trent, l'Ottawa et le Saint-Maurice. Sur la plupart des rivières, ce sont les compagnies engagées dans l'exploitation forestière qui se chargent elles-mêmes de ces travaux. Les travaux sur le Saint-

Maurice ont certainement été très dispendieux. Depuis 1867, les dépenses ont été de $1,271,282. L'ingénieur en chef m'informe qu'il y a un an ces travaux furent emportés par une tempête et une inondation, et cette forte dépense fut nécessaire pour exécuter les réparations. Ce district s'est grandement développé, ces années dernières. On m'informe que les travaux d'amélioration exécutés l'année dernière, pour lesquels $50,000 furent votés, mettent les choses en un état satisfaisant. Il serait téméraire de ma part de dire que des travaux de cette importance, ayant coûté plus d'un million et quart de dollars, n'occasionneront pas, en dehors des frais d'exploitation, une certaine dépense chaque année pour leur entretien. Toutefois, je puis bien vous faire part de ce que m'a dit l'ingénieur en chef du département au sujet de l'état dans lequel cet octroi mettra les travaux en question. Il est d'avis que ce montant, à moins de circonstances accidentelles, imprévues, complètera les travaux nécessaires de construction, et que les crédits qui pourront être demandés ces années prochaines seront pour travaux de réparations.

M. BORDEN (Halifax) : Le crédit actuel est-il demandé pour les travaux de construction en neuf, ou pour partie des réparations déjà commencées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Entièrement pour des travaux en neuf.

M. BORDEN : Quel besoin y a-t-il de ces nouveaux travaux de construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont rendus nécessaires par la grande augmentation des billes arrivant aux usines de fabrication de pâte de bois. L'ingénieur en chef m'informe que dans le cours de la dernière saison plus de 3,000,000 de billes passèrent les glissoirs et les estacades. Naturellement les recettes pour cette année en sont notablement augmentées, comme nous le verrons lorsque les rapports seront présentés.

M. HAGGART : Pourquoi le ministre des Travaux publics n'impose-t-il pas un droit sur les billes au passage comme on fait dans toutes les autres parties du Dominion de manière que l'Etat n'encoure pas de perte par rapport à l'exploitation de ces travaux ? Sur la Madawaska, la Coulonge, et toutes les autres rivières, pourvues de glissoirs et d'estacades aux frais de l'Etat nous en obtenons un joli revenu. La rivière en question est la seule où apparemment il se produit un immense déficit. L'excuse pour l'émission du mandat spécial a été, si je ne me trompe, qu'une partie des travaux avait été emportée par une crue des eaux, ce qui a occasionné l'énorme dépense de $153,000. Est-ce réellement là le montant des dommages éprouvés ?

M. SUTHERLAND.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils s'élevaient en réalité à plus que cela. Toute cette somme de $153,000 a été absorbée par les travaux de réparation.

M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il répondre à la première question que j'ai posée ? J'ai dit que dans toutes les autres parties du pays, les particuliers qui se servent de ces estacades et de ces glissoirs ont à payer une taxe raisonnable.

Mes renseignements sont peut-être inexacts, mais on me dit que le montant des recettes provenant de cette source excède celui des dépenses que l'administration encourt pour la même fin. Pourquoi n'exige-t-on pas le paiement d'une taxe semblable sur le Saint-Maurice, de manière à indemniser le gouvernement de l'énorme dépense qu'il fait dans cette partie du pays ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe que les droits sont les mêmes sur le Saint-Maurice que sur les autres rivières, et qu'ils sont les mêmes aussi que ceux exigés par les compagnies particulières. Si nous avons un déficit ici c'est parce que ces travaux ont exigé une mise de fonds plus considérable et imposent des frais plus lourds d'exploitation annuellement.

L'honorable M. HAGGART : La raison donnée par les fonctionnaires du département à l'honorable ministre, savoir que les droits imposés par le département sont les mêmes que ceux exigés par les compagnies, n'en est pas une du tout. Vous exigez le même droit pour l'usage d'une estacade à l'embouchure de la rivière Coulonge, par exemple, où les dépenses sont très peu considérables, que vous exigez pour l'usage d'une estacade sur le Saint-Maurice, où les dépenses sont lourdes. Pourquoi exiger autant pour le droit de se servir d'une estacade à l'embouchure d'une rivière, que là où d'énormes dépenses ont été faites comme sur le Saint-Maurice ? Pourquoi ne pas exiger davantage là où les dépenses ont été plus fortes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait que ces péages ont été fixés par arrêté ministériel il y a nombre d'années, lorsque peut-être lui-même faisait partie du ministère. Il n'y a pas eu de changement depuis. La question soulevée par l'honorable député au sujet de l'opportunité d'élever les droits en raison de la mise de fonds plus considérables exigée par certains travaux, a son importance et vaut la peine d'être étudiée. Les droits n'ont pas été changés depuis nombre dannées, mais je vais m'enquérir s'il ne serait pas à propos de faire certains changements.

L'honorable M. HAGGART : Je me rappelle que lorsque nous étoions au pouvoir, une des raisons quon invoquait pour ne pas changer les droits pour le passage des billots dans les glissoirs ou dans les estacades du Saint-Maurice, c'est que ces droits

étaient suffisants pour rembourser l'administration de la dépense encourue. Mais les choses ont changé depuis cinq ou six ans. Les dépenses paraissent avoir beaucoup augmenté. Prenez la déclaration faite par le ministre des Travaux publics il y a quelque deux ans, et que nous a lue l'honorable député de Peel (M. Blain) : elle établit que c'était là une des rares entreprises de l'Etat rapportant un bénéfice.

M. WILSON : L'honorable ministre pourra-t-il nous dire quel montant a été dépensé pour ces travaux dans les derniers six ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai préparer un état des sommes ainsi dépensées.

M. WILSON : Est-ce une forte somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ce doit être une très forte somme. Il y a eu un déficit tous les ans depuis le commencement des travaux, les recettes n'étant pas suffisantes pour couvrir les frais d'exploitation.

M. WILSON : Quand les travaux ont-ils été commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été poursuivis par l'Etat à partir de 1867, et même avant ce'a. Je pense que c'est le gouvernement de l'ancienne province du Canada qui les avait entrepris dès 1851.

M. HALE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si ces estacades et ces glissoi- autre chose qu'au passage des billes de bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'elles servent à autre chose que pour le passage des billes de bois.

M. HALE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire en quoi cela peut regarder le gouvernement ? Il n'est pas d'usage que l'Etat fasse des dépenses dans les autres parties du Canada pour l'avantage des marchands de bois. Dans toutes les autres parties du pays, et notamment dans la province que je représente, les marchands de bois construisent eux-mêmes leurs glissoirs, leurs estacades et leurs quais. Je voudrais bien savoir pour quelle raison l'Etat est appelé à dépenser un seul dollar pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Hale), qui a été membre de cette Chambre pendant nombre d'années, devrait savoir qu'il fait erreur. Il est inexact d'affirmer que l'Etat n'a pas exécuté de travaux de ce genre en d'autres endroits au Canada. J'ai déjà fait observer cet après-midi que depuis l'établissement de la confédération il y a eu constamment des travaux de l'Etat en voie d'exécution sur la Trent, l'Ottawa et le Saint-Maurice. Comme ces travaux furent commencés en 1851, je ne saurais dire ce qui a engagé le parlement d'alors à les entreprendre ; mais ils ont été poursuivis depuis lors d'année en année jusqu'à l'époque de la confédération, et depuis la confédération jusqu'aujourd'hui. Je ne suis pas prêt pour le moment à annoncer un changement de politique à cet égard. Le conseil que nous a donné l'honorable député de Lanark (M. Haggart) mérite considération. Les droits de péage sont restés les mêmes depuis nombre d'années. Ces droits devraient-ils être augmentés ou non ? Je ne puis répondre sur le champ à cette question ; on ne s'attend guère non plus que je le fasse. Il n'est pas d'honorable député qui voulût, sans avoir étudié la question, prendre la responsabilité de la décider dans un sens ou dans l'autre. Mais elle mérite considération. La différence entre les recettes et les dépenses est tellement grande que nous devrions chercher à la réduire.

M. HALE : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il y a jamais eu un dollar de dépensé par le gouvernement dans le Nouveau-Brunswick pour réparer les estacades et les glissoirs dans les intérêts des marchands de bois de cette province ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas à ma connaissance que le parlement fédéral ait jamais dépensé d'argent dans le Nouveau-Brunswick pour les estacades ou les glissoirs.

M. ROSAMOND : Dois-je comprendre, d'après les paroles de l'honorable ministre, que le revenu provenant de ces ouvrages a été de $13,000 par année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela. On m'a demandé quel avait été le revenu de ce chef pour 1901-02, et j'ai répondu qu'il était de $13,565,48, mais cela ne représente pas le revenu annuel.

M. BARKER : Est-ce là le revenu total ou le revenu net ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le revenu total. Je puis indiquer en chiffres ronds le revenu total de 1896 à 1902. En 1896 ce revenu a été de $22,000 ; en 1897-8, $29,000 ; en 1898-9, $29,000; en 1899-1900, $16,000; en 1900-1901, $21,000; en 1901-1902, $13,565; et l'on croit que pour l'exercice actuel il atteindra $30,000.

M. ROSAMOND : Vu les sommes énormes qui ont été dépensées pour ces travaux à compte du capital et vu les faibles revenus que l'on en retire, il me semble que le gouvernement devrait se demander bien sérieusement si le temps n'est pas arrivé pour lui de les abandonner complètement. Je ne vois pas pourquoi nous dépenserions chaque année des montants considérables pour un ouvrage qui n'est d'aucun intérêt pour le public en général, et qui n'est utilisé que pour le plus grand avantage de certains particuliers. Il me semble qu'une telle politique

ne peut être de nature à rencontrer l'approbation du public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis admettre que le développement de cette partie du pays n'est pas dans l'intérêt général du Canada. Bien qu'il ne soit pas à ma connaissance que le gouvernement ait construit ou entretenu des glissoirs ou des estacades dans cette province, je dois dire à mon honorable ami (M. Hale) qu'il y a dépensé beaucoup d'argent pour améliorer les rivières et faciliter le flottage du bois. Je considère que ces travaux étaient faits dans l'intérêt du pays, et il est généralement admis que l'enlèvement des obstacles et l'amélioration de nos voies navigables, dans le but de développer nos ressources naturelles, sont des dépenses justifiables. Quand ce pays a commencé à se coloniser, ces travaux étaient considérés comme étant tellement importants qu'un grand nombre d'entre eux furent entrepris à même les deniers publics.

M. ROSAMOND : Je ne comprends pas comment on peut justifier une dépense qui est faite uniquement dans l'intérêt d'un certain groupe de personnes ayant des établissements sur ces rivières. De quel droit peut-on demander au public de payer pour certains travaux entretenus pour le plus grand avantage de certains individus, et dont il ne retire aucun bénfice ? Quelle excuse peut-on invoquer pour justifier cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La même excuse que pour n'importe quelle autre dépense de deniers publics. Quand nous construisons un canal ou un chemin de fer, ou même quand nous abaissons les droits, ce sont là des choses plus avantageuses pour les uns que pour les autres, mais qui n'en sont pas moins considérées comme étant faites pour le plus grand bien du pays.

L'entrentien de ces glissoirs et de ces estacades est considéré comme étant plus utile au district dans lequel ils sont situés. Il est possible quil soit nécessaire d'y apporter quelques changements, et je vais m'occuper sérieusement de cette question. Nous pourrions peut-être diminuer les frais d'exploitation, ou comme l'a laissé entendre l'honorable député (M. Haggart), remanier l'échelle des péages, de manière à équilibrer les revenus et les dépenses. Il y a peut-être moyen de faire quelque chose dans ce sens, mais je ne crois pas que le pays soit disposé, du moins pour le moment, à abandonner complètement ces travaux, à moins de les confier à des compagnies, comme cela s'est fait sur d'autres rivières importantes.

M. McGOWAN : Il me semble que cette question est absolument du ressort provincial. L'honorable ministre a-t-il jamais songé à confier ces travaux publics aux provinces ?

M. HALE : Il est vrai que le parlement a dépensé un montant d'argent pour élever et pour améliorer le cours des rivières navigables du Nouveau-Brunswick, mais il est également vrai qu'il n'y a pas eu d'argent de dépensé par le gouvernement fédéral sur ces rivières dans le but d'aider les marchands de bois à descendre leurs billots.

M. BARKER : Le revenu total de ce chef a été de $13,000 pour le dernier exercice, et l'honorable ministre demande cette année un crédit de $47,000 pour payer le personnel et rencontrer les frais d'entretien de ces travaux. Par conséquent, nous ne réalisons que le tiers de ce que cela nous coûte chaque année. A part cela, on a également dépensé depuis quatre ans pour ces travaux, en y comprenant la présente année, une somme de $170,000 à compte du capital—ou, tout au moins nous avons voté des crédits pour ce montant. Or, tout cet argent a été englouti dans une entreprise qui nous rapporte environ le tiers de ce que nous coûte son exploitation chaque année.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre nous a donné un état indiquant le revenu total de chaque année depuis 1896 ; aurait-il l'obligeance de nous fournir un état des montants dépensés chaque année depuis cette même date ? Pourrait-il nous dire également si cette dépense totale de $1,280,000 comprend les frais d'exploitation de même que la prétendue dépense faite à compte du capital ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant total dépensé pour la construction, depuis 1897 au 30 juin, est de $508,956.86, montant total dépensé pour réparations, émoluments du personnel et entretien durant la même période est de $762,515.29, représentant une dépense totale de $1,271,471.

M. BORDEN (Halifax) : Et quand à l'autre question que j'ai posée à l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai promis de déposer sur le bureau de la Chambre un état des dépenses faites tant à compte du capital que pour les frais d'exploitation depuis 1896. Demain je produirai cet état.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre me permettrait-il de lui demander un autre renseignement ? Je n'ai qu'une bien vague idée de la nature de ces travaux, et j'aimerais que l'honorable ministre nous fît connaître aussi complètement que possible à quel usage ils sont destinés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis jamais allé moi-même sur cette partie de la rivière Saint-Maurice ; mais je crois qu'à un grand nombre d'endroits il y a des chutes et des rapides. Les glissoirs sont destinés à permettre le flottage du bois dans ces endroits dangereux,

et les estacades servent, tout naturellement, à retenir ce bois et à l'empêcher de se perdre une fois rendu.

M. BORDEN (Halifax) : Des travaux exactement de même nature que ceux-ci sont exécutés dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à titre d'entreprises privées, et cela sur des rivières qui sont beaucoup plus navigables que celle-ci. Cette rivière est-elle navigable pour d'autre fin que pour la descente des billots ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est navigable sur une bonne partie de son parcours. Je ne pourrais dire exactement sur quelle étendue de prime abord. Je dois ajouter que dans la province de Québec, ce sont là les seuls travaux du genre qui sont actuellement entretenus par le gouvernement. A deux exceptions près, ce qui existe à ce sujet dans la Nouvelle-Ecosse existe également dans Ontario. Ces entreprises tendent de plus en plus rapidement à passer sous le contrôle des compagnies qui font le commerce de bois. Sur la rivière Ottawa, les compagnies constatent qu'elles peuvent exploiter elles-mêmes ces glissoirs et estacades à meilleur marché que ce qu'elles sont obligées de payer au gouvernement, et, dernièrement, ces compagnies m'ont demandé de leur transporter la balance des ouvrages de ce genre qui sont encore exploités par le gouvernement sur la rivière Ottawa. C'est là le seul endroit dans la province de Québec où des ouvrages de ce genre soient exploités et entretenus par le gouvernement.

M. BLAIN : Comme le revenu provenant de ces estacades et glissoirs n'a été l'année dernière que de $13,000, l'honorable ministre voudrait-il nous dire combien le gouvernement y emploie d'hommes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère pouvoir fournir ce renseignement à mon honorable ami un peu plus tard, cet après-midi.

M. BELL : Il me semble que l'on devrait établir une distinction entre les différentes parties de ces ouvrages auxquels ce crédit est destiné. Il peut être nécessaire d'améliorer le lit de la rivière, et il peut être également nécessaire d'établir de nouveaux glissoirs ; mais pourquoi le gouvernement canadien fournirait-il les marchands de bois d'estacades, qui sont généralement considérées comme formant partie de l'outillage de toute compagnie qui s'occupe du flottage du bois ? Je voudrais que l'honorable ministre nous dit quelle partie de ce crédit est destinée aux glissoirs et quelle partie est destinée aux estacades.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois faire remarquer à mon honorable ami qu'il n'a jamais songé à soulever ces objections avant aujourd'hui, cependant, il y a de longues années qu'il siège dans cette Chambre. Comme je l'ai déjà dit, ces travaux furent commencés en 1851, et depuis la confédération leur construction et leur entretien ont toujours été conduits de la même manière qu'ils le sont aujourd'hui. Tout en étant prêt à reconnaître que les frais d'exploitation peuvent prêter à certaines critiques, je ne puis annoncer pour le moment aucun changement de politique au sujet de leur exploitation.

M. BORDEN (Halifax) : Il arrive très souvent dans la Nouvelle-Ecosse que les marchands de bois exploitant leur industrie sur des rivières navigables soient obligés non seulement de construire des estacades, mais même d'acheter le terrain de chaque côté de la rivière à cette fin. Il se peut que l'importance du commerce de bois sur cette rivière constitue une certaine différence. Je n'en sais rien ; mais à en juger par les apparences, il n'est pas assez important pour faire de ces ouvrages une entreprise avantageuse pour le gouvernement. Il ne me paraît y avoir aucune bonne raison pour justifier le gouvernement d'accorder à cette partie du pays un traitement qu'il n'accorde pas ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas un très bon argument en faveur des entreprises exploitées par l'Etat ?

M. BORDEN (Halifax) : Non, certes. Un autre fait extraordinaire, c'est qu'une année les revenus se sont élevés à $29,000, tandis que l'année dernière ils n'ont atteint que $13,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans vouloir discuter le crédit demandé pour ces ouvrages, je crois qu'il est nécessaire de ne pas oublier qui en est le véritable propriétaire. Ils furent construits antérieurement à la confédération et ils appartenaient à l'ancienne province du Canada; lors de la confédération, ils devinrent la propriété du gouvernement fédéral, comme formant partie des travaux mentionnés dans le troisième annexe de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, sous le titre d'améliorations dans les lacs et rivières. Depuis cette époque, ces ouvrages sont passés sous la juridiction du gouvernement fédéral et ils ont toujours été considérés comme tels. Quant à savoir si nous devons maintenant abandonner ces travaux pour lesquels nous avons tant dépensé d'argent, je me demande à qui nous pourrons faire cet abandon ? Allons-nous les laisser tomber en ruine et devenir un obstacle à la navigation plutôt qu'une aide? Nous ne pouvons pas plus obliger les marchands de bois que le gouvernement provincial à s'en charger. Qu'allons-nous en faire ? On me permettra peut-être de dire un mot sur la nature de ces améliorations. Le Saint-Maurice est une rivière importante sur laquelle il s'est fait jusqu'à présent un commerce de bois considérable. Il fut un temps où l'exploitation du bois de pin se faisait sur une grande échelle dans cette

région. Ce bois est maintenant disparu. Pendant un certain nombre d'années, ces ouvrages furent considérés comme n'ayant pas une grande valeur, et ils ne donnaient guère de résultats satisfaisants, mais depuis que le bois d'épinette a pris de la valeur, l'utilité de ces ouvrages a pour ainsi dire augmenté, attendu qu'il y a de vastes concessions forestières riches en épinette le long de cette rivière. Afin de pouvoir flotter le bois, il faut lui faire traverser deux des plus importants pouvoirs d'eau qui existent dans ce pays, et dont l'un constitue les chutes de Shawenigan. Comme le bois ne peut les traverser, il a fallu construire un glissoir à cet endroit pour les éviter. Ce glissoir est absolument nécessaire pour permettre au bois d'atteindre en sûreté l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, qui se décharge dans le Saint-Laurent. A part les chutes de Shawenigan, il y a encore les chutes de la Tague qu'il faut descendre.

Ceux des membres de cette Chambre qui ont eu l'occasion de voir les chutes de Shawenigan savent qu'il est impossible d'y faire passer le bois qui descend la rivière. C'est pour permettre d'utiliser cette rivière pour l'exploitation du commerce de bois que ces glissoirs et ces estacades ont été construits. Ces estacades ne ressemblent guère à celles qui sont ordinairement employées par les marchands de bois, ce sont des estacades construites de manière à permettre le triage du bois tant à la tête qu'au pied des chutes, où il est en radeaux et conduit au glissoir suivant. Cette rivière est la seule dans notre province, à part la rivière Saguenay, sur laquelle il existe des glissoirs construits par le gouvernement. Ceux du Saguenay furent construits par le gouvernement, puis abandonnés et finalement ils passèrent aux mains de la maison " Price Bros ", qui avait à cette époque le contrôle presque absolu de l'exploitation du bois de construction sur cette rivière.

Actuellement, les seuls glissoirs entretenus par le gouvernement dans la province de Québec, sont ceux que je viens de mentionner.

M. INGRAM : Jusqu'où est amené ce bois?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, qui se décharge dans le Saint-Laurent un peu en aval de Trois-Rivières. Il y a là quelques-unes des plus importantes scieries de tout le pays. Cet endroit porte le nom de Trois-Rivières, parce que le Saint-Maurice se divise à son embouchure en trois branches qui se jettent dans le Saint-Laurent. Les fabriques de pâte de bois sont situées près des Chutes Shawenigan. Ce que je tiens à établir, c'est que ces glissoirs devinrent la propriété du gouvernement fédéral lors de la confédération. Nous en avons assumé la responsabilité à cette époque, et je ne vois pas comment nous pourrions les abandonner.

M. INGRAM : Un de ces soirs derniers, nous avons voté un crédit de $100,000 pour des améliorations à Trois-Rivières, et j'avais compris que cet item avait quelque chose à faire avec la rivière sur laquelle on flotte ce bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit de $100,000 est destiné aux quais situés sur le Saint-Laurent, et ces glissoirs se trouvent sur le Saint-Maurice.

M. INGRAM : Dans ce cas, aucune partie de ce crédit de $100,000 sera dépensée sur le Saint-Maurice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, les glissoirs sont situés beaucoup plus haut dans la rivière.

M. MORIN : Si le gouvernement était disposé à vendre les estacades et les glissoirs, pourrait-il le faire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le parlement pourrait l'autoriser à le faire.

M. MORIN : Alors, je conseille au gouvernement de les vendre au plus tôt ou de les donner.

M. INGRAM : Supposons que des colons prennent des terres dans cette partie du pays et y coupent du bois, jouissent-ils du même privilège que les commerçants de bois sur ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde est sur le même pied. Les taux de péage sont déterminés par arrêté ministériel.

M. COCHRANE : Est-ce que les estacades construites près de ces glissoirs ne sont pas pour l'usage et le bénéfice exclusif des marchands de bois, comme cela a lieu pour les estacades qui se trouvent sur la rivière Ottawa ? Je ne vois pas de raison pour que le principe qui s'applique aujourd'hui à ces ouvrages soit le même qu'il y a vingt ans. Dans ma jeunesse, c'est du bois carré que l'on faisait.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a plus de bois carré sur le Saint-Maurice maintenant.

M. COCHRANE : Par conséquent, les circonstances ont changé et le même principe ne trouve plus son application. Les glissoirs ont été construits pour permettre la descente du bois carré, et elles étaient nécessaires à cette époque. Mais je crois qu'il n'y a plus de demande pour ce bois maintenant. Les estacades furent spécialement construites pour l'avantage des propriétaires de concessions forestières qui avaient du bois à descendre dans les rivières. Ce bois descend tout ensemble, et quand il a atteint un certain endroit, il est arrêté par les estacades et les différents propriétaires viennent l'y chercher. Je n'éprouve pas la moindre hésitation à appuyer toute dépense faite dans l'intérêt public en général, je ne vois pas pourquoi nous dépenserions tant d'argent pour l'entretien d'estacades dont l'utilité est limitée aux marchands de bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en avons bien plus besoin aujourd'hui qu'autrefois. Mais je n'ai pas l'intention de me prononcer sur la question soulevée par l'honorable député. En réponse à l'honorable chef de la gauche, qui m'a demandé la raison de la différence dans le revenu entre 1899-1900 et 1901-2, je dois lui dire que l'eau étant restée très basse dans la rivière cette année-là, le bois s'est échoué un peu partout et on n'a pu le descendre. C'est également pour la même raison que l'on s'attend à ce que le revenu provenant des péages soit bien plus élevé cette année.

M. MORIN : Est-ce que ces péages sont perçus à tant du morceau ou bien à tant par mille pieds de bois mesure de planche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A tant du morceau. Si mon honorable ami de Peel, veut bien regarder à la page 26, partie 9, du rapport des Travaux publics, il y trouvera une liste des employés.

Glissoirs et estacades en général, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons dépensé à venir jusqu'au 31 décembre 1902, pour l'entretien, etc., des glissoirs et estacades sur la rivière Ottawa, le Saint-Laurent et la Gatineau, une somme de $956.96. Cette somme est votée à chaque session depuis un grand nombre d'années, et il arrive quelquefois que l'on a besoin d'un montant plus élevé. L'année dernière on a dépensé $3,000, et cette année, $700. Cela dépend des réparations urgentes à faire.

Ponts et chaussés, Portage du Fort—pont sur la rivière Ottawa, reconstruction, les gouvernements de Québec et d'Ontario contribuant $5,000, y compris les abords, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'un crédit de $16,000 que la Chambre est appelée à voter de nouveau depuis plusieurs années. Des négociations sont pendantes à ce sujet entre les provinces de Québec et d'Ontario ; ces dernières ont payé leur contribution suivant l'arrangement et aux conditions que je viens de mentionner pour l'octroi de ce crédit. Les plans sont prêts et des soumissions demandées.

M. CLANCY : Des dépenses ont-elles été faites par le gouvernement fédéral dans l'intervalle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune dépense n'a été faite cette année.

M. HENDERSON : S'agit-il ici d'une entreprise nouvelle, ou a-t-il déjà existé un pont sur la rivière Ottawa à cet endroit ? A moins d'être liés d'avance à l'exécution de semblables projets, je considère que le gouvernement a tort d'entreprendre des travaux de cette nature. Qu'on laisse aux provinces de Québec et d'Ontario le soin de construire leurs ponts. Naturellement, il peut se présenter certaines circonstances qui justifient cette intervention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce pont avait déjà été construit une fois par le gouvernement fédéral. Il fut emporté par une crue des eaux de la rivière. Les deux provinces intéressées ont contribué à la construction du premier pont, et on veut le reconstruire aujourd'hui aux mêmes conditions que la première fois. Il n'existe aucune règle ou principe défini pour la construction de ces ponts. Nous avons déjà accordé de l'aide pour des ponts interprovinciaux dans différentes parties du pays. D'après ce que j'ai entendu dire, le cas actuel est absolument digne de notre attention. Un autre crédit sera demandé un peu plus tard pour aider à la construction d'un pont sur une autre rivière, et je considère que là encore nous serons tenus de fournir notre contribution.

M. BARKER : Est-ce le même pont qui figure dans le rapport de l'auditeur général pour 1901-2, page V—320, et pour lequel on a déjà dépensé $16,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit a servi à reconstruire le pont au même endroit, à partir de la terre ferme, du côté d'Ontario, jusqu'à l'île du Portage du Fort.

M. BARKER : Est-ce le même pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit actuel servira à compléter le pont depuis l'île jusqu'à la terre ferme du côté opposé.

M. CLANCY : J'aimerais à bien comprendre cette affaire. L'honorable ministre nous a dit que les deux provinces avaient payé leurs contributions respectives, et que les plans des travaux étaient prêts. Or, je lui ai demandé s'il y avait eu quelques dépenses de faites dans l'intervalle, et je crois qu'il m'a répondu dans la négative. Voici maintenant que l'honorable député (M. Barker) nous découvre qu'une somme égale à celle qui est maintenant demandée et que nous sommes appelés à voter de nouveau, a été dépensée pour cette même entreprise. Cependant, l'honorable ministre nous a expliqué, si je l'ai bien compris, que la Chambre était appelée à voter ce crédit de nouveau chaque année depuis un certain temps, qu'il n'y avait pas eu d'argent de dépensé à cet endroit par le gouvernement fédéral en attendant que les provinces en viennent à une entente relativement à leurs contributions respectives.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai répondu à la question tel que je l'ai comprise. Je répète qu'aucune somme n'a été dépensée, et qu'il s'agit ici d'un crédit à voter de nouveau pour le plein montant. Mon honorable ami parle d'un pont qui a été construit de la terre ferme à l'île. Ce n'est pas le même pont que celui dont

nous parlons, mais c'est au même endroit. Tant que ce dernier pont ne sera pas construit, les deux provinces ne seront pas reliées entre elles. Il y a deux ponts, un qui part de la terre ferme pour se rendre à l'île et l'autre qui part de l'île pour atteindre la rive opposée. Le pont dont parle l'honorable député, celui qui part de la terre ferme, du côté d'Ontario, pour gagner l'île, a été construit l'année dernière.

M. CLANCY : A quelle province appartient l'île ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit qu'il croit que l'île est située du côté de la province de Québec.

M. CLANCY : Dans ce cas, il s'agit ici de construire un pont dans cette dernière province ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme la rivière Ottawa sépare les deux provinces, c'est un pont interprovincial. Mais la rivière elle-même est divisée par l'île.

M. CLANCY : Je ne comprends pas très bien la position. La rivière qui coule entre une île qui appartient à la province de Québec et la grève de cette dernière province ne sert pas de frontière interprovinciale. Cette frontière est située entre l'île, qui appartient à la province de Québec et le rivage opposé du côté d'Ontario. Maintenant, si je comprends bien, cette dernière province a construit à ses frais cette partie du pont qui le relie à l'île, et cette autre partie pour laquelle on nous demande de voter ce crédit est située entièrement dans la province de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami comprend, cependant, que nous utilisons l'île pour construire ce pont destiné à relier les deux rives. Je ne puis me prononcer d'une manière positive sur la question de savoir à qui appartient l'île, mais mon sous-ministre me dit qu'il est sous l'impression qu'elle est située vers le milieu du lit de la rivière, plus du côté de Québec que d'Ontario.

M. COCHRANE : Je ne crois pas que cela fasse aucune différence. Prenons, par exemple, une île dans le Saint-Laurent. Quand elle se trouve du côté américain, elle fait partie de leur territoire, et nos voisins en ont la propriété absolue. Il nous est permis de nous servir de la rivière de chaque côté pour les fins de la navigation, mais l'île elle-même est territoire américain. Il me semble que le même principe doit s'appliquer ici. Je ne critique pas la dépense, mais je comprends que cette partie de la rivière Ottawa qui sert de ligne frontière entre les deux provinces est déjà traversée par un pont. Celui que l'on veut maintenant construire est destiné à relier à la terre ferme un territoire qui appartient à la province de Québec. Cette partie de la rivière appartient tout autant à cette dernière province que si elle coulait entièrement dans ses limites. Voilà ce que je pense de la question. Est-ce que la province de Québec a contribué à la construction du pont actuel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. COCHRANE : Quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière.

M. COCHRANE : Pour quelle somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques mille dollars. Je comprends la question de la même manière que l'honorable député (M. Cochrane). Mais, jusqu'à présent on a toujours considéré ce pont comme étant un pont interprovincial, et nous continuons de le traiter comme tel.

M. CLANCY : L'honorable ministre pourrait-il dire d'une manière générale combien on a dépensé pour ce pont depuis dix ans, et qu'elle a été la part de contribution fournie par les provinces ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après un état que j'ai ici, la dépense de ce chef s'est élevée à $43,098.27. Je n'ai pas d'état indiquant le montant fourni par les provinces pour cette entreprise.

M. CLANCY : Est-ce que ce crédit de $16,000 comprend ce qui a été dépensé l'année dernière ? Ou bien a-t-il dépensé cette somme l'année dernière, y compris les $5,000 fournis par chacune province, et demande-t-il cette année un autre crédit de $16,000 qui devra être augmenté de la même manière ? Et, dans l'affirmative, ces montants seront-ils suffisants pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. On me dit que d'après les estimations le gouvernement ne sera pas appelé à payer autre chose que cette somme de $16,000 pour cette entreprise.

M. CLANCY : Cependant, l'honorable ministre a dépensé $16,000 l'année dernière à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette partie du pont est terminée nous ne demandons rien de plus pour cela.

M. CLANCY : Je ne puis comprendre les explications de mon honorable ami. Il s'agit ici de construire un pont ou partie d'un pont soi-disant interprovincial. L'honorable ministre nous dit que l'on a déjà dépensé au delà de $40,000 pour ce pont ; il ajoute qu'il était capable d'indiquer les montants fournis par le gouvernement fédéral ainsi que par chacune des provinces respectivement ; il dit encore que l'on a dépensé $16,000, l'année dernière pour ces travaux, et cette année on demande encore $16,000 de plus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a demandé quel montant avait été dépensé pour le vieux pont construit exactement au même endroit où nous voulons en construire un nouveau, et j'ai répondu : $42,098.27. Mais j'ai ajouté que ce vieux pont était presque entièrement détruit et qu'il fallait le renouveler. J'ai aussi expliqué que la partie du pont qui relie la province d'Ontario à l'île était construit. On m'informe que le crédit actuel de $16,000 ainsi que la contribution de chacune des deux provinces suffiront à compléter les travaux.

M. HENDERSON : Nous commençons par comprendre de quoi il s'agit. Il est très important de bien se rendre compte de la position dans laquelle nous nous trouvons placés. J'ai compris, aux explications fournies par le ministre des Travaux publics, que le pont qui existait autrefois sur la rivière Ottawa, au Portage du Fort, avait été emporté par les eaux et que le crédit actuel était demandé pour la construction d'un nouveau pont, les provinces d'Ontario et de Québec devant fournir chacune leur quote-part pour l'exécution de l'entreprise.

Je suis d'avis qu'on se trompe tout à fait, que le parlement n'est point appelé à contribuer à la construction du pont de Portage du Fort, sur l'Ottawa ; si nous construisons ce pont-là, on nous demandera d'en construire une douzaine d'autres sur l'Ottawa ou sur d'autres rivières qui séparent les deux provinces. On ne saurait nous démontrer la nécessité de reconstruire ce pont; il a été emporté, et le gouvernement doit se demander dès à présent ce qu'il devra faire à l'avenir. Il s'agit ici de travaux tout à fait différents de ceux des chutes de Shawinigan, qui ont servi de thème au débat, cet après midi; ils étaient déjà commencés et force était de les achever ou de les laisser tomber en ruine. A Portage du Fort, il n'y a pas d'améliorations à faire, puisqu'il n'y a plus de pont et que le gouvernement se trouve désintéressé, de sorte qu'en ne contribuant pas à la construction de ce pont-là nous n'avons rien à perdre, si ce n'est peut-être un partisan de chaque côté de la rivière; mais ce n'est pas là ce qui doit nous occuper. Il n'y a plus de pont, il a été emporté, le gouvernement n'a aucun intérêt à protéger, et il lui incombe plutôt de décider s'il doit contribuer dans une mesure quelconque à la construction d'un nouveau pont ou laisser les provinces d'Ontario et de Québec se charger de ces travaux. Je crois que c'est à ces deux provinces de voir à construire le pont qu'il faudra pour relier les deux rives de l'Ottawa. Je demanderais la radiation de cet item. Mais au lieu de faire une proposition aussi radicale, je prierai l'honorable ministre de reconsidérer cette question et de laisser l'item en suspens afin de donner au gouvernement le temps de réfléchir. Si l'on revient plus tard dire à la Chambre que l'on croit devoir construire le pont, elle verra alors ce qu'il y a à faire. J'espère que l'honorable minstre n'insistera pas que ce crédit soit voté. On a peut-être voté le crédit de $16,000 sans beaucoup de difficultés l'année dernière et sans avoir parfaitement saisi la situation dans laquelle nous nous trouvions. L'honorable ministre m'a semblé dire que lorsqu'on a demandé ce crédit l'année dernière, on le destinait à la construction d'un autre pont, et qu'il ne s'est rien dépensé par rapport à celui-ci. Il y a donc confusion; mais d'après les déclarations de l'honorable ministre, j'ai certainement compris que le pont pour la construction duquel on demande à présent $16,000 a été entièrement emporté et n'existe plus. Je crois savoir qu'on n'a pas encore commencé les travaux de reconstruction. On nous demande de voter de nouveau le crédit de l'an dernier. Si l'on a dépensé $16,000 l'année dernière, le crédit de $16,000 actuellement inscrit au budget est donc celui de l'an dernier qu'on nous demande de voter de nouveau. Je comprends qu'il ne s'est pas encore dépensé d'argent par rapport à ce pont, et en demandant au gouvernement de reconsidérer toute la question, je suis parti du principe qu'il ne s'est rien dépensé l'an dernier, que le pont a été emporté, qu'il ne s'est rien fait pour le rétablir et que nous nous trouvons dans la même situation que s'il n'y avait jamais eu de pont à cet endroit-là. La radiation de ce crédit ne peut rien nous faire perdre.

M. BORDEN (Halifax): L'honorable ministre voudrait-il nous dire à même quel crédit on a fait les dépenses de l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en assurerai et le dirai à mon honorable ami. L'honorable député de Halton paraît exiger de moi l'impossible. Pour lui plaire, je devrais, dans toutes ces questions, songer à faire selon les goûts de l'ancien parti conservateur, sans cependant violer le programme du gouvernement actuel. Autrefois lorsqu'on votait de $40,000 à $50,000 pour des travaux de cette nature, il semblait croire que ces dépenses étaient conformes à l'intérêt public et qu'elles étaient fort à propos, parce que le gouvernement qui les faisait avait ses prédilections. L'an dernier, nous avons voté, pour le pont dont il s'agit, la somme de $16,000 ; l'année précédente, nous n'avions voté que la moitié de cette somme. L'honorable député est resté plusieurs années sans rien trouver à redire, il paraissait croire que l'ancien gouvernement, en construisant un pont interprovincial de $40,000 à $50,000 faisait très bien et se dévouait à l'intérêt public.

M. COCHRANE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander s'il était lui-même de cette opinion-là?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Nous pouvions bien penser

différemment dans plusieurs cas, mais quant à ces travaux, je crois réellement qu'il faut voter des crédits convenables. Dans certains autres cas, nous pouvons bien penser à notre guise; mais celui-ci, en somme, se recommande de façon toute particulière à l'attention du parlement. Ces travaux étant déjà à moitié faits, le parlement les ayant déjà approuvés en votant des crédits à deux reprises, je demande à la Chambre s'il n'est pas juste qu'elle se prononce en faveur d'un troisième crédit qui est vraiment nécessaire ?

M. INGRAM : Il est certain que les provinces de Québec et d'Ontario ont convenu de contribuer à la reconstruction de ce pont, et que le gouvernement fédéral y a aussi contribué. Mais si l'honorable ministre veut bien consulter le rapport de l'auditeur général, page V—320, il verra que le mode adopté par le gouvernement à ce sujet est loin d'être parfait. La Berlin Iron Bridge Co., qui s'était engagée à faire toute la superstructure du pont, a reçu $13,700 en paiement de ces travaux. Je voudrais savoir si, par son contrat, elle avait promis de faire ces travaux elle-même et de fournir la main-d'œuvre pour ce prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que c'est cela.

M. INGRAM : Les entrepreneurs du pont ont-ils fourni eux-même la main-d'œuvre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Le total des dépenses est de $16,497.36 ; que l'honorable ministre en déduise $13,700 et il verra qu'il reste une différence de $2,700 à $3,000. Je lui ferai remarquer que nous avons payé à un inspecteur $409.95 ; à un piqueur, y compris les abords du pont, $633.60 ; à un directeur des travaux, $215.25, et à trois fonctionnaires généraux, pour voyager à d'Ottawa à Portage-du-Fort et y faire certains ouvrages, $131.54. Le ministre des Travaux publics a toujours déclaré à la Chambre que son personnel comprend un certain nombre d'architectes ; cependant, on voit qu'il a été payé, pour préparation des plans, à un architecte ou à quelque employé du bureau du Pacifique, à Montréal, cinq pour 100 du prix d'adjudication de l'entreprise. Appliquer cette méthode à l'exécution de travaux qui ne doivent coûter que $13,700, c'est agir de façon bien extraordinaire, et il faudrait changer de procédé. L'honorable ministre pourra peut-être donner des explications, mais telle est la conclusion à laquelle je dois arriver en me basant sur les chiffres que j'ai cités.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député s'est montré tout à fait sincère en faisant cette critique. L'ingénieur en chef me dit qu'on a payé cinq pour 100 pour la préparation de ces plans parce qu'on est obligé d'employer un personnel spécial aux travaux que représente la construction de ponts de cette espèce, et parce qu'on trouve plus économique de confier la préparation de ces plans et devis à un expert du dehors qu'à un employé du ministère.

M. COCHRANE : Quels travaux particuliers la construction d'un pont en fer exige-t-elle ? Si vos ingénieurs ne sont pas capables de préparer le plan d'un pont en fer, vous feriez mieux de les congédier et de les remplacer par des employés compétents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on ne confie pas ces ouvrages à des ingénieurs du ministère, ce n'est pas parce qu'ils manquent de savoir. Il y a au ministère plus d'un ingénieur capable de préparer les plans et devis nécessaires à l'exécution de travaux de ce genre.

M. COCHRANE : Si on les a fait préparer en dehors n'était-ce pas pour favoriser quelque ami sans ouvrage ? Que l'honorable ministre veuille répondre franchement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ex-ministre des Travaux publics n'étant pas ici, je ne suis guère en état de dire pourquoi il avait décidé de faire certaines de ces dépenses. Tout ce que je puis promettre, c'est qu'on s'efforcera de faire mieux à l'avenir.

M. INGRAM : Cela veut-il dire que l'honorable ministre va veiller à l'avenir, autrement qu'il ne l'a fait dans le passé, à l'exécution des travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là une question très générale. Ce que je veux dire, c'est que je ferai tout le possible pour réduire ces dépenses fortuites. Il s'agit de la solution d'un point technique. L'ingénieur en chef me dit qu'il trouve plus économique de faire faire ces ouvrages en dehors que par des employés du ministère. Bien que j'aie la responsabilité de ces ouvrages comme ministre, je ne veux pas réprimander l'ingénieur en chef à ce sujet. Je suis d'avis que ces ouvrages peuvent coûter beaucoup moins cher, et je m'efforcerai d'en faire réduire le prix.

M. COCHRANE : Il me semble absurde de prétendre qu'il faille payer $1,900 pour faire surveiller des travaux de superstructure coûtant $13,700. Faire préparer des plans au prix de $600 et payer $1,500 à deux ou trois surveillants, voilà ce que je trouve très mal, et l'honorable ministre ne devrait pas se contenter de dire qu'il va chercher à faire mieux à l'avenir ; il devrait promettre que la chose ne se répétera pas. Il devrait assumer la responsabilité de cette dépense. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) enporte la responsabilité. Le ministre de la Justice en est aussi responsable au même degré que l'ex-ministre des Travaux publics. Je ne permettrai pas que le minis-

tre de la Justice dégage la responsabilité du cabinet sous prétexte que l'ex-ministre des Travaux publics n'est pas ici. Les ministres sont aussi responsables des actes de ce dernier lorsqu'il faisait partie du cabinet que s'il dirigeait encore le ministère des Travaux publics. Ils feraient mieux de justifier cette dépense que de chercher à dégager leur responsabilité en disant que l'ex-ministre des Travaux publics n'est pas à son siège. Lorsque cette dépense fut faite, l'honorable ministre de la Justice faisait partie du cabinet. Le ministre actuel des Travaux publics n'en faisait pas encore partie, mais tous les autres membres du cabinet sont aussi responsables de la dépense en question que leur ex-collègue des Travaux publics.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans quel but mêle-t-on mon nom à cette affaire ?

M. MACLAREN (Perth) : Nous voulons que justice soit rendue.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas cela que vous cherchez.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fais appel à l'esprit de justice de mon honorable ami (M. Cochrane). Pas plus que le premier ministre et que nul autre membre du cabinet, je le répète, je ne désire me soustraire à la responsabilité qui m'incombe en ma qualité de ministre. On m'a demandé si l'on avait quelque raison de faire faire cet ouvrage au dehors, et j'ai dit que je n'étais pas en mesure de répondre à une telle question. Nous sommes tenus d'assumer la responsabilité de cette dépense et, à moins qu'un ministre n'ait agi sans prendre l'avis de ses collègues—et je crois même que dans un tel cas le premier ministre est responsable des actes de son collègue—

M. INGRAM : Les provinces ont-elles versé leur contribution ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois savoir qu'elles l'ont fait et que les fonds ont été déposés au trésor. Il avait été convenu que chaque province contribuerait $5,000, et ces sommes ont été payées.

M. INGRAM : Nous payons $32,000 tandis que les gouvernements provinciaux ne contribuent que $10,000. Le ministre a-t-il adjugé l'entreprise de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BLAIN : Le libellé de l'item n'indique pas très clairement que les provinces ont versé leur contribution.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles l'ont fait.

M. BLAIN : A quelle province appartient l'île sur laquelle repose le pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je ne saurais dire. Il est possible qu'elle appartienne au gouvernement fédéral, mais il se peut aussi qu'une décision récente du Conseil privé la place dans la province de Québec. Je ne puis pas émettre d'opinion légale sur ce point.

M. BLAIN : Ne vaudrait-il pas mieux tirer la situation au clair avant de construire le pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas le moindre rapport entre les deux questions. Le Conseil privé a rendu divers jugements au sujet des droits des provinces en ce qui concerne la propriété riveraine et le reste; mais il s'agit ici, il n'y a pas à en douter, d'un cours d'eau navigable qui tombe sous la juridiction du ministère des Travaux publics.

M. WILSON : Le gouvernement fédéral n'ayant pas l'habitude de construire des ponts de cette sorte, le ministre devrait nous exposer les motifs qui ont porté le ministère à construire celui-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné l'historique du pont. Le hasard veut que nous suivions en ceci l'exemple de l'ancien gouvernement.

M. WILSON : Ce n'est pas répondre que d'invoquer les précédents établis par l'ancien gouvernement. Ce dernier a été défait, et je ne crois pas que ce soit pour le plus grand bien du pays. Un ministre de la Couronne ne saurait justifier ses actes en se contentant d'affirmer qu'il marche sur les traces de ses prédécesseurs. La Chambre devrait savoir ce qui a déterminé le gouvernement à se charger de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit que le gouvernement actuel se guide sur ce qu'a fait son prédécesseur.

M. WILSON : Vous avez invoqué cela comme raison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas; j'ai dit que cet usage remonte à un grand nombre d'années et qu'il fut en honneur sous l'ancien gouvernement. Comme l'honorable député (M. Wilson) cherchait à faire croire que le cas se présentait pour la première fois, je lui ai dit qu'il ne s'agissait pas d'une innovation, mais plutôt d'un usage depuis longtemps consacré, et auquel l'ancien gouvernement s'était conformé. Le but qu'on se propose dans le cas actuel, c'est de venir en aide aux gens de ces districts en leur construisant un pont au-dessus d'un cours d'eau qui sépare les deux provinces et qui tombe sous la juridiction du gouvernement fédéral.

M. WILSON : Je ne suis pas plus avancé que je ne l'étais il y a un instant. Si le gouvernement construit ce pont-ci parce qu'il s'agit d'un cours d'eau navigable, la même règle s'appliquera-t-elle à tous les cours d'eau navigables? Le ministre n'est pas content

de ce que je lui aie reproché de chercher à se justifier en invoquant les précédents établis par l'ancien gouvernement conservateur et par tous les gouvernements qui se sont succédés depuis la confédération. Son raisonnement ne vaut rien pour moi. Il s'agit de savoir si l'on a raison ou si l'on a tort dans le cas qui nous occupe; et je veux connaître les motifs qui ont porté le gouvernement à construire un pont sur cette rivière plutôt que sur une autre. Si cela se pratiquait dans tous les cas, ce serait peut-être très bien; mais s'il s'agit d'une exception, je veux savoir pourquoi on a choisi ce cours d'eau de préférence à tout autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député cherche à faire croire que, d'après ce que j'ai dit, nous nous guidons sur l'exemple que nous a donné l'ancien gouvernement. Je n'ai rien dit de tel. J'ai affirmé que les deux gouvernements se sont conformés à cet usage.

M. WILSON : Ce n'est pas une raison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai dit, et je suis heureux de voir que mon honorable ami reconnaît avec moi que ce n'est pas une raison. Ce qui, dans le cas actuel, nous a déterminé à intervenir, c'est qu'il s'agit d'un pont interprovincial. Après mûre délibération, nous avons cru devoir contribuer à la construction de ce pont.

M. WILSON : Cela se fait-il habituellement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai laissé entendre rien de tel.

M. BARKER : Le chef de l'opposition a demandé au ministre—qui a promis de le faire—de lui indiquer le crédit à même lequel on a fait cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre n'avait pas bien compris la question. Le même crédit a été voté l'an dernier et l'année précédente. Mais l'honorable chef de l'opposition désire savoir à même quel crédit nous avons défrayé ces dépenses en 1901-1902. Je vais m'en enquérir, et je communiquerai ensuite à la gauche le résultat de mes reproches.

Cité d'Ottawa—ponts sur la rivière Ottawa, les glissoirs, le canal Rideau et leurs abords—réparations ordinaires, $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit pourvoit aux réfections et réparations ordinaires, à faire aux ponts de la ville d'Ottawa, y compris les abords, et dont l'entretien incombe au gouvernement fédéral en vertu d'un arrêté ministériel du 17 juin 1885.

M. INGRAM: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire où se trouve le pont Minto ?

M. WILSON.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il y ait sous la surveillance du ministère des Travaux publics de pont connu sous ce nom.

M. INGRAM : Je le sais, mais je veux savoir où est situé ce pont-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'apprend qu'un des ponts situés sur la route qui conduit à Rideau Hall, et placés sous la surveillance de la commission d'amélioration de la ville d'Ottawa, est connu sous le nom de pont Minto.

M. INGRAM : Il me semblait que la commission d'amélioration de la ville d'Ottawa n'était pas chargée de la surveillance des ponts, et qu'elle n'avait qu'à s'ocuper de l'embellissement des rues de la capitale. J'aimerais savoir si elle n'a pas outrepassé ses attributions en construisant ce pont-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble que la commission a commencé par construire les ponts qui traversent la rivière Rideau. En tous cas, le ministère n'a pas à s'occuper de ces ponts-là.

M. WILSON : Le gouvernement fédéral est vraisemblablement tenu de construire et d'entretenir tous les ponts des canaux du Dominion.

Ponts à la charge de l'Etat, y compris les abords, $5,000.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit destiné aux réparations des ponts construits par le ministère dans les Territoires du Nord-Ouest, etc.

Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes, $28,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $18,000 de ce crédit sont destinés à la construction d'une ligne télégraphique sur la côte orientale de l'Ile du Cap-Breton, du canal Saint-Pierre à Louisbourg, et à un prolongement vers le nord, de Louisbourg au parc de l'île Scatarie, ainsi qu'au prolongement de la ligne de Gabarus à Sydney-nord. Les travaux sont donnés à l'entreprise et l'on espère que le présent crédit couvrira tous les frais de construction. Les $10,000 serviront au parachèvement de la ligne télégraphique entre Saint-Pierre et Canso, et reliant Port-Mulgrave à Port-Hawkesbury au moyen d'un câble. Ces travaux sont adjugés à l'entreprise ; ils coûteront en tout $13,000, et l'on croit que le présent crédit en assurera le parachèvement.

M. COCHRANE : Quel est l'entrepreneur de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. Cameron, de Maple, N.-E.

M. COCHRANE : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LEFURGEY : La Chambre est bien au fait de la situation difficile où se trouve depuis longtemps l'Ile du Prince-Edouard par suite de l'insuffisance des moyens de communication par télégraphe. Depuis que j'ai l'honneur de représenter ici une des circonscriptions électorales de cette province, je me suis fait un devoir, à chaque session, de signaler cet état de choses à l'attention de la Chambre ; chaque fois, on m'a assuré que le gouvernement s'en occuperait ; on nous a trompés, et bien que cette question soit intimement liée aux intérêts du commerce de la province, on n'y a pas encore accordé la moindre attention. Les "Débats" en font preuve, j'ai déjà plus d'une fois signalé, de concert avec d'autres, les griefs de la population de l'Ile du Prince-Edouard à ce sujet ; j'ai dit que le commerce souffrait, que les dépêches des journaux et les nouvelles de ce qui se passe au dehors n'arrivaient pas là facilement et qu'il en coûtait fort cher pour se les procurer. Je ne crois donc pas nécessaire d'insister davantage sur ce point. Il ne s'agit plus que de remédier à cet état de choses et je crois que le gouvernement a le remède en mains. Je crois savoir que les diverses chambres de commerce de l'Ile du Prince-Edouard ont envoyé une députation qui a dû rencontrer les ministres et leur soumettre la question. J'espère que l'on tiendra compte des représentations qui ont été faites, que l'on verra à ce que le coût des dépêches soit moins élevé dans l'Ile du Prince-Edouard, et à ce qu'il soit établi un service de nuit, ainsi qu'un tarif au sujet des dépêches expédiées la nuit. Je sais que l'Anglo-American Telegraph Company serait disposée à vendre son réseau télégraphique au gouvernement, ou à mettre ses taux aussi bas qu'ils le sont dans les provinces maritimes, et à donner un service de nuit, si le gouvernement consentait à l'indemniser des pertes qu'elle pourrait subir de ce chef. Le gouvernement fédéral est tenu de fournir à la province un service parfait, et il me semble qu'on pourrait aisément surmonter la difficulté si on se donnait la peine de l'affronter en gens d'affaires. J'ai par devers moi les résolutions adoptées par les chambres de commerce de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que le rapport présenté par leur comité. Ce rapport est passablement long, mais il est certainement de nature à mettre la Chambre au fait de la situation où se trouve l'Ile du Prince-Edouard, et, bien que cela doive prendre un peu de temps, je me permettrai de le lire :

Le Chambre de commerce a tenu hier soir sa séance ajournée, dont le but était de rechercher les moyens d'améliorer le service télégraphique. L'assistance était fort nombreuse ; au nombre des personnes présentes, on remarquait le premier ministre Peters, l'honorable D. Farquharson, MM. D. G. Cameron, Montague et autres personnages de distinction.

La séance fut présidée par M. Messervey qui, après avoir fait connaître le but de l'assemblée, invita M. F. L. Haszard à donner lecture du rapport du comité nommé à une séance précédente pour faire une étude approfondie de la question. Voici le texte complet de ce

RAPPORT.

Le comité a l'honneur de faire le rapport suivant :

L'Acte de la législature de l'Ile Prince-Edouard, 17e Vic., chap. 4 (1853), article 2, dispose que la "New-York, Newfoundland and London Telegraph Company" peut établir, construire, acheter, maintenir en bon ordre et exploiter toute ligne ou toutes lignes de télégraphe électrique, ou tous autres systèmes télégraphiques ou moyens de communication télégraphique dans toute partie de cette île, ses dépendances, ou dans tout endroit placé sous sa juridiction, ou entre tout point ou tous points de cette île et quelque autre île, province, pays ou endroit dans ou près le continent d'Amérique, ou dans ou près le continent d'Europe, ou dans l'océan Atlantique ; et tant que la dite compagnie existera, nulle autre personne, nulle autre corps politique ou constitué n'aura le droit de pénétrer, d'entrer ou d'aborder dans aucune partie de cette île ou de la côte d'icelle, ou des îles ou endroits placés sous la juridiction du gouvernement de cette province, au moyen de câbles ou fils télégraphiques ou de toute autre moyen de communication télégraphique partant de toute autre province, de tout autre état, pays ou endroit quelconque situé en-dehors du continent d'Amérique.

L'Acte de la 28e Vic., chap. 13, article 1, dispose que, aussi longtemps que, durant la période de dix années à compter du jour de l'adoption de cet Acte (adopté le 15 avril 1857), ladite "New-York, Newfoundland and London Telegraph Company" maintiendra une ligne télégraphique régulière entre cette île et le continent d'Amérique et Terre-Neuve, et que, durant ladite même période, elle construira, érigera et entretiendra, aux frais et charges de ladite compagnie, des bureaux et stations télégraphiques à chacune des deux extrémités du câble électrique reliant cette île au continent d'Amérique et à Terre-Neuve, c'est-à-dire au cap de la Traverse et au cap Tourmentin respectivement, et qu'elle maintiendra également des télégraphistes auxdites stations dans le but de transmettre les dépêches à être expédiées de cette île et celles qui y arriveront, ainsi qu'à l'hôtel des postes de Charlottetown, aux taux et prix que ladite compagnie perçoit actuellement pour la transmission des dépêches, il sera payé à ladite compagnie, à même le trésor public de cette province, annuellement et chaque année, durant ladite période de dix ans, une somme de trois cents livres de la monnaie légale courante de cette île, par versements semestriels et égaux.

L'Acte de la 32e Vic., chap. 34 (1869), article 1, dispose que si le, ou vers le 1er juillet prochain la "New-York, Newfoundland and London Telegraph Company" a posé et établi en bon état d'exploitation un nouveau câble télégraphique sous-marin à travers le détroit de Northumberland, de façon à relier cette île aux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et au continent d'Amérique en général, c'est-à-dire à ou près le cap de la Traverse et le cap Tourmentin respectivement, ou à quelque autre endroit convenable de

chaque côté dudit détroit, et que si elle ouvre des bureaux et maintient des télégraphistes au cap de la Traverse et au cap Tourmentin ou à tout autre endroit convenable de chaque côté du détroit, de manière à satisfaire le gouvernement de cette île et à en recevoir l'approbation, alors, tant que, après l'établissement d'une ligne télégraphique et de moyens de communication par télégraphique comme susdit, la "New-York, Newfoundland and London Telegraph Company" maintiendra une ligne télégraphique régulière entre cette île et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et le continent d'Amérique en général, et que, durant la même période, elle construira, érigera et entretiendra, aux frais et charges de ladite compagnie, des bureaux et stations télégraphiques à chacune des deux extrémités du câble électrique reliant cette île aux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et au continent d'Amérique en général, c'est-à-dire au cap de la Traverse et au cap Tourmentin respectivement, et qu'elle fournira et maintiendra des télégraphistes compétents auxdites stations dans le but de transmettre les dépêches à être expédiées de cette île et celles qui y arriveront, ainsi qu'aux hôtels des postes de Charlottetown et de Summerside respectivement, aux mêmes taux et prix que ladite compagnie perçoit actuellement pour la transmission des dépêches d'un bureau de poste à l'autre dans les limites de l'Ile du Prince-Edouard, et à un taux n'excédant pas cinquante cents en plus du prix antérieurement exigé par ladite compagnie pour l'expédition ou la réception des câblegrammes, et dans les proportions ordinaires pour tout mot supplémentaire contenu dans chaque dépêche ; et si, dans le cas où quelque partie de la population ou le gouvernement de cette île planteraient gratuitement des poteaux convenables et de bonne qualité, sans rien exiger de la dite compagnie, et dans le but de prolonger la ligne de télégraphe jusqu'à Cascumpec ou Alberton, ladite compagnie fournit les fils et les isolateurs nécessaires, et établit des communications électriques parfaites jusqu'à Cascumpec ou Alberton, selon le cas, entretient lesdites lignes en bon état d'exploitation, ouvre et tient des bureaux et stations télégraphiques et maintient des télégraphistes à Charlottetown, à Summerside, à Cascumpec ou Alberton, pour la transmission des dépêches, il sera payé à ladite compagnie, à même le trésor public de cette île, une somme de £600 de la monnaie légale courante de ladite île, aux lieu et place de tout contrat antérieur, par versements semestriels.

L'article 2 stipule que tous les droits, privilèges, profits et monopoles concernant le prolongement, l'établissement, l'entretien et la construction desdites lignes de communication télégraphique dans les limites de l'île . . . et tous les autres droits, etc., donnés ou conférés à ladite compagnie par l'assemblée générale de ladite île, 17 Vict., chap. 4. (1853), sont par les présentes conférés, restitués et donnés à la dite compagnie.

L'article 4 stipule que, si la compagnie néglige ou omet d'établir, entretenir en bon état et maintenir les communications télégraphiques susdites il sera loisible au lieutenant-gouverneur . . . . alors en fonctions, assisté du conseil des ministres, de signer un contrat avec une personne ou des personnes qui consentiront à s'obliger à entretenir et maintenir lesdites communications ou telle partie d'icelles que ledit lieutenant-gouverneur . . . . assisté du conseil des ministres exigera et, dans ce cas-là,

M. LEFURGEY.

les privilèges et monopoles accordés par les présentes à ladite compagnie n'auront ni valeur ni effet à l'encontre de ladite ou desdites personnes qui se seront engagées comme il est dit plus haut.

L'article 6 stipule que, afin de permettre au gouvernement de respecter tout arrangement relatif aux communications télégraphiques déjà conclu ou arrêté, ou qui pourrait ci-après être conclu ou arrêté avec ladite Compagnie de télégraphie de New-York, Terre-Neuve et Londres, ou avec toute autre compagnie, personne ou personnes, reliée à cette île et dans ses limites ou reliée à un point ou à des points de l'île, qu'elles soient ou non nommées et désignées ci-dessus, il sera loisible au lieutenant-gouverneur de l'avis du conseil des ministres, de temps à autre, au besoin, de modifier, changer, suspendre ou abolir, une fois ou plusieurs suivant le cas, aucun des services relatifs auxdites communications télégraphiques prescrits par l'article premier du présent Acte et, aussi, de temps à autre, au besoin, de conclure des arrangements nouveaux ou différents au sujet des communications télégraphiques, selon qu'il le jugera nécessaire et convenable et d'employer le montant d'argent accordé par les présentes à payer les frais desdits arrangements ainsi modifiés, autant que ce montant pourra être employé aux fins desdits arrangements.

Autant que le comité a pu s'en convaincre, c'est la loi mentionnée en dernier lieu qui aujourd'hui constitue le marché existant entre cette province et la présente Compagnie de télégraphie anglo-américaine laquelle prétend posséder tous les droits et privilèges conférés à la Compagnie de télégraphie de New-York, Terre-Neuve et Londres par les statuts mentionnés plus haut—mais, le comité croit douteux que cette prétention puisse être établie en son entier.

Je puis ajouter que l'honorable sir Louis H. Davies, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries, a exprimé en cette Chambre l'opinion que cette compagnie n'avait pas le monopole des communications télégraphiques avec l'Ile du Prince-Edouard. On trouve ses paroles à la page 1709 (v. f.) des "Débats" de 1900 :

Cette compagnie a été établie en 1853; on lui a accordé certain monopole, mais celui-ci ne s'applique pas à la pose d'un câble entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent américain. Le monopole a trait à la pose d'un câble entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre et l'Europe, mais non pas à la pose d'un câble entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent de l'Amérique, bien que la compagnie cherche avec soin à faire croire partout qu'un monopole de cette nature existe.

Le rapport du comité tirait la même conclusion; conséquemment rien ne justifie le gouvernement de ne pas intervenir. S'il ne peut pas traiter directement avec la compagnie anglo-américaine, il peut agir de son propre chef et établir un service complet ou, du moins, faire en sorte de redresser tous les griefs. En vertu des conditions de l'union, quand cette province entra dans la confédération, en 1873, il fut arrêté que le gouvernement fédéral prendrait le contrôle et supporterait tous les frais des différents services, au nombre des-

quels se trouvait l'entretien de communications télégraphiques entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Et le bon sens veut que les communications télégraphiques en question doivent être les mêmes que celles des autres provinces. Nous nous bornons à demander au gouvernement de nous mettre sur le même pied que les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et de nous donner les mêmes tarifs et les mêmes facilités qui existent dans ces provinces pour la transmission des dépêches télégraphiques.

L'alinéa de la lettre A du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord stipule que les législatures provinciales pourront exclusivement faire des lois relatives aux travaux et entreprises d'une nature locale autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes :

Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province.

Il est donc manifeste que le devoir incombe au gouvernement fédéral d'entretenir des communications télégraphiques entre les autres provinces et cette province. Dans son rapport, le comité dit :

Que la province a présentement besoin d'un service perfectionné de jour et de nuit, le dimanche compris, aux mêmes taux exigés dans les autres provinces maritimes par dépêche et pour les mots additionnels, y compris le privilège d'envoyer des dépêches de nuit à des prix plus bas.

J'ai signalé l'année dernière les désagréments considérables auxquels les habitants de l'île du Prince-Edouard étaient soumis à cet égard. J'ai démontré qu'on leur demandait trois fois plus cher que dans les autres provinces maritimes pour la transmission des dépêches.

Le comité a formulé à cet égard certaines propositions que je vais lire, et je le répète, la Compagnie d'union télégraphique de l'ouest est parfaitement disposée à faire toutes les concessions légitimes. Voici les mesures que le comité propose au gouvernement d'adopter :

1. Que la Compagnie télégraphique anglo-américaine, même si elle avait droit à tous les privilèges accordés à la Compagnie télégraphique de New-York, Terre-Neuve et Londres, ne posséde pas le monopole absolu du système télégraphique de la province et qu'il est loisible au gouvernement de faire un convention avec toute autre compagnie ou individu, tant que la compagnie ou les personnes avec lesquelles intervient pareil contrat ne relient pas la province par câble ou fil télégraphique ou tout autre moyen de communication télégraphique, avec aucune autre province, état, pays ou localité situés au delà du continent américain.

2. Que le gouvernement, sous l'empire de l'article 6 de 32 Vict., chap. 34, (statuts provinciaux) a le droit d'exiger que le contrat actuel, s'il est encore en vigueur et valable, soit modifié de façon à assurer le service télégraphique supplémentaire d'urgence.

3. Que, vu que la compagnie actuelle ferme tous les jours ses bureaux de 8 heures du soir à 8 heures du matin, et de 8 heures du soir, le samedi jusqu'à 8 heures du matin, le lundi, on ne saurait prétendre, à bon droit, qu'elle ait maintenu les communications télégraphiques répondant à la pensée du législateur, et par conséquent qu'il en résulte déchéance des droits qu'elle possèdait, et il est loisible au gouvernement de conclure une convention avec toute compagnie ou personnes pour l'établissement d'un service efficace, tel que stipulé par l'article 4, de la loi 22 Vict., chap. 34, ci-haut mentionnée.

4. Que le gouvernement pourrait acquérir par voie d'achat ou d'expropriation la propriété du câble à travers le détroit, ce qui mettrait le le gouvernement un mesure soit de faire lui-même l'exploitation de ce câble soit de l'affermer, d'une façon subordonnée à telles conditions ou stipulations, qui obvieraient à toute difficulté ou empêcheraient à l'avenir l'imposition de taxes exorbitantes.

5. Que, dans le cas où les propositions ci-haut formulées ne seraient pas jugées acceptables, le gouvernement fédéral peut, en accordant une subvention d'un chiffre plus élevé, faire telle convention qui placerait l'île sur un pied d'égalité avec les autres provinces relativement aux communications télégraphiques et, de ce chef, il paraît qu'il ne se dresse point d'obstacles insurmontables, puisqu'il a déjà été formulé une proposition par la Compagnie télégraphique anglo-américaine, dans la lettre adressée par M. J. H. Carson, le gérant de ladite compagnie, à sir Louis Davies, en date du 21 mars 1900, ainsi que dans celle adressée au procureur général Peters, en date du 25 février 1901.

Voilà les propositions formulées par le comité, à titre de solution praticable ou de moyen de régler la difficulté, mais il ne s'engage nullement à accepter aucune de ces propositions. C'est au gouvernement qu'il incombe de veiller à l'exécution des stipulations consignées dans l'Acte d'union et de donner à l'île un service bien moderne. Cette question, je le répète, est mainte fois revenue sur le tapis. Il y a deux ans, lorsque j'en ai saisi la Chambre, sir Louis H. Davies déclara qu'il avait l'affaire en mains, qu'il s'en occuperait incontinent, et il nous demanda comme faveur de ne pas insister pour le moment sur le dépôt de la correspondance. L'année dernière, j'ai encore signalé l'affaire au parlement, et le ministre des Travaux publics répondit :

Je tiens à donner à l'honorable député l'assurance formelle que le gouvernement s'occupe sérieusement de l'importante question qui vient d'être soulevée. Ce n'est pas la première fois qu'il me revient qu'on a des griefs contre la Compagnie télégraphique anglo-américaine.

Ainsi en est-il de tous les griefs de l'Ile du Prince-Edouard ; de session en session, on en saisit la Chambre, mais rien n'y fait ; personne ne songe à y remédier.

Les députés qui ont adressé la parole disent à bon droit que nous avons les moyens de mettre la compagnie à la raison. Plusieurs membres du cabinet iront bientôt en Angleterre, et si les circonstances le permettent, je compte y aller moi-même. Je tâcherai d'avoir une courte et intéressante entrevue avec ces messieurs de la Compagnie anglo-américaine.

Et ainsi de suite. Du reste, la situation est encore la même virtuellement que l'année dernière.

Le ministre actuel des Travaux publics s'est souvent préoccupé des intérêts de l'Ile du Prince-Edouard, et nous lui savons gré de ces louables efforts. Espérons qu'il ne se contentera pas de dire qu'il s'occupera de l'affaire, mais qu'aux paroles il joindra les actes, dès cette session même, afin de mettre fin à l'intolérable situation faite à la population de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HACKETT : Sans vouloir apporter de retard illégitime aux importants travaux du comité, j'estime de mon devoir de faire quelques observations sur la question soulevée par le député de Prince-est (M. Lefurgey). C'est une question d'importance vitale pour la population du l'Ile du Prince-Edouard. Le grief dont on se plaint, voilà près de cinquante ans que cette population en souffre. Oui, voilà près d'un demi-siècle qu'on a grevé l'île de monopole, et tous les efforts qu'elle a tentés pour s'en débarrasser ont été en pure perte. Bien que sir Louis Davies ait affirmé en plein parlement, il y a quelques années, qu'il n'existait pas de monopole et que le service télégraphique de l'Ile du Prince-Edouard y était aussi libre que celui établi dans le reste du pays, il n'en est pas moins acquis que le monopole existe encore et qu'on impose à la population de l'île des taxes additionnelles pour les messages télégraphiques transmis par ce court câble de neuf milles qui relie le Cap-Tourmentin au Cap-Traverse. Je prie donc, j'adjure le gouvernement de ne rien négliger pour mettre fin à ce grief.

Le député de Prince-est vient de nous citer les paroles prononcées par l'ex-ministre des Travaux publics l'année dernière. En dépit de toutes ces promesses, la situation ne s'est nullement améliorée et la province gémit toujours sous le poids écrasant de ce monopole. Ce qui aggrave la difficulté, c'est que le service postal de l'Ile du Prince-Edouard se fait avec tant d'irrégularité, en hiver, que nos marchands, nos cultivateurs, bref, tous ceux qui sont en relations d'affaires avec le monde extérieur sont privés, pendant des semaines, de leur courrier venant du dehors et sont aussi dans l'impuissance d'expédier leur courrier à l'extérieur; raison de plus pour qu'on ne néglige rien afin de redresser ce grief touchant au réseau télégraphique. Si nous avions un bon service télégraphique, nos hommes d'affaires pourraient faire leur exploitation commerciale dans des conditions plus légitimes. Sous le régime actuel, il nous faut acquitter une taxe supplémentaire pour l'usage de ce câble, quand il fonctionne, et les bureaux télégraphiques sont fermés de huit heures du soir à huit heures du matin, de sorte que dans cet intervalle, toute communication entre l'Ile et le monde extérieur se trouve interrompue. Inutile d'ajouter que c'est une question de vitale importance pour la population de l'Ile. Mon honorable collègue (M. Lefurgey) nous a lu les résolutions adoptées par les chambres commerce de la province. Sachant qu'en ce moment il y a dans la capitale des délégués qui doivent s'aboucher avec le gouvernement à ce sujet, j'ai cru de mon devoir de dire quelques mots en faveur de nos concitoyens. Le député de Prince-est s'est longuement étendu sur la question; il nous a montré que les chambres de commerce qui sont parfaitement au courant de la situation, ont exprimé, par voie de résolutions, leur avis à ce sujet, et cet avis a d'autant plus de poids que ces chambres de commerce représentent ici toute la population de la province de l'Ile du Prince-Edouard, de la Pointe de l'Est au Cap Nord, province peu étendue si l'on veut, mais enfin, l'une des plus belles du Canada. J'espère donc que le gouvernement prendra bientôt une initiative à cet égard, et s'il ne réussit pas à faire des arrangements avec la Compagnie anglo-américaine, alors qu'il se charge lui-même de ce service. M. Marconi, au moyen de son système télégraphique sans fil, a transmis des messages de Glace Bay (Cap-Breton), en Grande-Bretagne. Si la Compagnie anglo-américaine jouit du monopole du câble, pourquoi le gouvernement ne ferait-il pas une convention avec M. Marconi, pour l'établissement d'un service entre le Cap Tourmentin et le Cap Traverse, donnant ainsi à notre population le service télégraphique auquel elle a droit? Je n'ai qu'un mot à ajouter aux observations du député de Prince-est. De tous les représentants de l'Ile du Prince-Edouard dans cette Chambre, je suis seul avec mon collègue (M. Lefurgey), à défendre la cause des populations de cette province et à exprimer tout haut ici leurs vœux. Les autres députés de l'Ile se renferment dans un mutisme absolu. Même quand ils font acte de présence ici, ce qui ne leur arrive pas souvent, ils n'ont rien à dire. Nous avons une mission à remplir dans cette Chambre: c'est de travailler dans les intérêts de nos commettants, et j'adjure de nouveau le gouvernement d'étudier sérieusement la question que nous lui avons soumise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'ai bien saisi le sens des paroles de l'honorable député qui nous a adressé le premier la parole, il a dit qu'il y a en ce moment à Ottawa une députation qui désire soumettre cette question au gouvernement. Pour ma part, je dois dire que personne n'a encore signalé la chose à mon attention; mais j'ajoute que je serai bien aise d'entendre de la bouche même des délégués ce qu'ils ont à faire valoir, et de donner à leurs représentations toute l'attention qu'elles méritent. Je ne connais pas assez familièrement la question, pour faire aujourd'hui même aucune promesse.

M. BARKER : Le ministre m'a transmis le volume demandé par le chef de l'op-

position et je désire revenir un instant à l'article 137. Lorsque le parlement accorda les $15,000 en question, c'était à condition que la province de Québec et celle d'Ontario verseraient $5,000 respectivement et c'est là même la stipulation inscrite au crédit. Voilà qu'aujourd'hui on porte au budget un crédit supplémentaire de $16,000, et je suppose, que c'est encore à condition que les provinces verseront $5,000 respectivement. Je vois cependant, qu'on a omis le mot " chaque ".

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'a sans doute pas bien saisi ma pensée Chaque province a versé $5,000, comme sa part respective à la construction de ce pont. L'honorable député prétend que chaque province doit encore fournir $5,000. Le sous-ministre me dit qu'il a été stipulé que chaque province verserait $5,000 une fois pour toutes, comme aide à la construction de ce pont.

M. BARKER : Ce n'est pas ce qui a été expressément stipulé, en 1901, lorsque le parlement accorda $15,000 pour ce pont, à condition que les deux provinces verseraient $5,000 respectivement. Il est hors de doute que le parlement, en accordant cette aide de $15,000 a donné à entendre que les provinces fourniraient $10,000, ce qui porterait la somme à $25,000 pour tous les travaux. Aujourd'hui nous votons un nouveau crédit de $16,000 et les provinces, de leur côté, je suppose, verseront encore $10,000.

M. INGRAM : En intercalant le mot " chaque ' avant le mot " provinces ", on résoudrait la difficulté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois avouer qu'ici j'ai commis la même erreur que l'honorable député. Le sous-ministre m'informe que ces sommes ont déjà été versées. Je n'ai aucune objection à ce qu'on ajoute au texte le mot" chaque ". Il se peut, toutefois, qu'alors l'auditeur général déclare qu'il s'agit d'un crédit différent du premier.

M. BARKER : Il ne saurait faire doute que le parlement, en accordant, au début, ces $15,000, a donné à entendre que les provinces verseraient, de leur côté, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ma version est celle même que m'a donnée le sous-ministre.

M. BARKER : La chose es expressément stipulée au crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Telle était aussi mon impression, mais je me trompais. Il est inutile de modifier le texte de ce crédit, puisque les $10,000 ont été versés.

M. INGRAM : Raison de plus pour ajouter le mot " chaque ". Dans sa teneur actuelle : " les travaux de reconstruction, pourvu que les gouvernements d'Ontario et de Québec fournissent $5,000, y compris les abords ", cette rédaction pourrait donner à entendre qu'elles ne verseront que $2,500 respectivement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les provinces d'Ontario et de Québec ont versé les sommes stipulées. A mon avis, il faudrait retrancher cette disposition, puisque la condition stipulée a déjà été remplie par les provinces, dans la mesure où elles ont l'intention de le faire. Si la rédaction de l'article demeure dans sa teneur actuelle, l'auditeur général décidera que ces deniers ne sauraient être payés, à moins que les provinces ne versent une nouvelle contribution ; or, le ministre nous dit que ce n'est pas là son intention. Ainsi, à mon avis, si l'on veut respecter l'intention du ministre, il faudra rayer la phrase en question.

M. INGRAM : Le ministre peut-il nous dire quand la somme en question a été versée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce détail me manque. Voici donc la situation : nous aurons en caisse, pour pousser les travaux, ce crédit de $16,000, outre les $5,000 fournis par chacune des provinces. La chose ne souffre pas difficulté.

M. INGRAM : Il importerait beaucoup de savoir si cette somme a été versée, avant que le gouvernement eût porté ce crédit au budget. Alors, le mot " chaque " devrait figurer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque l'honorable député a soulevé cette objection, je me référerai à l'avis du ministre de la Justice.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Je n'ai entendu que les dernières observations du député de Prince-ouest (M. Hackett). Il n'y avait pas lieu de faire pareilles remarques à l'adresse des députés ministériels de l'Ile du Prince-Edouard, car ils s'acquittent scrupuleusement de leurs devoirs parlementaires. Si l'honorable député compte se créer de la popularité en adressant de semblables observations à la Chambre, pour qu'elles soient publiées dans les journaux de la province, il se trompe. C'est réellement peu digne de la part d'un collègue, qui sait parfaitement que nous vaquons à notre besogne ici. Je lui dirai que, cet après-midi même, nous nous occupions de la question. Il y a en ce moment des délégués de l'île à la capitale, et les députés ministériels coopèrent avec ces messieurs. Si l'affaire réussit, ce sera plutôt dû à nos efforts qu'aux discours de l'honorable député.

M. COCHRANE : Qu'avez-vous donc fait toutes ces années passées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'avez-vous fait vous-même durant les dix-huit années où vous étiez au pouvoir ?

M. COCHRANE : Parlez à votre gré, je ne m'y oppose pas ; mais au moins, levez-

vous, quand vous adressez la parole à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député devrait d'abord prêcher l'exemple, au lieu de se livrer à de continuelles interruptions, comme il le fait, sans quitter son fauteuil. Cependant, jamais nous ne nous en formalisons, et quand d'autres se permettent quelque observation, il devrait également prendre la chose en bonne part.

M. COCHRANE : Dans l'art de parler beaucoup pour ne rien dire le ministre des Finances l'emporte sur tous les députés. Le ministre parle à son aise de ces dix-huit années de l'ancien régime, puisqu'il n'était pas alors député ici ; non, il avait alors un portefeuille moins important que celui qu'il détient aujourd'hui ; alors, il agitait la question de savoir s'il était expédient de dissoudre l'union de sa province avec le Canada et d'annexer la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis. J'étais député ici avant l'honorable ministre, et je suis fort renseigné sur ses antécédents politiques. Je n'ai donc pas de leçon à recevoir du ministre, bien qu'il occupe un poste auquel ni ses aptitudes et ni ses mérites ne lui permettaient d'aspirer.

M. HACKETT : Je suis bien aise d'avoir entendu les explications que nous a données le député de King (M.Hughes), et je suis également flatté d'apprendre qu'il a coopéré avec la députation et qu'il use de son influence auprès du cabinet. J'espère que grâce à l'exercice de cette influence, les délégués réussiront à obtenir le service télégraphique dont le besoin se fait si vivement sentir parmi les populations de l'Ile du Prince-Edouard.

Québec—réparations et améliorations, des chaussées et travaux tendant à faciliter davantage l'exploitation, à l'est de Godbout, $1,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de travaux relatifs à l'entretien des chaussées se rattachant aux voies de chemins de fer à cet endroit.

Belle-Ile—ligne télégraphique entre les extrémités de l'île, $5,000.

M. BLAIN : Un mot d'explication, s'il vous plaît.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet ancien crédit de $5,000 est affecté à la construction d'une ligne entre les extrémités de Belle Isle, sur le parcours de la chaîne au milieu de l'île. Voilà plusieurs fois que cette somme est votée. Le ministère de la Marine et des Pêcheries est en train de transformer le service de l'éclairage à cet endroit. Un nouveau phare est en voie de construction et il y a aussi un projet à l'étude, relativement au système télégraphique sans fil. Tant que ce projet n'aura pas abouti, je ne saurais donner plus amples renseignements à ce sujet. C'est un point de grande importance relativement au service maritime et il sera conclu quelque convention à brève échéance.

M. BLAIN : Le réglement permettrait-il quelque explication au sujet du système de télégraphie sans fil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en mesure de donner de renseignements utiles pour le moment.

M. INGRAM : Le ministre des Finances pourrait peut-être nous donner ces renseignements.

M. BLAIN : Le ministre des Finances a fait les arrangements avec la Compagnie Marconi et il serait en mesure de nous donner des éclaircissements à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est guère exact de dire que j'ai fait ces arrangements. Les négociations et le traité sont intervenus entre le premier ministre et la compagnie, mais peu importe.

D'ailleurs tout ce que je pourrais dire au sujet de l'affaire Marconi est déjà du domaine de la publicité. Lorsque le gouvernement accorda à la Compagnie Marconi une certaine somme, en aide à la construction de la station de Table Head, à Glace Bay, cette compagnie nous assura qu'elle avait tout lieu de croire qu'elle réussirait à établir la télégraphie commerciale à brève échéance. Au point de vue scientifique, l'affaire semble être un succès, et il y a quelques mois, il y eut réjouisances générales au sujet du succès complet du système, qui semblait définitif. On avait transmis quelques messages non pas dans un but commercial, il est vrai; et alors il survint quelque anicroche. Ces messieurs ne cessaient de nous assurer qu'ils étaient sur le point de réussir. Au point de vue scientifique, c'est un succès ; mais il n'ont pas encore, apparemment, réussi à appliquer leurs système aux usages commerciaux. La dernière fois que M. Marconi nous a écrit, il y a quelques mois, il nous disait qu'il s'attendait à commencer l'exploitation commerciale à courte échéance. Nous avions donc l'assurance que l'exploitation commerciale ne saurait tarder. Cependant, nous ne sommes pas en lieu de rien ajouter aux renseignements donnés par la presse. Il semble être survenu quelque obstacle, dont je ne saurais préciser la nature. Tout ce que je puis dire, c'est que nous avons l'assurance que tout marche bien et qu'avant peu, ces messieurs espèrent que leur exploitation commerciale sera un succès.

M. INGRAM : Faut-il entendre par là que le système lui-même fonctionnera avec succès ou bien s'agit-il du succès financier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, cela veut dire que l'exploitation commerciale de la télégraphie sans fil commencera à courte échéance. On nous en a donné l'assurance à diverses reprises. Or, bien que cette exploitation semble avoir été établie

pendant une courte période de temps, il est survenu quelque obstacle, de sorte qu'aujourd'hui il ne se transmet plus de messages et que la compagnie ne se trouve pas en mesure de faire une exploitation commerciale.

M. INGRAM : Le succès du système est assuré, sans doute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, au point de vue scientifique. On a bien transmis quelques messages, mais la compagnie ne semble pas être en mesure d'en transmettre en assez grand nombre pour l'autoriser à entreprendre une exploitation commerciale, de sorte que nous n'en avons pas encore retiré d'avantages. Ces messieurs, toutefois, sont en train d'organiser une compagnie au Canada, dans le but d'établir leurs raccordements. Ils semblent avoir pleine et entière confiance dans le succès du système ; toutefois, le public n'est pas sans éprouver quelque inquiétude, par suite du fait qu'ils n'ont pas eu le succès qu'ils espéraient, relativement à l'établissement de leur exploitation commerciale.

M. BLAIN : Le ministre pourrait peut-être nous dire combien le gouvernement a payé jusqu'aujourd'hui pour l'établissement de ce système, et s'il se propose d'accorder quelque aide supplémentaire, et dans l'affirmative, à quelles conditions? En outre, le gouvernement est-il toujours aussi confiant dans le succès de l'entreprise qu'il l'était il y a quelque temps, alors qu'il nous a fait une déclaration à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si ma mémoire est fidèle, nous avons payé $80,000, le plein montant stipulé. Nous n'avons pas fait de nouveaux arrangements. Ce n'est pas notre intention de payer rien au-delà de la somme stipulée au début, $80,000. Je crois être autorisé à affirmer qu'aujourd'hui nous sommes aussi confiants que jamais. Il y a quelques mois, tout le monde paraissait convaincu que l'entreprise était un succès, tant au point de vue scientifique que commercial. De fait, il a été transmis quelques messages. M. Marconi nous a donné l'assurance que le système serait un succès, au point de vue de l'exploitation commerciale. Le passé de M. Marconi justifie la grande confiance que nous plaçons en lui. Il s'est rendu célèbre par son invention et il a assuré qu'il a la plus grande foi dans son système, et nous espérons que tout finira bien.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous dire si la somme en question a été payée à M. Marconi lui-même ou à la compagnie dans laquelle il est intéressé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces deniers ont été versés à la Compagnie de télégraphie sans fil Marconi, dans laquelle ce monsieur est intéressé. Le contrat a été passé avec la compagnie, bien que les négociations primitives soient intervenues avec M. Marconi.

M. BLAIN : Quels sont ceux qui composent cette compagnie ? Sont-ce des capitalistes canadiens ou des capitalistes européens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une compagnie anglaise.

M. BLAIN : Exclusivement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Absolument. Depuis, ces messieurs ont organisé une compagnie canadienne relativement à quelque service de leur exploitation; mais le contrat a été passé avec des capitalistes anglais, exclusivement.

Iles de la Madeleine—lignes terrestres, renouvellement des fils, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé par le surintendant général des télégraphes de l'Etat, et il est affecté au renouvellement de cinquante milles de fils télégraphiques, sur les lignes des Iles de la Madeleine. La construction de ces lignes date de 1879, et le réseau a été endommagé par le grésil. Le coût estimatif de ces réparations est de $2,000.

M. CLANCY : Le ministre sait-il le chiffre de la dépense effectuée l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été dépensé l'année dernière, $1,119.50. Le coût estimatif total de ces travaux est de $4,000. Le reliquat de $800 sera dépensé d'ici au 30 juin prochain.

M. COCHRANE : Le réseau télégraphique a-t-il toujours été sous la direction du ministère des Travaux publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, depuis l'organisation même du ministère.

M. INGRAM : Est-ce qu'il n'a pas été question de transférer le service de ces lignes télégraphiques au ministère des Postes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais je n'ai ouï parler de la chose.

M. CLANCY : Vraiment, le ministre ne l'a jamais ouï dire? Sans doute, cette réforme ne lui a pas été proposée, à titre de ministre des Travaux publics; mais puisqu'il lit attentivement les journaux, j'ai de graves doutes sur sa véracité, quand il affirme qu'il n'a pas entendu parler de la chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prie la Chambre de recevoir mes excuses ; mais, en vérité, je lis rarement les journaux et surtout certaines rubriques. J'ignore si pareille proposition a été faite dans la presse ou ailleurs.

M. COCHRANE : Le ministre l'a-t-il su, par l'entremise du système Marconi ?

M. SCOTT : Avant d'aborder un autre article, je tiens à signaler ici au ministre

l'importante lacune qui existe dans le budget, sous le chef des Territoires du Nord-Ouest. L'année dernière, il figurait à ce chapitre un crédit de $62,700 affecté aux lignes télégraphiques du Nord-Ouest, et cette année cet item est réduit de $62,700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit en question s'appliquait à des travaux qui sont aujourd'hui terminés ou qui le seront d'ici au 30 juin prochain.

M. SCOTT : Le gouvernement se propose-t-il d'étendre les lignes télégraphiques du Nord-Ouest, l'année prochaine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous tiendrons compte de ces représentations, et quand le budget supplémentaire sera sur le bureau, nous saurons à quoi nous en tenir à cet égard.

Levers hydrographiques et inspections, $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté aux levées de plans et aux inspections effectués au cours de l'exercice fiscal, relativement au service hydrographique du Saint-Laurent, de ce côté-ci de la ligne internationale entre Kingston et Pembroke.

M. COCHRANE : Ces travaux se feront-ils sous la direction du ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'époque où je détenais le portefeuille de la Marine, je demandai que le service des études hydrographiques fut placé sous la direction d'un seul ministère, et je fus d'avis qu'il devait être transféré à celui des Travaux publics, qui possède tout l'outillage et le personnel voulus dans ce but, ce qui lui permet de mieux s'acquitter de ce service que s'il était émietté entre différents ministères. Cependant, l'expression " service des études hydrographiques " est propre à induire en erreur ; car il ne s'agit pas ici de levées hydrographiques, comme on le suppose généralement, mais bien d'études faites en vue du dragage, et par conséquent cela rentre dans les attributions du ministère des Travaux publics.

M. BARKER : J'ai quelques renseignements à demander au sujet de cet item, et comme il est six heures, je le ferai, ce soir.

Le comité rend compte de quelques résolutions.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

## BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE DES TERRES D'ONTARIO ET DE Q'APPELLE.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer le bill (n° 62) touchant la Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle.—(M. McCarthy.)

Article 2.

M. BARKER : Je tiens à faire remarquer la rédaction fort singulière de cet article. Il est stipulé que, de temps à autre, le capital acquitté pourra être remboursé aux actionnaires.

M. McCARTHY: Je puis dire à l'honorable député que le comité des bills d'intérêt particulier a retranché les deux derniers mots de cet article " ou garanties ". Cela disposera peut-être de son objection.

M. BARKER : Quel est le sens de ceci: " pourvu que les obligations de la compagnie à l'époque de pareil remboursement soient totalement acquittées " ? On pourrait rembourser quatre-vingt-dix-neuf cents par dollar du capital alors qu'il y aurait encore des obligations à échoir. Je ne désire pas m'opposer aux grandes lignes du présent bill; je crois pourtant que la Chambre devrait protéger les créanciers.

M. McCARTHY : L'honorable député verra que l'article premier exige que la compagnie conserve assez de terres pour faire face au capital libéré et aux obligations.

M. BARKER : Personne ne peut dire que les terres suffiront à faire face aux obligations. Je suis porté à croire que l'unique garantie des créanciers sera d'exiger que les actionnaires demeurent responsables.

M. McCARTHY : Les actionnaires ne seront pas libérés de leur responsabilité. L'actionnaire dont toutes les actions sont acquittées est libéré par le fait même. Tout le capital de cette compagnie est libéré, de sorte que les actionnaires n'ont aucune responsabilité. Toutefois, les directeurs sont encore responsables.

M. BARKER : Je sais que la responsabilité d'un actionnaire cesse dès qu'il a payé; mais, lorsque la compagnie le rembourse, la position change. Je voudrais savoir ce que le ministre de la Justice pense d'une pareille proposition de loi. La compagnie pourait rembourser aux actionnaires quatre-vingt-dix-neuf cents par dollar de leurs actions libérées en ne retenir qu'un cent par dollar pour faire face à de fortes obligations contractées envers le public.

M. McCARTHY. Si les obligations sont éteintes à l'époque du remboursement, il n'en reste plus. Toute obligation subséquente ne peut engager que l'actif existant alors et si un créancier fait des avances à la compagnie, on lui suppose assez de flair pour s'enquérir de l'actif qui répondra de sa créance. S'il en est ainsi, les créanciers sont suffiamment protégés.

M. BARKER : Le ministre de la Justice est présent et je désire connaître son opinion. Voici une corporation qui est prête à entreprendre des affaires. Elle peut contracter

des obligations jusqu'à aujourd'hui et ce soir, rembourser à ses membres, des spéculateurs ou des agents d'immeubles, quatre-vingt-dix-neuf pour cent du capital, et ne garder dans la caisse qu'un cent par dollar pour éteindre ces obligations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Selon moi, le capital doit être remboursé à même l'actif de la compagnie et être réduit au *pro rata* de ces paiements, et cette diminution ne peut s'effectuer que lorsque les obligations de la compagnie ont été totalement acquittées ; de sorte que, lorsque la compagnie contractera subséquemmemnt des obligations, les créanciers devront prendre soin de ne pas lui faire des avances plus fortes que celles qu'elle sera en état de rembourser. Il me semble que le principal effet du présent bill sera de nuire au crédit de la compagnie.

M. BARKER : Je n'en doute pas ; car personne ne pourra connaître quelle garantie il aurait. Néanmoins, est-il sage de donner l'en-tête légale à des corporations qui peuvent se trouver dans une pareille situation ? Voici une corporation dont le capital peut être de $1,000,000. Les directeurs peuvent diminuer à $20,000 ou $5,000 ce capital d'un million ; pourtant, comment le public saura-t-il que cette diminution a eu lieu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le public qui fait affaires avec une compagnie est censé connaître l'acte qui la constitue en corporation et, lorsque le crédit de la compagnie baisse sensiblement à cause de la diminution de son capital, l'attention du public est éveillée.

M. BARKER : Cela ne devrait pas être et nous ne devrions pas adopter des lois qui ressemblent aux lois imprudentes des Etats de l'Ouest, où le public ne sait jamais à quelle sorte de corporation il a affaires. Cette loi n'affectera pas uniquement cette compagnie en particulier mais toutes les autres corporations du pays.

M. McCARTHY : Voici l'explication qui a été donnée devant le comité des bills d'intérêt particulier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quels sont les intéressés ?

M. McCARTHY : M. E. B. Osler était le président du comité et M. H. S. Osler a expliqué que cette loi était semblable à celles qui ont été adoptées en Angleterre à la demande de la Compagnie de la Baie d'Hudson et de la Compagnie du Canada.

M. BARKER : Etait-ce une raison valable ?

M. McCARTHY : L'honorable député a insinué que cette loi ressemble aux lois imprudentes des Etats-Unis.

M. BARKER : Je le crois.

M. McCARTHY : Elle ressemble donc aux lois imprudentes de l'Angleterre.

M. BARKER : Peut-être.

M. McCARTHY : Elle ne m'apparaît pas sous le même jour qu'elle apparaît à l'honorable député. Il me semble que celui qui voudrait se prémunir contre la diminution du capital d'une compagnie devrait en premier lieu s'assurer des privilèges et des pouvoirs que possède cette compagnie. Il doit chercher à connaître son acte d'incorporation et la diminution que son capital a subie, avant de faire affaires avec elle. Cette loi me semble absolument claire et légitime.

M. BLAIN. Y a-t-il d'autres compagnies faisant affaires au Canada en vertu d'un acte d'incorporation renfermant un pareil article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que nous venons d'adopter un bill qui renferme un article analogue. Avant de me prononcer définitivement sur une question comme celle-ci, il me faudrait lire la loi ; je ne veux pas émettre une opinion au pied levé. Cependant, l'adoption du bill (n° 61) renfermant un article identique nous a engagés jusqu'à un certain point. L'article du bill (n° 61) et celui que nous étudions sont tous deux identiques.

M. BARKER : Je ne demande pas au ministre d'exprimer une opinion définitive ; pourtant la question est claire. Le représentant de Simcoe, qui est le parrain du bill, peut probablement nous apprendre pourquoi cette compagnie demande des privilèges spéciaux qui ne sont pas conférés aux autres compagnies.

M. COWAN : Nous avons adopté à l'instant un bill conférant le même privilège. Le comité des bills d'intérêt particulier a complètement débattu ce point et le bill (n° 61) et le présent projet de loi sont identiques.

M. BLAIN : Ce n'est pas absolument ce dont il s'agit. Le représentant de Simcoe est allé chercher un précédent à l'étranger et je demande si un article analogue se trouve dans un autre acte d'incorporation déjà adopté.

M. McCARTHY : Dans ce pays, il y a peu de lois concernant des compagnies pour la vente des terres, et celle-ci n'est pas une innovation. Ces compagnies opèrent nécessairement une liquidation dès qu'elles commencent leurs opérations. La loi canadienne concernant les compagnies décrète que leur capital ne doit pas être diminué et les directeurs se sont demandé s'ils pouvaient distribuer aux actionnaires de la compagnie les produits de la vente des terres, car ces terres constituent son capital. Conséquemment cet article fut incorporé dans le projet de loi, en conformité du précédent établi dans le cas des deux plus anciennes compagnies pour la vente des terres faisant affaires au Canada, la compagnie de la baie d'Hudson et celle des Terres du Canada, compagnies constituées en corporation en

Angleterre. Cette explication fut fournie au comité qui, après mûr examen, approuva le bill, mais retrancha les deux derniers mots de cet article "ou garanties," exigeant ainsi que les obligations soient totalement acquittées avant la distribution aux actionnaires du produit de la vente des terres. Non seulement la compagnie doit garantir le paiement des obligations, mais elle doit éteindre celles-ci.

M. R. L. BORDEN : On a considéré, je le suppose, que les seuls profits de la compagnie sont constitués par le produit des ventes de terres dont le prix a été acquitté, produit que les directeurs ne pourraient pas distribuer de temps à autre sans cette disposition de la loi. Autrement, ils conserveraient toutes les recettes de la compagnie et ne pourraient payer aucun dividende avant la liquidation finale.

M. BARKER : Voici mon objection : l'actionnaire d'une compagnie autorisée est responsable des dettes de cette dernière jusqu'à concurrence du montant de ses actions non libérées. Si on lui rembourse le prix de ses actions, il devra demeurer responsable jusqu'à concurrence du prix de ces actions comme s'il ne les avait jamais libérées. Autrement, les créanciers ne sauraient pas à quoi s'en tenir. Le bill ne mentionne pas les dettes hypothécaires de la compagnie, mais il autorise la distribution de son actif aux actionnaires pourvu que les obligations de la compagnie à l'époque de la distribution soient totalement acquittées. Cela présente un grand danger. Un actionnaire pourra être remboursé lorsqu'il aurait encore des obligations en souffrance et il ne serait plus tenu de payer en entier le montant de ses actions.

M. R. L. BORDEN : Quelles mesures prend-t-on pour s'assurer que toutes les obligations de la compagnie seront acquittées avant le remboursement du capital ? On peut répondre, il est vrai, qu'il incombera aux directeurs de s'assurer que des obligations sont éteintes car, autrement, ils seraient personnellement responsables, mais il peut arriver que leurs ressources financières ne suffisent pas à acquitter certaines obligations en souffrance.

M. McCARTHY : Il n'y a pas lieu de douter que les directeurs actuels soient responsables.

M. R. L. BORDEN : Je n'en sais rien ; mais les directeurs peuvent être remplacés l'an prochain, ou l'année suivante.

M. McCARTHY : Ceci constitue véritablement une mise en liquidation et les mêmes privilèges ont été conférés à la compagnie de la Baie d'Hudson et à la Compagnie du Canada. Cela me semble la seule manière de liquider les affaires de cette compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'actif de la compagnie est mangé graduellement par la vente des terres.

M. McCARTHY : Il n'y a pas d'obligations, en réalité.

M. R. L. BORDEN : Les directeurs sont certainement tenus de s'assurer que les obligations de la compagnie sont éteintes avant de distribuer l'argent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A défaut de cela, je suppose qu'ils seraient personnellement responsables.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je le crois.

La motion est adoptée et le bill voté en troisième délibération et adopté.

## EN COMITE.

Bill (n° 83) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie dite "The New Canadian Company, Limited.—(M. Lemieux.)

## EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 61) concernant la Winnipeg Western Land Corporation (à responsabilité limitée.)—(M. McCarthy.)

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (limitée).—(M. McCarthy.)

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest. —(M. McCreary.)

## DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie de James.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.—(M. Vrooman.)

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee.—(M. Osler.)

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de transport de Saint-Joseph.—(M. Calvert.)

Bill (n° 153) constituant en corporation la Caisse d'épargne Mont Royal.—(M. Bickerdike.)

## SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Etudes et inspections, $50,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous a déjà fourni quelques explications relativement à cet item, mais j'aimerais à connaître la nature de ces inspections et les endroits où elles ont lieu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand nous recevons une demande pour des travaux, nous commençons par faire faire des études et une inspection, pour avoir une idée de ce qu'ils coûteront. Il est impossible de rien décider avant d'avoir fait faire une sérieuse inspection des lieux, surtout quand il s'agit de quais, de jetées ou autres travaux de ce genre, où il faut se rendre compte de la profondeur de la rivière, de la nature du fond, etc., avant de pouvoir préparer les plans et devis. La liste des localités où se font ces études et inspections serait très longue à citer. L'an dernier nous en avons fait faire dans les différentes provinces du Canada.

M. BARKER : L'auditeur général dans son rapport dit qu'il a été réparti sur huit ou dix chapitres et il serait intéressant de savoir quelles sommes le ministre entend dépenser, pour chacun de ces chapitre. Les item varient de $1,000 à $6,000. Je n'aime pas cette méthode de demander une somme ronde de $50,000 pour les études et inspections. Si l'honorable ministre voulait nous dire où cet argent doit être employé et ce qu'il entend dépenser à chaque endroit, nous saurions plus tard, en examinant les comptes, ce qui a été fait au sujet de chaque item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sache pas qu'il y ait eu une amalgamation de crédits. Je crois que la même somme a été votée l'an dernier, mais depuis quelques années, les dépenses de ce chef ont beaucoup augmenté, par suite du plus grand nombre de travaux dont nous avons à nous occuper. Je puis dire qu'autant que j'ai pu m'en rendre compte, cet argent est judicieusement employé, au grand avantage du pays.

Il est arrivé assez souvent que des crédits ont été votés pour une entreprise sur laquelle on ne possédait pas de renseignements suffisants et qui n'aurait jamais été commencée si des études et inspections préalables avaient eu lieu. Durant l'exercice 1901-02, plus d'une centaine d'études et inspections ont été faites dans les différentes provinces. Il va sans dire que cet ouvrage est confié à des hommes compétents et comme leurs dépenses de voyage sont aussi comprises dans ce crédit, le chiffre en est passablement élevé. Mais si ce crédit est bien administré et employé par des fonctionnaires compétents, il fera réaliser de notables économies et permettra à la Chambre de se procurer tous les renseignements nécessaires au sujet des travaux en cours.

M. BARKER : Je n'exige pas du ministre qu'il nous donne le chiffre des dépenses de voyages ou autres de cette nature, et je ne demande rien que de très raisonnable. Mais, dans le dernier rapport de l'auditeur général on voit des item comme ceux-ci : Lever hydrographique entre Kingston et Prescott, $4,653. Lever hydrographique entre Kingston et Prescott, vapeur "Jessie Bell", $5,244. Je voudrais que ce crédit de $50,000 fut divisé de cette manière. Je voudrais qu'on nous dise quelle somme on se propose de consacrer à telle ou telle inspection, sans entrer dans les détails. Quand il s'agit de se rendre compte de l'emploi de ce crédit, on constate qu'il a été partagé en différentes sommes variant entre deux, quatre ou cinq mille dollars. Les fonctionnaires du ministre ont dû lui dire pour quels travaux d'inspection il lui fallait un crédit de $50,000. Qu'il nous donne cette division et plus tard, quand il s'agira d'examiner les comptes, nous pourrons constater jusqu'à quel point les travaux exécutés pendant l'année concordent avec les dépenses autorisées par le parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je l'ai expliqué cet après-midi l'expression "lever hydrographique" dont on se sert ici, n'est pas tout à fait juste. Le département n'a pas l'intention de faire un lever hydrographique, dans le sens généralement attribué à ces mots, devant servir à la préparation de cartes marines. Ces études et inspections se rapportent aux travaux que le département est appelé à faire exécuter, et à l'heure qu'il est je ne puis pas dire quelles sont les demandes qui pourront nous être faites, ni quelles inspections j'aurai à ordonner. Tous les détails des travaux de l'an dernier sont publiés.

Par suite du développement de la région du lac Supérieur, il y aura des études importantes à faire à Fort-William, à Port-Arthur et autres endroits. Il arrive quelquefois, par exemple, que nous n'avons pas, au ministère, assez de renseignements pour ordonner des dragages, à tel ou tel endroit. Toutes les demandes qui nous parviennent sont mises à l'étude. Quand une demande d'améliorations nous arrive d'une localité quelconque, il n'est que juste, pour la population de ce district, que nous fassions faire une étude et un rapport sur la nature et le coût de ces travaux, afin que le gouvernement et le parlement sachent de quoi il s'agit. Sans ces renseignements la députation ne serait pas en état de décider quels sont les travaux qui doivent être exécutés.

Quant aux travaux de dragage et autres qui doivent être donnés à l'entreprise, comment pourrons-nous faire des arrangements convenables si des études et des inspections préalables ne nous ont pas fait connaître la nature de ces travaux et les conditions dans lesquelles ils peuvent être exécutés. Mon honorable ami n'ignore pas qu'on nous demande de faire des travaux de dragage dans beaucoup de ports, et il faut une inspection pour que nous connaissions la profondeur de l'eau et la nature des matières à extraire afin de savoir quel genre de dragueur il faut envoyer sur les lieux. Il faut aussi des études et inspections avant de construire des quais, des jetées, etc. Je puis parfaitement donner à mon honorable ami une liste des

endroits où des études et inspections ont été faites pendant le dernier exercice, mais je crois qu'il serait impossible de lui dire où nous nous proposons d'en faire pendant l'exercice 1903-4, si ce n'est que je pourrais mentionner quelques-uns des travaux importants que nous sommes à faire exécuter dans la province d'Ontario, par exemple, dans la région du lac Supérieur ; il y en a aussi d'autres moins importants, le long du Saint-Laurent, sur le Saguenay, dans les provinces maritimes, dans les ports de l'Atlantique et du Pacifique. Comme on le sait, ces inspections ont lieu partout où l'on nous demande des travaux, lorsque nous ne possédons pas suffisamment de renseignements pour décider si ces travaux doivent être ordonnés ou non.

M. BARKER : L'honorable ministre demande $15,000 de plus que le montant dépensé en 1901-2. Ce crédit était de $35,000 en 1902-3, et il est maintenant de $50,000. En feuilletant le compte des dépenses auxquelles ce crédit de $35,000 a été consacré, nous constatons qu'il doit y avoir beaucoup d'études qu'on s'est proposé de faire faire. L'honorable ministre doit être au courant d'un grand nombre de travaux au sujet desquels il entend faire faire des études et inspections au cours de l'exercice. Nous nous bornons à lui demander certains détails, et s'il désire avoir un montant pour faire face aux dépenses éventuelles, qu'il ajoute un crédit à cette fin. C'est ce qu'il fait en ce qui a trait à d'autres travaux. Il demande un crédit pour des réparations ici et là puis un crédit en bloc pour les réparations en génénral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis dire à mon honorable ami (M. Barker) qu'en 1901-02 il y eut un crédit de $25,000 et un autre de $10,000, soit $35,000 en tout. On s'aperçut que ce montant était insuffisant. L'an dernier, le crédit s'éleva à $50,000 et on a constaté que tout l'argent serait dépensé avant le 30 juin. C'est ce que m'apprend l'ingénieur en chef du ministère. Vu la grande augmentation du nombre et de la plus grande importance des travaux à exécuter, je m'aperçois qu'il me faut demander un montant égal pour l'exercice 1902-03. Je puis donner à l'honorable député un exemple qui démontre combien ces travaux ont augmenté. Pendant l'exercice 1896-97, le nombre des travaux examinés fut de 244. En 1901, ce nombre s'est élevé à 463 et il sera beaucoup plus considérable pendant le prochain exercice. Mon honorable ami verra que la dépense a presque doublé. On avait dépensé $695,438 en 1896-97, tandis qu'en 1901-02, on a dépensé $3,785,000 ou cinq fois autant. Pourtant nous ne demandons pas le double du montant voté auparavant pour les études et inspections. Dans ces matières, à vrai dire, un ministre, surtout lorsqu'il a peu d'expérience comme moi, doit s'en rapporter à l'avis de l'ingénieur en chef du ministère.



M. BARKER : J'approuve tout ce que dit le ministre ; pourtant, il n'a certainement pas incrit ce montant au budget sans demander au sous-ministre pourquoi il demande ce montant. Je prétends seulement que ce comité a le droit de demander au ministre quels renseignements il obtient du sous-ministre et d'obtenir de lui tous les éclaircissements qu'il se procure à cette source.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fourni les renseignements les plus complets que j'aie pu obtenir des fonctionnaires du ministère. L'énumération de tous les endroits où ces inspections ont eu lieu l'an dernier serait fastidieuse, il me semble.

Je lui ai donné le renseignement que me transmet l'ingénieur en chef concernant son état estimatif pour 1903-04. Un état détaillé des dépenses occasionnées par ces études et inspections est publié dans le rapport de l'année suivante, et ce sera alors le temps de discuter la question si la Chambre croit que ces travaux étaient inutiles ou ont coûté trop cher. Après avoir considéré ce qui a été fait, je ne crois pas qu'il soit possible de mieux faire que de suivre les conseils des principaux fonctionnaires du ministère quant aux crédits à affecter à cet ouvrage.

M. R. L. BORDEN : Comment se fait ce travail ? N'est-il pas confié aux employés du ministère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand il arrive que les fonctionnaires réguliers n'ont pas le temps, nous le confions à des spécialistes du dehors. La grande majorité de ces spécialistes font partie de ce qu'on appelle des surnuméraires et n'appartiennent pas au personnel permanent ; mais du moment qu'ils sont nommés pour faire ce travail ils deviennent employés du ministère et sont payés à même ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'avec $50,000 on peut faire beaucoup d'études et d'inspections. Je crois que l'inspection des édifices en voie de construction est payée à même le crédit spécial affecté à ces édifices, et non à même ce crédit de $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je ne crois pas.

M. R. L. BORDEN : Alors, quelles sont les inspections payées avec ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celles des ports et rivières, seulement.

M. R. L. BORDEN : Le ministère des Travaux publics inspecte-t-il, par exemple, le port d'Halifax ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si on nous demandait de faire certains travaux dans ce port, il nous faudrait d'abord faire faire une étude et une inspection.

M. R. L. BORDEN : S'il était question d'y ériger quelques travaux qui pourraient gêner la navigation, cela serait-il sous la juridiction du ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, voilà un genre de travail qui nécessite une étude et une inspection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous faudrait faire une étude et une inspection très minutieuses pour savoir ce que coûteraient les travaux demandés, pour faire disparaître les obstacles à la navigation.

M. R. L. BORDEN : Je ne parle pas de faire disparaître des obstacles. Mais supposons qu'il serait question de construire un quai ou un port qui seraient de nature à gêner la navigation. Entre-t-il dans les fonctions du ministère des Travaux publics de faire une étude et de préparer un rapport, pour décider si le permis exigé par la loi doit être accordé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Exactement. C'est à quoi est affecté une partie de ce crédit. Des particuliers ou des corporations demandent à faire certains travaux dans les ports ou les rivières et un spécialiste va faire une inspection et prépare un rapport avant que le ministère accorde le permis.

M. CLANCY : Je crois pouvoir citer un exemple qui expliquera parfaitement la question. Une demande a été faite au ministère pour certaines améliorations dans la rivière Sydenham, à ou près de Dresden, et je suppose que le ministre y enverra un de ses spécialistes qui sera payé à même ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est à ces travaux que ce crédit est affecté. Des instructions ont déjà été données à un fonctionnaire de se rendre sur les lieux et de préparer un rapport sur les travaux qu'on se propose de faire dans la rivière Sydenham. Je ne sais pas s'il n'est pas déjà parti ; sinon, il sera rendu à Dresden dans quelques jours.

M. CLANCY : J'en suis très content, car je croyais qu'il ne partirait qu'après la session.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avais promis de l'envoyer et je l'ai fait.

Galerie nationale des beaux-arts, $7,500.

M. R. L. BORDEN : Quels objets d'art a-t-on ajouté au musée, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule œuvre achetée durant l'année a été une peinture par Tencate, appelée " Le colporteur."

M. INGRAM : Qui compose le jury chargé de faire ces achats ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Brownell et M. Taylor. Je crois que c'est un très joli tableau. On nous en demandait un prix très élevé, mais nous l'avons eu à assez bonne composition.

M. INGRAM : Se propose-t-on d'améliorer l'édifice qui sert de dusée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que nous aurons un édifice plus convenable avant longtemps.

Bureau de l'ingénieur en chef—appointements des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $59,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le travail qu'il y a à faire dans ce département du ministère est cinq fois plus considérable qu'il y a quelques années. L'an dernier, tout le crédit a été employé. Je n'ai pas eu le temps d'étudier la question bien à fond, mais s'il arrivait que la somme ne fût pas suffisante, je demanderai un crédit supplémentaire.

M. CLANCY : Il semble y avoir eu l'an dernier un excédent de dépense de $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; cette somme avait été dépensée en plus du crédit, l'année précédente, et on a demandé un crédit supplémentaire.

M. CLANCY : Où le ministre s'est-il procuré l'argent dans l'intervalle ? A-t-il obtenu un mandat du Gouverneur général ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été voté dans le budget supplémentaire pour cet exercice.

M. BARKER : Ce n'est pas ce qui apparaît dans vos estimations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit a été dépassé, et il faudra y pourvoir dans le budget supplémentaire de cette année.

M. BARKER : Pourquoi a-t-on ajouté à cet item les mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je comprends bien l'Acte du service civil—je ne sais pas si je parviendrai jamais à le comprendre—aucun de ces spécialistes ne peut être employé à plus de $400 par année, si ces mots ne sont pas ajoutés au crédit. Ce sont tous des spécialistes et leurs appointements dépassent beaucoup $400 par année.

M. BARKER : J'ai quelques remarques à faire concernant l'administration de l'Acte du service civil. Nous avons discuté cette question au commencement de la session et il semble y avoir une grande divergence d'opinion à ce sujet, non seulement parmi les

ministres, mais aussi parmi les députés des deux côtés de la Chambre. La première fois, il s'agissait de l'article 15, et le ministre des Finances, comme on peut le constater par les Débats, nous a expliqué ce qu'il croyait être la coutume suivie dans les départements. J'ai pu constater depuis qu'il était complètement dans l'erreur, quant à la procédure à suivre à l'égard de ces mots mystérieux qui reviennent si souvent dans les estimations budgétaires—" nonobstant les dispositions du service civil." Le ministre des Finances a prétendu qu'il ne s'agissait que d'une affaire de routine. La discussion était à propos d'un premier commis ; et bien que le cas ne relève pas directement de l'item qui nous occupe en ce moment, autant vaut le discuter à présent que plus tard.

Voici, d'après la loi, la marche à suivre ; premièrement, le sous-ministre fait rapport que ce fonctionnaire est nécessaire pour le bon accomplissement du service dans son département et donne les raisons qui motivent sa conclusion ; deuxièmement, le ministre du département approuve ce rapport ; troisièmement, le parlement vote les appointements attribués à cet emploi. Il y a eu, dans le temps, une longue discussion, pour savoir dans quel ordre ces trois conditions devaient être remplies. Le ministre des Finances prétendait que l'ordre à suivre était exactement celui qui est indiqué dans l'acte, et je suis aussi de cet avis. Si cet ordre était observé comme on a prétendu qu'il l'était, nous n'aurions rien à dire. Tout le monde sait qu'un sous-ministre qui occupe une position pleine de responsabilité, est protégé par l'Etat ; il faut une procédure toute spéciale pour le révoquer, et par suite de l'indépendance de sa position nous pouvons avoir toute confiance en lui. Aussi, d'après la loi, c'est lui qui doit prendre l'initiative de cette dépense, en recommandant de créer un emploi de premier commis, ou tout autre des emplois mentionnés.

A ce propos, je mentionnerai certaines choses que je trouve dans le rapport de l'auditeur général à ce sujet, pour faire voir que le ministre des Finances interprétait parfaitement le statut, mais que dans son département on ignore absolument le statut. A la page A-49 (v.a.) vol. 1 du rapport de l'auditeur général ont lit la note suivante adressée par l'auditeur général au sous-ministre des Chemins de fer et Canaux :

J'ai l'honneur de nous demander qu'il me soit envoyé copie du rapport mentionné à l'article 15 de l'Acte du service civil recommandant la création d'un nouvel emploi de premier commis dans votre ministère.

Cette recommandation était, comme le dit le ministre des Finances, la première chose à faire pour créer cet emploi de premier commis. Quelque temps après, l'auditeur général écrit encore, parce qu'il n'a pas reçu de réponse. Après cela, le secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux, M. Jones, écrit au sous-ministre de la Justice :



J'ai reçu instruction de vous remettre deux lettres de l'auditeur général datées respectivement le 3 et le 12 courant, ainsi qu'un mémoire du bureau du rédacteur des lois de ce ministère, tous au sujet de la promotion de M. F. A. Dixon de ce ministère à l'emploi de premier commis, et aux prescriptions de l'Acte du service civil à cet effet.

Je dois vous demander de nous donner avis, s'il est nécessaire, dans le cas présent, d'observer les dispositions de l'article 15 de l'Acte du service civil, ainsi que l'exige l'auditeur général.

On a joint à cette lettre, le mémoire suivant :

Mémoire annexé.—L'article 15 de l'Acte du service civil se lit ainsi :—

15. Nul emploi de premier commis dans un ministère ne sera créé autrement que par arrêté du Conseil, après——

(a.) que le sous-chef du ministère aura fait le rapport qu'un tel officier est nécessaire pour le bon accomplissement du service dans son ministère, rapport dans lequel il donnera les raisons qui motive sa conclusion ;

(b.) Que l'approbation du chef du ministère aura été donnée à ce rapport ;

(c.) et que le parlement aura voté les appointements attribués à l'emploi.

Dans l'annexe B du budget pour l'exercice clos le 30 juin 1903 se trouve l'item :—

" Pour la promotion de F. A. Dixon au rang de premier commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,800."

Le parlement a ainsi voté les appointements ainsi que l'exige le paragraphe (c) cité plus haut, et il a fait plus, il a mis de côté toutes les dispositions de l'Acte du service civil concernant la promotion.

Ainsi, d'après la prétention du ministère en votant un item du budget avec les mots " nonobstant ", les dispositions de l'Acte du service civil ", nous mettons de côté toutes les dispositions de l'Acte du service civil, malgré ce qu'en dise le ministre des Finances. De là l'affaire passe au ministère de la Justice et voici la réponse de M. Power, faisant fonction de sous-ministre de la Justice :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui relativement à la promotion de M. F. A. Dixon, employé de votre ministère, au rang de premier commis.

Si je comprends bien, l'auditeur général prétend que M. Dixon ne peut être légalement promu, à moins qu'il n'ait été créé un emploi de premier commis en la manière prévue par l'article 15 de l'Acte du service civil. Et vous demandez à ce ministère si l'auditeur général se trompe ou non à ce sujet.

Je dois vous dire, en réponse, que dans l'Acte des subsides de la dernière session il a été accordé à Sa Majesté, pour l'exercice se terminant le 30 juin 1903, la somme de $1,800 " pour la promotion de F. A. Dixon au rang de premier commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil." Je suis d'avis que l'effet de cette disposition de l'Acte des subsides n'est pas seulement de pourvoir aux appointements de l'exercice en cours, mais de mettre de côté également toute disposition de l'Acte du service civil qu'on peut invoquer à l'encontre de la promotion de M. Dixon, les dispositions de l'article 15 comme celles qui ont trait aux examens d'aptitude, et je crois qpe

l'Exécutif peut accorder à M. Dixon la promotion au rang de premier commis, malgré qu'il n'ait pas été créé un emploi de premier commis en la manière prévue par l'article 15 de l'Acte du service civil.

En d'autres termes, depuis des années nous votons des crédits auxquels sont accolés ces mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ", et le ministère de la Justice considère que cela met de côté toutes les dispositions de cette loi. Le ministre de la Justice, lui, pense autrement. Il nous a expliqué—et il n'y a aucun doute qu'il disait ce qu'il pensait—que la procédure indiquée par le statut était suivie à la lettre ; mais le ministère des Chemins de fer ne partage évidemment pas cette opinion. Du moment que le crédit est voté, il considère que ces quelques mots le libèrent de toutes les conditions imposées par l'acte. Il y a encore une autre lettre du secrétaire du ministère des Chemins de fer au sous-ministre de la Justice :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 du courant, dans laquelle vous faites un rapport au sujet de la promotion de M. F. A. Dixon, de ce ministère, au rang de premier commis.

Instruction m'est donnée de vous dire, en réponse, qu'il a été rendu à la date du 20 mai dernier un décret de l'Exécutif en vertu duquel M. Dixon a été promu à cet emploi de premier commis, et le ministère suppose que c'est là tout ce qui est nécessaire à ce sujet. Veuillez me donner avis si tel est le cas.

Ainsi, bien que la loi dise que cet emploi ne sera pas créé tant que le sous-ministre n'aura pas recommandé la nomination d'un premier commis, en votant ce crédit auquel on a annexé ces mots, nous avons mis de côté les dispositions de l'Acte du service civil, sans même le savoir. C'est pour cette raison que je dis que le parlement doit s'intéresser d'une façon particulière à la manière dont les articles du budget sont rédigés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je partage tout à fait l'opinion de l'honorable député. Nous devons surveiller attentivement l'emploi de ces mots, et nous rendre compte de leur signification dans chaque cas. Tous les actes du parlement sont susceptibles d'être amendés, et lorsque dans le budget, nous introduisons les mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ", il est indéniable que pour le cas auquel ces mots s'appliquent, et dans la mesure de leur signification, nous amendons l'Acte du service civil, et dans chaque cas, nous devons être en état de donner de bonnes raisons pour agir ainsi. Je crois encore que les explications que j'ai données concernant la coutume générale et la marche à suivre, sont exactes, mais il peut se présenter des cas exceptionnels, comme celui dont il est question ici, dans lesquels, il faut s'écarter de la lettre de la loi.

Pour revenir à l'item qui nous occupe, il est affecté aux " appointements des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ". Ces fonctionnaires ne sont pas astreints aux dispositions de l'Acte du service civil, concernant la classe à laquelle ils doivent appartenir. Dans leur cas il n'est pas question de promotion à un grade quelconque dans le service civil. Ils sont des spécialistes, sans rang spécial dans le service, et nous devons les traiter comme tels. Si on leur appliquait les dispositions de l'Acte du service civil, ils ne pourraient recevoir que $400 par année. Ces mots ne modifient aucunement leur position, et n'affectent que les appointements. Ils ne sont pas des fonctionnaires de l'Etat obligés à subir un exament, mais des spécialistes, et la seule raison d'être de ces mots, à la suite du crédit, c'est de nous permettre de leur payer plus de $400 par année. Nous ne pourrions pas nous procurer des employés de cette catégorie pour ce prix, de sorte que leur cas n'est pas identique à celui de M. Dixon.

M. R. L. BORDEN : Le cas de M. Dixon, cité par mon ami l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) est un des plus scandaleux que je connaisse. Y avait-il la moindre raison de mettre de côté les dispositions de l'Acte du service civil? Pourquoi le sous-ministre n'a-t-il pas été consulté et n'a-t-il pas fait rapport que ce fonctionnaire était nécessaire pour le bon accomplissement du service? Comment le ministre des Finances explique-t-il cette violation de l'Acte? D'ailleurs ces exceptions deviennent si nombreuses que la Chambre est fatiguée de les voir continuellement dans les estimations budgétaires. J'en ai compté de vingt à trente dans une seule page du budget, l'an dernier. Il ne nous est pas possible de les surveiller toutes et il en résulte des abus monstrueux. Dans le cas de M. Dixon, il n'y avait pas la moindre excuse pour s'écarter des dispositions de l'Acte du service civil. Cela n'a pas empêché le ministère des Chemins de fer et Canaux de se moquer de la loi et de faire voter subrepticement ce crédit par le parlement, sans un mot d'explication. Je répète que c'est une affaire scandaleuse. Je ne connais rien de M. Dixon. Il est possible que sa promotion au poste de premier commis soit une bonne chose ; il peut être un excellent fonctionnaire, je ne doute même pas qu'il en soit un, mais ce que je n'admets pas, c'est les moyens auxquels on a recours pour violer la loi, sans l'ombre d'une excuse ; du moins l'honorable ministre des Finances ne nous en a donné aucune ce soir. Avant de voter cet item, je demanderai au ministre des Travaux publics de nous donner les noms de toutes ces personnes auxquelles ces mots doivent s'appliquer, afin que nous sachions au juste ce que nous faisons. Des erreurs semblables ont été commises, et l'auditeur général nous les signale aujourd'hui, et il est temps que la Chambre mette fin à ces abus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'est pas commis d'erreurs. J'ai déjà dif-

féré d'opinion avec mon honorable ami, sur cette question, et je diffère encore. Il est vrai que des item de ce genre apparaissent de temps à autre dans le budget.

M. R. L. BORDEN : De temps à autre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me sers de cette expression à dessein. Si l'on tient compte du nombre des fonctionnaires, la proportion de ces exceptions est bien faible, en réalité. Il y a un an j'ai fait faire un relevé du nombre de fonctionnaires qui se sont trouvés dans ce cas, et la proportion était loin d'être élevée. Il n'y a rien de surprenant que dans un service où les employés se comptent par centaines, il se présente des circonstances particulières dans lesquelles la règle générale ne peut pas être appliquée, et c'est au ministre responsable d'expliquer la raison de l'exception, dans chaque cas. Je ne me rappelle pas le cas de M. Dixon mentionné par l'auditeur général et je ne sais pas quelles sont les raisons données par mon collègue, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, pour expliquer cette promotion ; mais je suis certain que le sous-ministre était au courant de l'affaire et qu'il y a concouru.

Je n'ai jamais entendu dire qu'il avait refusé de donner le certificat. D'après la manière dont cette demande de crédit était redigée, il est clair que ce certificat n'était pas nécessaire et on ne se l'est pas procuré ; en l'absence de toute preuve du contraire, nous sommes tenus de supposer que mon honorable collègue avait de bonnes raisons pour agir comme il l'a fait. Cette question n'est pas en cause dans le moment, si ce n'est incidemment, mais je ne voudrais pas que ce comité fût sous l'impression que ces exceptions sont faites sans de bonnes raisons. Il peut arriver qu'un homme soit doué de qualités exceptionnelles, que nous soyons exposés à être privés de ses services, et qu'il soit nécessaire de lui payer des appointements plus élevés que ceux que les dispositions de l'Acte du service civil accordent aux fonctionnaires de cette classe. Un ministre n'est-il pas excusable, dans ce cas, de dire que ce fonctionnaire a droit à une plus forte rémunération, et de demander au parlement de la lui voter, nonobstant toutes les dispositions de l'Acte du service civil ? La plupart des exceptions ont lieu dans des cas de cette nature. Il est rare qu'on fasse des exceptions pour éluder les examens. Je ne suis guère en faveur d'exceptions comme celles-là ; mais toutes mes sympathies sont acquises à celui en faveur de qui une exception est faite en raison de ses mérites personnels. Je suis d'opinion que nous devons insister sur les examens, mais ces sortes d'exceptions ne sont pas plus nombreuses qu'auparavant.

M. INGRAM : Combien y a-t-il de surnuméraires actuellement dans le département des ingénieurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont tous des surnuméraires.

M. INGRAM : D'après le rapport de l'auditeur général il y a des fonctionnaires permanents, mais je voudrais savoir combien il y a de surnuméraires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a cinquante et un.

M. INGRAM : L'an dernier il y en avait quarante-deux, et aujourd'hui, cinquante et un. Je trouve étrange qu'il y ait autant de surnuméraires dans le bureau de l'ingénieur en chef. Il y aurait assurément moyen d'en nommer un certain nombre au titre permanent et de leur accorder tous les privilèges de l'Acte du service civil ; cela éviterait la nécessité de venir à chaque session demander au parlement de voter des crédits comme celui-ci. Les ministres disent qu'ils ne peuvent pas s'assurer les services de certains employés sans leur donner plus que les appointements minimum de $400 et que c'est pour cette raison qu'ils demandent tous les ans un crédit supplémentaire pour les indemniser. Ne vaudrait-il pas mieux, dans les circonstances, d'en faire passer le plus grand nombre dans la classe des fonctionnaires permanents ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On est quelquefois porté à mal interpréter le mot " surnuméraire." Il y en a qui sont en place depuis vingt ans. Ils sont en réalité, des fonctionnaires permanents, mais ils sont classés parmi les surnuméraires, et comme ils sont des spécialistes qui ne sont pas tenus de passer les examens, il n'y a pas de raison pour qu'ils soient astreints aux dispositions de l'Acte du service civil. Des architectes, des ingénieurs, des hommes appartenant à une profession libérale n'en seraient pas plus capables après avoir subi l'examen qu'on exige des employés ordinaires. Ils sont virtuellement, pour la plupart, des fonctionnaires permanents, mais ils sont classés comme surnuméraires et sont traités comme tels. Bien que je n'aie pas examiné les budgets antérieurs, je suis convaincu que cet item s'y retrouve, dans les mêmes termes, depuis plusieurs années.

M. INGRAM : Sans doute qu'il s'y trouve et c'est pour cela que nous voulons nous en débarrasser. Je me rappelle le cas d'un employé qui a servi vingt-cinq ans au ministère de l'Intérieur, comme surnuméraire. Pendant plus de dix ans il fit partie du service extérieur, et pendant dix autres années, du service intérieur. Il fit tout en son pouvoir pour être mis sur la liste des fonctionnaires permanents, mais sans succès. C'était un grand inconvénient pour lui et il ne comprenait pas pourquoi on n'en faisait pas un fonctionnaire permanent. Quand le cas me fut expliqué, je n'y comprenais rien, non plus. J'étudiai l'affaire et j'écrivis au ministre pour lui demander de le mettre sur la liste des employés permanents, et après

beaucoup de démarches j'y réussis. C'est une injustice que de ne pas mettre un employé sur la liste des fonctionnaires permanents, s'il en est un, en réalité. Pourquoi le considérer encore comme surnuméraire, après qu'il a été employé permanemment pendant une dizaine d'années ? Cette situation est pour lui une source d'inconvénients.

S'il survenait un changement politique, son maintien dans le service public dépendrait du bon vouloir des nouveaux ministres. Un homme qui a bien servi son pays ne doit pas être traité de cette manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas à qui l'honorable ministre fait allusion. Il est possible que son argumentation, appliqué au cas qu'il cite, soit logique. Mais dans la pratique, il peut se rencontrer un surnuméraire qu'il ne serait pas à propos d'admettre dans le service régulier.

M. INGRAM : Pourquoi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a certains employés dont les services ne méritent pas un salaire plus élevé que celui qu'ils reçoivent. J'en connais, dans le surnumérariat, qui ont à faire un certain travail, qui le font bien et consciencieusement, mais ce travail est d'une nature telle, qu'il n'y a pas de raisons pour mettre ces employés sur la liste des fonctionnaires permanents, où ils arriveraient à toucher des appointements hors de proportion avec le travail qu'ils ont à faire. Je ne sais pas si nous ne serons pas obligés de créer une autre classe, pour certains employés qui sont maintenant classés parmi les surnuméraires.

M. INGRAM : L'honorable ministre oublie que lorsqu'on a refusé aux employés leur augmentation annuelle, la raison que lui et ses collègues ont donnée, c'est que ces fonctionnaires ne l'avaient pas méritée. Dans beaucoup de cas, le gouvernement a refusé l'augmentation statutaire, malgré les protestations de l'opposition. Si ces augmentations annuelles sont laissées à la discrétion des ministres, s'ils peuvent les refuser quand bon leur semble, l'argument du ministre des Finances ne vaut rien, puisqu'ils ne seraient pas tenus d'accorder d'augmentation à ces employés, même s'ils devenaient permanents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est vrai, dans un sens. Mais l'honorable député n'ignore pas que bien que nous soutenions que l'augmentation statutaire n'est pas légalement obligatoire, il y a une certaine force morale dans l'argument que ces gens s'attendent à recevoir cette augmentation ; nous avons penché de ce côté, et les augmentations ont été accordées, presque sans exception. Dès qu'une personne devient fonctionnaire, elle s'attend à cette augmentation, et en règle générale, elle l'obtient.

Mais il peut y avoir des employés qui ont un certain travail facile à faire, qui le font bien et qui sont suffisamment rétribués pour cela. Je ne vois pas de raison pour que ces employés soient mis dans une position qui leur permette de demander une augmentation.

M. CLANCY : Je ne crois pas que tous les cas identiques soient traités de la même manière. L'honorable ministre peut-il nous dire pourquoi un aide-dessinateur, à Ottawa, qui est obligé de subir un examen et appartient au service intérieur, n'est pas dans la même position que celui qui fait le même travail à New-Westminster, ou ailleurs. On peut dire la même chose des payeurs. Qu'ils soient dans le service intérieur ou le service extérieur, ils remplissent les mêmes fonctions, et s'ils ont été employés un certain nombre d'années, il n'y a aucune différence entre eux, si ce n'est que l'un est permanent et reçoit son augmentation annuelle s'il n'a rien fait pour en être privé, et que l'autre ne la reçoit pas.

Le point soulevé par mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram), est parfaitement exact. Ainsi que l'a démontré l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker), en annexant à certains articles du budget les simples mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ", le gouvernement s'arroge le pouvoir de traiter ces fonctionnaires d'une manière qui diffère de celle adoptée à l'égard des autres employés, d'une façon que cette loi n'a jamais prévue. La question s'est présentée sous une autre forme, il n'y a pas bien longtemps, lorsque j'appelai l'attention de la Chambre sur une anomalie qui existe dans le service civil, et qui concerne une classe nombreuse de fonctionnaires n'ayant réellement pas d'existence reconnue par cette loi, je veux parler des commis faisant l'ouvrage de commis permanents et dont les noms ne se trouvent pas encore dans la liste de cette classe. Sans doute, il peut exister des cas exceptionnels ; c'est ainsi, par exemple, que les ingénieurs qui ne sont pas obligés de subir les examens du service civil, constituent une classe par eux-mêmes. J'ai rappelé alors qu'il existe des cas où l'on nomme de cette façon des fonctionnaires qui ne font pas partie de la classe des employés permanents. Je crois qu'on devrait faire disparaître ces anomalies parce que, comme l'a fait voir l'honorable député d'Hamilton, elles sont de nature à donner lieu à de graves abus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Encore dernièrement, nous avons discuté la question de savoir si nous ne serons pas obligés de créer une autre classe dont feraient partie ces commis surnuméraires qui, en vérité, sont des commis permanents. Je ne dis pas que cette réforme sera opérée; je veux simplement faire remarquer que nous n'avons pas laissé de côté cette question. Un certain nombre de ces commis surnuméraires occupent, en réalité, la position de fonctionnaires permanents ; il n'y a de différence que dans le nom sous lequel on les désigne.

J'avoue que je serais plutôt en faveur d'inscrire leurs noms dans la liste des employés permanents. Cependant, il y a des cas où l'on peut faire exécuter l'ouvrage aux prix actuels et, alors, il n'y a pas de raison pour inscrire le nom de ces fonctionnaires sur la liste des fonctionnaires permanents.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pu trouver dans les explications du ministre des Finances la moindre raison qui expliquerait l'avancement qu'on accorde à la personne que j'ai mentionnée, sans observer les procédures stipulées par le statut. Je crois que mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) ne connaît pas très bien les faits ; il ne peut, par conséquent, défendre l'attitude du gouvernement dans cette affaire. Mais j'ai l'intention de demander, en temps opportun, au ministre des Chemins de fer d'expliquer cette décision à laquelle en est arrivé son ministère. Je me contenterai, aujourd'hui, de dire que, à mon sens, comme on ne peut nous fournir le moindre renseignement, cet avancement constitue un abus outrageant de ce système qu'on a appliqué si souvent, et qui consiste à mettre de côté les stipulations de la loi concernant le service civil. Je désire demander au ministre des Travaux publics quel article de la loi l'autorise d'employer ces personnes. J'aimerais connaître ce détail, avant que la Chambre adopte ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le chef de telle ou telle division du service qui adresse une requête à cet effet au sous-ministre qui, à son tour, recommande cette nomination.

M. R. L. BORDEN : Le ministère des Travaux publics est créé en vertu d'un statut dont il doit observer toutes les dispositions; je ne puis comprendre qu'il ait le pouvoir de retenir les services d'aucune personne, si ce n'est qu'en tant que la loi concernant le service civil doit contenir une stipulation générale dans ce sens. Je demanderais au ministre des Travaux publics et au ministre des Finances de m'indiquer l'article qui contient cette disposition. Je croyais avoir trouvé cet article, mais je ne suis pas certain d'avoir frappé juste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Indépendamment de la loi concernant le service civil, le parlement, en votant ce crédit, nous donne le pouvoir d'employer des fonctionnaires dans la limite de ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Ce qui revient à dire que la loi du service civil devient lettre morte, lorsqu'il s'agit du ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette loi ne s'est jamais appliquée aux fonctionnaires en question, si je me rappelle bien les faits.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que cette loi contenait une stipulation se rapportant à l'emploi de fonctionnaires surnuméraires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, ces employés doivent recevoir $900 par année, en vertu du statut.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas grâce aux stipulations de cet article que vous nommez ces personnes, pour ensuite faire fi de la loi du service civil, et accorde à ces fonctionnaires des appointements plus élevés ?

Ces gens commençent d'abord à travailler comme employés surnuméraires aux appointements de $400 par année, puis vous méprisez les stipulations du statut, vous augmentez leurs appointements, tout en retenant leurs services comme fonctionnaires surnuméraires pendant vingt-cinq ans et plus. Voilà comment on observe la loi aujourd'hui, du moins, c'est là ma première impression, c'est une chose que je ne comprends pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : En supposant même que tout se passerait comme le dit mon honorable ami, où serait le mal ?

M. R. L. BORDEN : Mais la loi dit formellement que vous pouvez employer des commis surnuméraires ne recevant que $400 par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais vous pouvez vous adresser à la Chambre et amender la loi, en lui faisant voter ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, pour appliquer jusqu'au bout ce principe, vous faites adopter un crédit " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ", et vous observez les stipulations de cette loi aussi fidèlement que possible, en accordant à ces fonctionnaires les appointements qu'ils vous plaît de leur donner et en les considérant comme fonctionnaires surnuméraires pendant n'importe quel nombre d'années !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il doit y avoir une stipulation à cet effet dans les estimations de chaque année. Le parlement a la haute-main sur tous ces crédits.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice ne dira pas que c'est là un système de législation désirable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce système existe depuis 1885.

M. R. L. BORDEN : Peu m'importe, s'il est mauvais ; le fait qu'il a été en vigueur depuis si longtemps, est encore une autre raison pour le faire cesser.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit qu'il était mauvais.

M. R. L. BORDEN : Si on l'a continué depuis 1885, nous ne devons plus l'appliquer maintenant. Il y a deux ou trois ans, j'ai demandé au ministre des Finances d'examiner s'il ne vaudrait pas mieux modifier la loi concernant le service civil, de manière à ce que cette mention " nonobstant les dis-

positions de l'Acte du service civil", n'apparût plus aux estimations. Inutile de répéter les arguments que j'ai invoqués si souvent ; j'insistais surtout sur le fait qu'une branche de la législature abrogeait ainsi une stipulation adoptée par les deux branches de ce parlement. Le Sénat ne peut s'occuper des différents crédits que nous votons ; il n'a qu'à adopter ou à rejeter le budget en bloc. La Chambre, cependant, à chaque session, fait fi des dispositions de la loi du service civil dans une centaine de cas différents ; c'est un système qui se généralise rapidement, si nous tenons compte des estimations annoncées par le ministre ce soir, une branche du parlement ne peut remédier à ce mal. Le ministre des Finances dira pourtant, que ce système a très bien fonctionné et que nous avons constaté que c'est un moyen pratique de régler ces questions. Combien de fonctionnaires se trouvent-ils dans ce cas ? Cinquante-deux en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Tous ces fonctionnaires sont-ils en réalité des employés permanents ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que la majorité se compose d'anciens fonctionnaires engagés dans le service public depuis plusieurs années. Un membre de la gauche a dit que le nombre de ces employés avait été augmenté de dix ou de onze. Le sous-ministre m'informe qu'au contraire il y a eu une diminution de deux.

M. INGRAM : C'est l'honorable ministre lui-même qui m'a dit qu'il avait cinquante-deux fonctionnaires qui se trouvent dans cette catégorie d'employés dont nous parlons. Je lui ai démontré que, l'an dernier, on n'en comptait que quarante-deux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me dit le contraire. Nous ne voulons rien cacher. Je voulais donner un exemple de ce qu'a été la coutume, quant à cette classe de fonctionnaires, depuis qu'elle a été créée. Voici l'ingénieur en chef du ministère, M. Lafleur, dont les états de services, si je ne me trompe, remontent à vingt-deux ou vingt-trois ans. Il a toujours été payé à même un crédit semblable et non autrement. Aucun de ces fonctionnaires—à l'exception de deux—n'est employé permanent et un bien petit nombre se trouvent à Ottawa. Vingt-quatre d'entre eux travaillent au bureau principal ; les autres sont dispersés par tout le Canada. Ainsi, à la Nouvelle-Ecosse, l'ingénieur en chef reçoit $2,000 d'appointements. Son aide retire $1,825 et l'aide dessinateur, $547. Nous ne pourrions obtenir les services de tels hommes, si nous ne leur accordions des appointements proportionnés à la tâche qu'ils ont à accomplir. Quant à moi, je crois qu'on ferait mieux d'augmenter quelque peu le traitement de ces fonctionnaires spéciaux. A Halifax, il y a l'ingénieur résident, deux sous-ingénieurs et un dessinateur. Les appointements de ces fonctionnaires varient de $800 à $2,000. Nous avons un ingénieur résident à l'Ile du Prince-Edouard. Si je ne me trompe, toutes ces personnes sont à l'emploi du gouvernement depuis plusieurs années.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que la loi concernant le service civil contenait une stipulation qui aurait autorisé l'action prise par l'honorable ministre. J'étais sous l'impression qu'il existait une disposition relative aux fonctionnaires possédant des connaissances techniques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet, il y en a une.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, il faudrait n'accorder à ces fonctionnaires que les appointements fixés par le statut ?

M. BORDEN (Halifax) : Cette stipulation est des plus absurdes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle ne peut soutenir l'examen.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un ingénieur, par exemple, ne pourrait obtenir un traitement supérieur à $2,400, ce qui ne paie pas les services d'un ingénieur capable.

M. R. L. BORDEN : Ne vaudrait-il pas mieux modifier la loi du service civil relativement aux appointements, afin de nous éviter de violer la loi tout le temps ? Nous savons qu'au Canada, on ne peut retenir les services d'hommes possédant de grandes connaissances techniques, si on ne leur accorde que des appointements aussi ridicules que ceux qu'on vient de mentionner. Pourquoi, à chaque session, adopter des crédits contenant cette mention "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil," quand nous savons parfaitement qu'il nous faut accorder à ces fonctionnaires des appointements plus élevés que ceux stipulés dans le statut ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Selon moi, nous ne saurions modifier la loi relative au service civil de façon à rendre impossible pour l'avenir la répétition de ce qui se produit aujourd'hui.

Nous ne pouvons faire une loi qui s'appliquera à toutes les divisions du service par tout le Canada ; cela a toujours été et sera toujours impossible. Il y a toujours des cas spéciaux qui se présentent. Mon honorable ami se trompe s'il croit que les cas qui nous occupent sont exceptionnels. Nous pouvons démontrer que ces faits se sont produits en grand nombre, lorsqu'il s'est agi de certaines estimations, à des sessions précédentes. Je ne veux pas me défendre en invoquant une coutume déjà bien vieille, mais je suis convaincu qu'un changement dans le sens indiqué par mon honorable ami, ne fera pas disparaître la nécessité de soumettre à la

Chambre, à chaque session, des cas exceptionnels qu'on ne peut régler par des termes généraux de loi.

M. CLANCY : L'honorable ministre constatera que le crédit que nous discutons maintenant se rapporte à environ trente-deux fonctionnaires dont dix ne font pas d'ouvrage technique. Mon honorable ami dit que ces employés prétendent le contraire, mais je crois plutôt que c'est lui-même qui leur a accordé ces aptitudes. Nous devons faire disparaître cette anomalie, d'abord, parce que cela nous fournirait occasion de mettre le service sur un meilleur pied, et ensuite, parce qu'il est bien facile de placer chaque fonctionnaire dans la classe qui lui convient. Je reconnais, avec le ministre des Finances, qu'il peut y avoir certains fonctionnaires en faveur desquels on doit faire exception, tels sont, par exemple, les ingénieurs en charge des travaux dans les différentes provinces. Il est une autre classe de fonctionnaires dont j'ai parlé ; j'ai démontré à l'honorable ministre qu'il y a environ un tiers—je ne parle pas du montant total des appointements—un tiers de nos fonctionnaires qui reçoivent des appointements ridicules qui devraient être mis sur un pied d'égalité avec les fonctionnaires civils du service intérieur. Ils auront droit alors à l'augmentation statutaire, s'ils accomplissent bien leur besogne. Voilà ce que je voudrais établir. Si ce sont de bons fonctionnaires, ils ont le droit d'être rémunérés suivant les services qu'ils rendent à l'Etat, et l'on devrait leur donner les privilèges accordés aux autres membres du service civil. A mon avis, le fait simple qu'un tiers de nos fonctionnaires ne profiteront pas de ce crédit, est une raison suffisante pour engager l'honorable ministre à s'occuper sérieusement de cette question.

M. INGRAM : Tous les ans, chaque ministère vient demander à la Chambre de lui voter des crédits supplémentaires avec cette mention, dont on se plaint. J'aimerais éclaircir ce point. Si le parlement vote un crédit de ce genre, cela enlève-t-il ou accorde-t-il quelques droits à la personne en faveur de laquelle se trouve ce crédit ? Peut-elle se prévaloir des dispositions de la loi concernant le service civil ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. INGRAM : Voilà ce que l'honorable ministre de la Justice devrait expliquer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a pas de doute que l'intention du chef de tel ou tel ministère qui présente un item semblable, est d'éluder la loi du service civil en ajoutant ces mots à ce crédit.

M. BARKER : Pourquoi l'honorable ministre ne nous a-t-il pas dit que c'est là ce qu'il essaie de faire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'essayons pas de faire cela, je crois. C'est le parlement qui agit d'une façon très efficace, dans toutes ces questions. Voilà ce que je voudrais faire ressortir relativement au cas de M. Dixon, qui a soulevé l'ire de l'honorable député d'une façon qui ne lui est pas habituelle. Ce n'est pas le chef du ministère qui doit porter la responsabilité de cette affaire, c'est le gouvernement.

M. BARKER : Pas du tout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je demande pardon à l'honorable député. Le cas de Dixon est différent de ceux où il est question des mots " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil ". Dans le premier, le parlement, en adoptant l'item concernant Dixon, a déclaré que Dixon pouvait devenir commis en chef. Ce n'est pas le gouvernement qui a fait cela. La responsabilité retombe sur le parlement, et une discussion, à l'heure qu'il est, sur les raisons qui ont engagé la Chambre à agir dans ce sens, me semble entièrement déplacée. Le parlement a discuté cet item qu'on lui avait soumis ; on a invoqué alors les raisons qui militaient en faveur de l'adoption de ce crédit, et il me semble que ce n'est plus le temps, maintenant, de revenir sur cette discussion.

M. R. L. BORDEN : A quelle page se trouve cet item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les termes employés par l'auditeur général dans son rapport sont ceux dont on s'est servi pour les estimations du dernier exercice.

M. INGRAM : L'explication de l'honorable ministre de la Justice est très bonne dans sa portée, mais nous voudrions qu'elle s'étendît plus loin. Dans ce crédit qu'on nous demande maintenant de voter, je trouve ces mots :

Bureau de l'ingénieur en chef—appointements des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil.

Je voudrais faire voir à l'honorable ministre de la Justice que, par ces mots——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami veut-il me permettre de l'interrompre ? Relativement à l'affaire Dixon, je lis ceci dans les estimations de l'an dernier, sous le titre " ministère des Chemins de fer " :

Paiement des appointements de F. A. Dixon, promu au rang de premier commis.

Le parlement était averti ; il a voté ce crédit et la question a été réglée.

M. R. L. BORDEN : Je comprends cela, mais je croyais que mon honorable ami allait nous répéter l'explication fournie au parlement par le ministre responsable, lorsque ce crédit a été soumis à la Chambre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Evidemment mon honorable ami (M. Borden) n'est pas sérieux, quand il me fait cette demande. Cet item fut présenté à la Chambre, l'an dernier, par le ministre responsable;

nous l'avons discuté ; pourquoi rappeler les raisons invoquées alors, puisque le parlement a adopté ce crédit, l'an dernier ?

M. R. L. BORDEN : Je pensais que l'honorable ministre avait tous ces documents sous la main.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, l'honorable leader de l'opposition ne parle pas sérieusement.

M. BORDEN : Oui, très sérieusement. Je parle d'une acte accompli par l'un des collègues de l'honorable ministre de la Justice. Je croyais que vous viendriez à la rescousse de votre collègue.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est probablement ce que j'ai fait, l'an dernier.

M. R. L. BORDEN : Il pourrait peut-être avoir encore besoin de ce secours.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'affaire est réglée maintenant.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami se trompe s'il croit cela, parce que je lui dis que cette question n'est pas vidée et qu'elle sera ramenée sur le tapis avant la fin de la session.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit qu'on n'en entendra plus parler, mais cette question est décidée au point de vue légal.

M. R. L. BORDEN : Non.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le parlement a tranché la question.

M. R. L. BORDEN : Il lui faudra recommencer cet ouvrage, ou au moins discuter de nouveau cette question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oh ! oui, nous la discuterons : cela ne fait de doute pour personne.

M. R. L. BORDEN : Je voulais simplement bien faire comprendre la situation à l'honorable ministre qui me semblait être sous une fausse impression.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Libre à mon honorable ami de discuter cette affaire. J'exprime mon opinion, comme il fait connaître la sienne.

M. R. L. BORDEN : J'ai expliqué mes raisons, mais vous n'avez pas d'opinion, autant que je puis en juger.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà qui est très gentil.

M. R. L. BORDEN : Je suis heureux que l'honorable ministre soit content.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement charmé.

M. R. L. BORDEN : Il me fait plaisir de le voir en si bonne humeur, ce soir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est pourtant mon habitude.

M. R. L. BORDEN : Il ne nous arrive pas souvent de voir l'honorable ministre montrer autant de bonne humeur qu'il le fait ce soir. Quand j'ai fait remarquer au comité qu'il est étrange qu'on ait soumis à la Chambre, l'an dernier, un crédit par lequel la loi relative au service civil se trouvait inutilement modifiée, je croyais appeler l'attention de la Chambre sur un acte singulier d'un des collègues de l'honorable ministre, mais celui-ci se contente de me répondre : Oh ! la question est réglée. Oui, réglée de la façon à laquelle on a eu recours, l'an dernier, lorsqu'on a appliqué à une certaine fin un crédit voté pour un but tout autre, comme nous l'avons découvert. On pourrait bien entendre parler encore de ce dernier exploit. Ce sont là des faits dont tous les membres du cabinet sont responsables, et de ce que le parlement, mis sous une fausse impression ou insuffisamment renseigné, a adopté un item de ce genre, il ne s'ensuit pas qu'on ne puisse discuter de nouveau ce fait à la session suivante du parlement. Mon honorable ami comprend cela sans doute, sinon, il le comprendra plus tard, voilà tout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le veux bien.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre est bien bon, en vérité, et nous lui devons beaucoup de reconnaissance pour sa bonne volonté, car autrement nous n'oserions mentionner cette affaire. Quant à ce crédit en particulier, l'honorable ministre des Travaux publics ne croit-il pas que cette partie du travail du ministère pourrait s'exécuter d'après une méthode plus conforme à la loi concernant le service civil ? Mon honorable ami est un homme d'affaires, un homme pratique ; ne croit-il pas qu'il serait bon d'organiser le bureau de l'ingénieur de manière à mettre en pratique les stipulations du statut ?

Malgré les doutes exprimés par l'honorable ministre des Finances, je crois qu'il y aurait possibilité d'opérer cette réforme, au moins en ce qui concerne le bureau de l'ingénieur en chef. Je ne veux aucunement blâmer le travail des fonctionnaires du ministère. Je connais M. Dodwell et les autres membres de personnel du ministère à Halifax, et je sais que ce sont des fonctionnaires capables et dont les états de services remontent à plusieurs années, aussi je ne veux rien dire contre eux. Je voudrais, cependant, qu'on trouvât le moyen de ne pas les soustraire aux exigences de la loi relative au service civil.

M. INGRAM : Je ne puis trouver de différence entre les estimations de cette année et celles de l'an dernier, et c'est ce qui m'embrouille quelque peu sur cette question. Je trouve plusieurs item, mais je n'y puis lire le nom de M. Dixon. Les mots " nonobstant les dispositoins de l'Acte du service civil " dans un crédit, donnent-ils à la per-

sonne mentionnée dans cet item des droits que ne lui accorde pas la loi relative au service civil? Je crois que le ministre de la Justice a répondu dans l'affirmative.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me semble que cela saute aux yeux et que mon honorable ami n'a pas besoin de s'embrouiller pour si peu.

M. INGRAM : C'est bien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi relative au service civil stipule qu'un commis en chef ne peut être nommé que par arrêté ministériel. Cet arrêté doit être basé sur le rapport du sous-ministre, rapport approuvé par le ministre lui-même. Voilà la procédure ordinaire à suivre dans l'application de ce statut. Mais celui-ci est une loi du parlement, comme l'est aussi la loi concernant les subsides. La loi du service civil peut être modifiée par le parlement dans n'importe quel temps. On a recours alors à la loi concernant les subsides, s'il se trouve dans celle-ci quelque stipulation contraire au statut concernant le service civil. Dans le cas de Dixon, celui-ci n'aurait pu être nommé premier commis sous l'empire de la loi du service civil, à moins de remplir toutes les formalités que je viens de mentionner. Mais le parlement, par la loi des subsides de l'an dernier, l'a nommé premier commis et il a modifié à ce point la loi du service civil. M. Dixon est un fonctionnaire public ayant le droit de prendre place parmi les premiers commis. Il est considéré comme premier commis, en vertu de cette modification indiquée dans la loi relative aux subsides. Cela est bien simple.

M. INGRAM : On a mis son nom dans un item spécial qu'on a soumis au parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. INGRAM : Mais je ne trouve pas que son nom ait été soumis au parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député veut consulter le statut de la dernière session, il y trouvera la mention suivante : " Paiement des appointements de F. A. Dixon, promu au rang de premier commis." Le nom s'y trouve et Dixon est passé premier commis. Dans le cas particulier qui nous occupe, on dit qu'un certain nombre de commis surnuméraires seront employés par le ministre, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, mais cela diffère de l'avancement accordé à un fonctionnaire particulier qui se trouve à faire partie d'une classe quelconque du service.

M. BARKER : Nous devons remercier le ministre de la Justice de nous avoir avertis que, lorsque nous adopterons des estimations à l'avenir, nous devons faire bien attention aux termes que nous emploierons, parce que nous modifierons chaque fois des lois du parlement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je demanderai à mon honorable ami (M. Barker) de me dire si dans son opinion—car, après tout, s'il me permet de le dire, il y a dans cette Chambre peu d'hommes pour l'opinion desquels j'aie plus de respect—si, dans son opinion, la loi concernant les subsides n'est pas une loi du parlement modifiant toute loi antérieure qui peut être affectée par elle.

M. BARKER : Si je ne me trompe, le ministre a dit que, lorsque les mots dont il est question sont ajoutés à certains crédits, nous mettons de côté les dispositions de la loi concernant le service civil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BARKER : C'est, en vérité, modifier la loi. Mon but, en citant le cas de M. Dixon, était de démontrer comment les ministères se servaient des estimations, dans des cas de ce genre. Prenons le cas qui a donné lieu à toute cette discussion. M. Pugsley fut nommé aux appointements de $1,800, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, et le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a expliqué pourquoi M. Pugsley devait retirer ces appointements. Voici ses paroles :

Il a fait, au bureau du comptable, l'ouvrage autrefois confié à un sous-comptable. C'est un fonctionnaire fidèle et intelligent et nous l'avons placé dans la première classe, ce qui est un avancement.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a donc parlé dans un sens qui indiquait qu'on avait observé la loi du service civil, et qu'il ne s'agissait que de voter l'argent ; en effet, il a déclaré :

Nous demandons simplement à la Chambre de nous voter la somme dont nous avons besoin.

Evidemment, en parlant ainsi, le ministre voulait faire comprendre aux membres de la Chambre qu'on avait observé toutes les stipulations de la loi. La discussion se continua, et l'honorable député de Grey-est prit part au débat. Il dit entre autres choses :

Le gouvernement ignore donc complètement la loi concernant le service civil.

Maintenant, je veux signaler la réponse faite à cette accusation par le ministre des Finances, et l'honorable ministre de la Justice constatera qu'elle était de nature à laisser croire aux membres de la Chambre qu'on avait observé scrupuleusement toutes les stipulations de la loi du service civil. Voici les paroles du ministre des Finances :

Je crois que les remarques de mon honorable ami reposent sur une interprétation erronée de la loi. Il prétend que nous devons, d'abord, créer une position de commis, avant de demander à la Chambre de nous voter le crédit nécessaire. Mon honorable ami se trompe. La loi relative au service civil déclare distinctement le contraire. L'article 15 arrête que l'emploi de premier commis dans chaque ministère ne peut être créé que par un arrêté ministériel adopté après que le conseil a reçu le rapport du sous-ministre, rapport qui doit être visé par le chef

du ministère, et après que le parlement a voté les appointements attachés à la fonction. Il faut que ces formalités soient remplies, avant que le gouvernement fasse une nouvelle nomination de commis.

Le ministre des Finances, en parlant ainsi, avait l'intention de laisser entendre à la Chambre que toutes les stipulations de la loi qui, selon lui, devaient être mises en vigueur, avaient été observées ; ces paroles confirmaient la déclaration faite une minute auparavant par le ministre des Chemins de fer et Canaux quand il disait que nous n'avions qu'à voter l'argent.

Le ministre de la Justice et le ministre des Finances peuvent dire ce qui leur plaît, mais moi, je dis qu'il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ait jamais supposé qu'en votant ces crédits, il votait autre chose que l'argent qui était demandé, et il n'a jamais cru un seul instant qu'il suspendait l'application de l'Acte du service civil, excepté à l'égard de la somme votée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me souviens des circonstances. D'abord, je n'expliquais pas les estimations des chemins de fer ; mais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) avait ouvert une discussion générale sur la question de savoir si nous pouvions nommer un commis de première classe sans avoir un rapport du sous-ministre, et sans un arrêté ministériel créant la charge avant que le parlement vote le crédit ; et je voulais démontrer que le vote du crédit était une des premières conditions. C'est le ministre des Chemins de fer qui a dirigé le débat sur ce crédit particulier, et non pas moi qui n'y connaissais rien personnellement.

M. BARKER : L'honorable ministre nous a dit qu'il y avait trois conditions à remplir avant que l'Exécutif puisse créer la charge. Cependant, le ministre de la Justice a dit au ministre des Chemins de fer qu'il n'était pas nécessaire que ces diverses conditions fussent remplies parce que nous avions voté l'argent avec la condition annexée au crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : En votant l'argent, nous avons rempli la première condition.

M. COCHRANE : Vous trompiez grandement le comité alors.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas droit de dire cela. Ce n'est pas exact.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si la proposition faite par l'honorable chef de l'opposition était adoptée ce serait un grand soulagement pour le ministre. Lorsque l'on demande un crédit accompagné de la dispense en question, il y a toujours un soupçon que le ministère agit contrairement à la loi. Dans le cas qui nous occupe, je crois qu'il a été démontré clairement au comité que la besogne du ministère ne pouvait être accomplie sans un arrangement de ce genre. Je n'ai pas moi-même attaché beaucoup d'importance à l'Acte du service civil. Certains articles ont été faits dans une bonne intention, mais je crois qu'à tout prendre cet acte n'est pas beaucoup dans l'intérêt du pays. Quant à ce crédit en particulier, il n'y a pas eu abus des pouvoirs accordés par ces mots.

M. R. L. BORDEN : J'ai examiné dans les débats de l'année dernière, le cas de Dixon. Son traitement a d'abord été voté comme traitement pour un commis de première classe. Puis dans les derniers jours de la session, le ministre des Chemins de fer a demandé le crédit sans expliquer aucunement à la Chambre qu'il voulait se dispenser de l'ingérence du sous-ministre ; mais il a dit simplement ceci :

> Le traitement de ce fonctionnaire reste le même. Il a été voté dans le budget principal, comme celui d'un commis de première classe. On l'a maintenant promu au rang de premier commis, mais son traitement reste au même chiffre que le traitement le plus élevé que peut atteindre un commis de première classe.

En face de cette explication du ministre des Chemins de fer, quelqu'un peut-il supposer que l'on avait l'intention de violer délibérément l'Acte du service civil, dont les dispositions exigent que le sous-ministre ait fait rapport que tel fonctionnaire est nécessaire pour la bonne administration des affaires publiques dans son ministère, donnant les raisons qui l'ont porté à cette conclusion, et deuxièmement, que le concours du chef du ministère a été obtenu. Si le ministre de la Justice suppose que je ne comprenais pas que le vote de ce crédit modifiait l'Acte du service civil, il a montré moins d'intelligence que d'habitude.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas présumé que mon honorable ami ne comprenait pas.

M. R. L. BORDEN : Le point sur lequel je veux insister, c'est que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne devait pas demander ce crédit à la Chambre sans lui dire en même temps qu'il se proposait de se dispenser des deux conditions importantes de l'Acte du service civil, comme celles que j'ai lues, omission qui n'a pas encore été expliquée par l'honorable ministre des Finances ; et je comprends que vu que ce n'est pas son ministère, il n'est pas en position de donner les explications. Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut avoir une bonne explication à donner, mais en l'absence de cette explication, cela a beaucoup l'air que les dispositions de l'acte ont été délibérément violées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne serait-il pas mieux d'attendre l'explication du ministre des Chemins de fer et Canaux au lieu de supposer qu'il n'y en a pas à donner ?

M. R. L. BORDEN : Je ne vais pas jusque-là. Je suppose même que le ministre des Chemins de fer et Canaux a une bonne explication à donner, mais je me demande en attendant ce qu'elle peut bien être.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'argument que j'ai apporté est que le crédit a été demandé dans les termes qu'il l'a été, il est à supposer que ceux qui l'ont lu ont dû comprendre que ces mots " nonobstant, etc., modifient l'Acte du service civil ", parce qu'il était réellement modifié.

M. R. L. BORDEN : Bien que le ministre des Chemins de fer ait dit seulement : " Il est maintenant promu au rang de premier commis ".

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces paroles ne pouvaient affecter les conditions du crédit.

M. R. L. BORDEN : Je sais qu'elles ne le pouvaient pas, mais nous avons droit de nous attendre à une certaine somme de franchise chez un ministre dans les affaires de ce genre.

M. CLANCY : Il est facile de voir ce qui a été fait, mais il est plus difficile de découvrir la raison pourquoi cela a été fait. Je ne critique pas parce que M. Dixon a été fait premier commis. Il peut avoir beaucoup de mérite : je ne le connais pas ; mais les formalités requises par la loi pour en faire un premier commis, ont été complètement ignorées.

Puis, pourquoi le ministre vient-il nous demander ce crédit sans donner d'explications, se contentant simplement d'ajouter ces mots pour se justifier ? Peut-être que ce n'est pas le temps de donner l'explication concernant M. Dixon. Mais, voici un mal qui peut porter à des conséquences sérieuses. Le sous-ministre doit avoir refusé de donner la recommandation, et le ministre pouvait ne pas s'occuper de ce refus en ajoutant simplement ces mots : " nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil ", et par ce moyen annuler la loi jusquà ce point-là. Cette pratique offre de graves inconvénients. Je crois qu'à moins que l'on puisse apporter des raisons très sérieuses, le ministre n'a pas le droit d'ignorer ces précautions de la loi, et d'accorder une promotion à un commis dans son ministère au moyen de ces simples mots inscrits dans le budget.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, je ne puis pas parler pour les autres ministères, mais tout est en règle au sujet du crédit qui nous occupe.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la discussion de ce soir devra nous amener à conclure que cette dispense est trop générale. Le ministre de la Justice nous dit d'un air un peu cynique que l'insertion de ces mots suffit à annuler tout ce que décrète l'Acte du service civil, et que le parlement n'a plus rien à faire dans la matière. Il me semble que cela devrait nous mettre en garde et nous induire à spécifier les articles de la loi dont nous voulons nous dispenser. Il ne doit pas être nécessaire d'abroger toute la loi au sujet de ces fonctionnaires, et je prétends qu'il est beaucoup mieux d'indiquer les articles particuliers que nous voulons annuler. Si nous avions fait cela l'année dernière, l'attention du parlement aurait été attirée sur le cas de Dixon, et nous aurions demandé une explication. Mais on a voté ce crédit ainsi qu'on en avait voté beaucoup d'autres, croyant qu'il s'agissait d'une simple formalité. Est-il nécessaire de demander que tout l'Acte du service civil soit révoqué dans le cas de ces fonctionaires en particulier ? Mon honorable ami peut-il indiquer de quel article de la loi il veut se dispenser ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami exagère le mal. Un des fonctionnaires m'informe qu'un bon nombre de commis dans son ministère possèdent déjà les certificats d'aptitudes, et cela ne ferait aucune différence que l'acte soit amendé ou non, mais la plus grande partie de ces employés font des travaux spéciaux qui les dispensent de subir les examens du service civil. Dans le cas d'hommes de profession, il n'y aurait pas de sens à leur faire subir un examen, et il n'y aurait pas grand mal si nous suivons cette pratique pendant plusieurs années encore.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami, le ministre de la Justice a bien fait de nous dire jusqu'où cette dispense allait. On ne le savait pas avant cette discussion. C'est une dispense très générale et qui peut aller beaucoup plus loin que l'honorable ministre de la Justice le dit ce soir. Je ne vois pas de raison qui nous empêchera d'abroger l'Acte du service civil en entier simplement lorsqu'une de ses dispositions empêchera une nomination politique. Chaque fois qu'il sera nécessaire de se soustraire à une ou plusieurs prescriptions de l'Acte du service civil, le gouvernement devrait indiquer d'une façon précise et explicite à quelles prescriptions il désire se soustraire, et il ne devrait se soustraire qu'à celle-là. Mon honorable ami, le ministre des Finances, nous a dit l'autre jour, qu'un homme ne devrait jamais en dire plus qu'il n'est nécessaire. J'admets que c'est une règle très sage, et mon honorable ami l'observe généralement, mais il ne l'a pas observée dans le présent cas. Il dit plus qu'il est nécessaire, parce qu'il abolit l'acte en entier, lorsqu'il n'y a nécessité d'annuler qu'un ou deux articles. Je n'insisterai pas davantage ce soir à propos de ce crédit, mais je donnerai probablement occasion à mon honorable ami, lorsque d'autres crédits nous serons soumis, de considérer ce qui pourrait être fait.

Bureau de l'architecte en chef—Salaires des architectes, des dessinateurs et des commis, nonobstant toute disposition contraire dans l'Acte du Service civil, $32,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Disons que nous avons répété à propos de ce crédit la discussion qui vient d'avoir lieu et insérons-la au débat pour gagner du temps.

M. R. L. BORDEN : Oui, le cas est le même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est virtuellement la même chose. Ces employés ne sont pas des employés temporaires. On a ajouté à leur personnel un ingénieur de district.

M. CLANCY : Mon honorable ami, le ministre des Finances a dit, il y a un moment, que le bureau de l'architecte en chef était précisément dans le même cas que le bureau de l'ingénieur en chef. Mais, en examinant le rapport de l'auditeur général, je constate que tous sont employés à Ottawa, ou presque tous. Pourquoi seraient-ils traités différemment des employés ordinaires ? Une grande partie de l'ouvrage qu'ils font n'est pas technique, et je ne vois pas pourquoi ces fonctionnaires ne seraient pas soumis aux dispositions de l'Acte du service civil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La majorité de ces employés sont dans le service depuis longtemps. Aucun d'eux, probablement, n'aurait pu dans les commencements être engagé si l'on avait voulu se conformer à l'Acte du service civil, et s'il fallait en remplacer quelques-uns aujourd'hui, vous ne pourriez en trouver d'autres, si on les obligeait à se soumettre à l'Acte du service civil. Même un simple clavigraphiste refuserait de vous louer ses services pour $200.

M. CLANCY : Grâce à ce moyen, l'honorable ministre remplit l'administration d'employés qui font exactement le même genre de travail qui est fait dans d'autres bureaux par des employés qui ont passé leurs examens, et on ne devrait pas agir ainsi. Que l'honorable ministre examine la liste et voie l'ouvrage qu'ils font.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que j'avais examiné la liste du bureau de l'architecte en chef, et je n'ai pu découvrir qu'aucun de ces employés pouvait être engagé pour $400 par année.

M. CLANCY : Le ministre a dans son ministère comme employés temporaires, des personnes qui ont passé leurs examens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Pourquoi sont-ils traités différemment des autres fonctionnaires publics? Cela signifie simplement qu'en évitant les dispositions de l'Acte du service civil, on peut garder ces personnes comme commis temporaires pendant toute leur vie, et cependant elles remplissent exactement les mêmes devoirs que les commis permanents. Prenez, par exemple, l'assistant du commis des travaux, M. Boulanger, qui reçoit $912 par année. Pourquoi ne ferait-il pas partie du personnel permanent et ne serait-il pas placé dans sa classe, que ce soit la troisième, la deuxième, la première ou celle de premier commis, et qu'on lui donne ainsi le moyen d'être promu à la plus haute position dans le service public. L'anomalie en tout cela est telle que nous devrions y mettre fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'accepte les critiques de mon honorable ami dans l'esprit qu'il les a faites. Je serais très heureux si l'on pouvait apporter à l'Acte du service civil des amendements qui placeraient ces fonctionnaires dans une condition différente, mais présentement, nous ne pourrions pas les faire admettre au titre permanent, et je ne vois pas qu'il y ait aucun désavantage ou avantage pour eux ou pour le gouvernement depuis que nous nous sommes dispensés de la loi des pensions. Le seul avantage pour eux serait, s'ils devenaient employés permanents, qu'il faudrait les nommer par arrêté ministériel, et il serait plus difficile de les renvoyer au cas où ils ne donneraient pas satisfaction. La seule différence que je voie est que d'après l'Acte ils sont nommés en vertu d'un arrêté ministériel, et s'ils ne veulent pas faire leur ouvrage, il est quelquefois difficile de les destituer. Je me suis enquis de la différence entre les deux personnels.

M. CLANCY : Est-ce que la différence n'est pas plus claire depuis que le gouvernement a à regret reconnu son devoir de remplir ses engagements avec les employés publics, et de leur donner leur augmentation statutaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, car je crois que de cette façon, le ministre est responsable du traitement qui est payé. Il peut accorder l'augmentation statutaire ou plus s'il le veut.

M. CLANCY : Mais cela doit-il dépendre seulement du bon vouloir du ministre ? Les fonctionnaires au service du pays ne devraient-ils pas être en meilleure position que cela ? Il me semble que si un fonctionnaire public remplit bien son devoir, il gagne le traitement qu'il reçoit, et si nous disons que les fonctionnaires publics ont droit à l'augmentation statutaire, ce droit devrait être rendu si clair, qu'un fonctionnaire ne devrait aucune reconnaissance au ministre pour les augmentations de traitement qui lui seraient servies.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ainsi que la question devrait être envisagée. J'ai démontré qu'il y avait peu de différence entre ces deux classes. La seule raison d'être de cette classe est celle que j'ai indiquée. Par exemple, vous voulez avoir un dessinateur. Disons qu'un

dessinateur gagne ordinairement dans le monde des affaires $1,000 par année. Vous ne pouvez alors espérer engager un dessinateur à travailler pour l'Etat pour $400 par année. Il s'occupe fort peu de la permanence de l'emploi ou autre chose de ce genre. S'il ne peut obtenir le salaire que ses aptitudes particulières lui permettent de gagner au dehors, il quittera l'emploi du gouvernement pour aller travailler où il peut gagner plus,—ainsi que cela a lieu très souvent. L'intention de l'Acte du service civil, nul doute, est bonne, et en général peut avoir du bon. Mais je sais que cet acte renferme plusieurs défectuosités, et que plusieurs parties du service public en souffrent beaucoup. Nous avons des employés qui sont nommés par arrêté ministériel, qui sont sous la loi des pensions et qui devraient être destitués, mais personne n'ose leur enlever leur pension. Je dis donc que le seul but en votant ces crédits dans la forme qui est proposée, est que dans ces départements du service public, il est nécessaire d'avoir des personnes compétentes, et de payer les mêmes salaires qui sont généralement payés dans le pays.

M. CLANCY : Je crains que l'honorable ministre s'attache plus à nous donner la théorie que les faits réels. Est-il prêt à dire que des jeunes gens ne seraient pas heureux d'entrer dans le service à ces bas salaires, se faire à la besogne avec l'espérance de monter, et recevoir une plus forte rémunération à mesure que le développement de leurs aptitudes leur en donnera le droit ? Puisque nous avons une loi du service civil, nous devrions l'observer, et je ne vois pas de raisons pour qu'il y ait exception dans ce cas-ci. Quelle que puisse être la théorie de l'honorable ministre la pratique du ministère semble être une pratique suivant le sens commun et la règle suivie dans les affaires. Prenez le cas d'un jeune homme qui commence comme dessinateur à $400 par année. C'est peu de chose, mais beaucoup de jeunes gens seraient heureux de commencer à ce prix, s'ils étaient assurés qu'ils pourraient augmenter, mais ils hésitent, car l'attitude que le gouvernement prend vis-à-vis d'eux équivaut virtuellement à leur dire : Nous pouvons vous renvoyer, si nous voulons. Les employés sentent naturellement qu'ils sont exposés à être renvoyés après qu'ils ont passé le meilleur de leur vie dans le service. Naturellement, on trouve partout des fainéants, et dans un personnel aussi nombreux que celui que nous avons au service du pays, il y aura toujours des fainéants, qu'ils soient nommés en vertu de l'Acte du service civil ou qu'ils soient engagés comme commis temporaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Faisant abstraction de ce crédit particulier, je crois que je ne me trompais pas, lorsque je disais que l'Acte du service civil n'était pas entièrement une bonne chose pour le service ni pour le Canada. Je crois que ces dispositions chassent du pays des jeunes Canadiens qui ont fait preuve de talent dans leurs études au collège ou qui d'autre manière ont montré qu'ils avaient de l'intelligence ; ces jeunes gens ne veulent pas des salaires misérables que la loi du service civil accorde et ils quittent le pays.

M. CLANCY : L'honorable ministre aurait dû avoir trouvé cela avant aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai toujours pensé de cette façon, et plus j'étudie cette question, plus je suis convaincu que je suis dans le vrai. Nous n'avons pas dans le service public la classe de fonctionnaires que nous devrions avoir. Nous lésinons pour un quarante ou cinquante piastres sur le traitement d'un fonctionnaire, mais un homme de valeur gagnera cent fois cette somme, oui, il peut économiser des centaines de mille dollars dans la conduite des travaux d'un ministère. Un jeune homme qui a fait preuve de capacité, cherche une situation dans le bureau de l'ingénieur. On lui offre $400 par année, avec la perspective de s'élever en douze ans à $1,400 par année. Il y a de ces personnes qui peuvent gagner de $1,000 à $5,000 dès qu'ils quittent le collège.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne connait-il pas le moyen d'obvier à cela? S'il trouve dans son ministère un jeune homme qui montre des capacités, ne peut-il pas avec la recommandation du sous-ministre, confirmée par le ministre par un arrêté ministériel, lui donner de l'avancement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à $1,400 par année—vous ne les garderez pas à ce prix.

M. CLANCY : Vous pourriez lui donner une promotion de premier commis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est que $2,400 par année, au maximum.

M. CLANCY : Je puis dire que bien que nous soyons dans l'opposition depuis plus de six ans, nous n'avons jamais attaqué le service civil comme il l'avait été dans les années passées. Je crois sincèrement que le Canada devrait avoir de bons fonctionnaires, et qu'ils devraient être raisonnablement payés. Il n'y a pas de raison pour que nous lésinions sur le traitement d'un employé public. On pourra toujours discuter si l'on a besoin de ses services ou non, mais tout bon fonctionnaire dans le service public devrait être bien payé. Parlant pour moi-même, je suis prêt à appuyer le gouvernement lorsqu'il nommera de bons fonctionnaires, et les paiera bien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que pouvez-vous faire avec l'échelle actuelle des salaires? Elle est entièrement trop basse. Si je prenais sur moi la responsabilité de donner à quelques jeunes Canadiens de talent, quelques centaines de dollars de plus que le traitement ordinaire,

on considérerait cela comme un cas de favoritisme ou quelque chose de semblable. Je connais des jeunes gens dans mon comté, qui, quelques années après avoir quitté le collège, gagnaient de $4,000 à $18,000 par année. Plusieurs d'entre eux feraient grand honneur au service public.

M. CLANCY : Ce sont des exceptions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela arrive assez souvent maintenant. Si l'honorable député examine la liste des fonctionnaires dans les divers ministères, il n'y trouvera pas de jeunes gens brillants, parce qu'ils ne veulent pas accepter les traitements fixés par l'Acte du service civil, et afin d'avoir des personnes de valeur nous sommes obligés de payer un salaire raisonnable dès le commencement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je suis heureux d'entendre admettre que le fonctionnaire public n'est pas assez payé. Nous vivons dans un temps de prospérité, et nous avons de gros excédents.

M. CLANCY : Je crains que l'honorable député se fasse illusion, il n'a pas bien compté l'argent.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai assez de confiance en l'honorable ministre des Finances pour croire qu'il dit vrai, et si mon honorable ami n'a pas la même confiance il est à plaindre. Je crois que l'on devrait nommer une commission qui serait chargée de faire une enquête sur l'état du service civil à tous les degrés. On ne pourrait, à mon avis, faire un meilleur emploi de l'excédent dans nos finances que de s'en servir pour mettre le service civil dans une position de vivre ainsi qu'il devrait vivre en ce pays. Lorsque la Nouvelle-Ecosse est entrée dans la confédération l'échelle des traitements des employés à Halifax était malheureusement basse et elle ne s'est jamais élevée au niveau de celle des autres provinces. Au Nouveau-Brunswick sir Leonard Tilley a eu la prévoyance d'augmenter avant l'entrée de la province dans la Confédération les traitements des fonctionnaires publics dans la ville de Saint-Jean, et peut-être dans toute la province. Il est à ma connaissance que les employés du ministère des Postes et des Chemins de fer à Halifax et dans les alentours ne sont pas assez payés, et il est temps que l'on fasse quelque chose qui leur permette de vivre avec un peu de confort. Il y a des jeunes gens qui ont femme et enfants et qui reçoivent des salaires indignes du Canada.

M. CLANCY : Que pense alors l'honorable député de ses chefs qui refusent au service civil l'augmentation statutaire, lorsqu'ils savent que le coût de la vie augmente, et que les traitements sont beaucoup plus bas qu'ils devraient être. L'honorable député a-t-il changé d'opinion, ou pourquoi a-t-il été si longtemps muet sur cette question?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je demande pardon à mon honorable ami. Voilà la deuxième fois que j'appelle l'attention du comité sur cette question.

M. CLANCY : Mais je voudrais avoir de la part de l'honorable député plus qu'un protêt à l'eau de rose. Je ne l'ai pas entendu une fois dire qu'il désapprouvait les ministres de refuser l'augmentation statutaire.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne veux pas que les ministres se bornent à quelques cas isolés, mais qu'ils fassent une reforme complète des traitements à commencer par ceux des sous-ministres et même des ministres. Je ne crois pas qu'ils soient trop payés, parce que la tourmente et l'activité de la vie politique ne permettent pas d'y vivre longtemps. Il serait désirable pourtant que nos hommes de talents restassent longtemps au service du pays. Je puis assurer mon honorable ami que je ne crains aucunement de faire connaître mes opinions et de désapprouver le gouvernement lorsque je crois qu'il fait mal.

M. CLANCY : L'honorable député a donné à entendre que les ministres usaient leur vie au service du pays. Je m'accorde avec lui sur ce point, et dans notre sollicitude nous nous demandons combien de temps ils peuvent bien résister à la fatigue. Mais l'honorable député peut rendre ses sympathies effectives en appuyant un vote de défiance qui relèvera de leurs fonctions les ministres fatigués et leur donnera du repos.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il craint de ne pas pouvoir trouver un aussi bon gouvernement que le gouvernement actuel.

Appointements d'employés surnuméraires et autres, y compris toutes personnes dont les services ont été engagés à partir de juillet 1882, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil, $36,000.

M. CLANCY : Je constate ici une augmentation de $2,000 pour le service télégraphique et appointements des employés. Pourquoi cette augmentation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a ajouté au personnel un surintendant de division additionnel, et le réseau télégraphique a pris beaucoup d'extension. Il y a cinq surintendants en tout sur le bordereau de paie. J'ai déjà expliqué que le ministère des Chemins de fer et Canaux payait l'autre moitié des salaires.

On fait rapport sur quelques résolutions.

Sur motion de l'honorable ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding) la Chambre ajourne sa séance à 10.45 heures.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 4 mai 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

### NOUVELLE COMPAGNIE CANADIENNE

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que le bill (n° 83) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie dite The New Canadian Company, Limited.—(M. Lemieux) dont l'on demande l'adoption en troisième délibération soit rayé de l'ordre du jour et soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes pour être délibéré de nouveau. Ce bill n'a pas été soumis au comité auquel il aurait dû être soumis et il y a une ou deux modifications à y faire.

Cette compagnie est déclarée être d'un intérêt général pour le Canada, mais dans le préambule il est dit que c'est une compagnie anglaise constituée en corporation sous l'autorité du parlement anglais. Pour être modifié de manière à atteindre son but, ce bill devrait être renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La motion est adoptée.

### BANQUE CANADIENNE DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 51) à l'effet de constituer en corporation la banque dite "The North-West Bank of Canada."—M. McCreary.

Article 1,

M. HENDERSON : Devant le comité des banques et du commerce, le nom de cette banque fut changé en celui de "Northern Bank." J'étais sous l'impression que le comité aurait préféré la désigner sous le nom de "North-West Bank," et depuis, on m'a informé que c'était bien là le désir du comité. Cette désignation donnera plus satisfaction à la population et je ne crois pas que les auteurs du bill y aient d'objection. Je propose donc que le nom de la banque soit "The North-West Bank," au lieu de "The Northern Bank" tel que dans le bill amendé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a été discutée devant le comité et le proposant du bill a consenti à accepter le nom "Northern Bank." Je ne vois pas pourquoi nous nous départirions de la coutume établie en changeant un nom qui a été accepté par le proposant.

M. HENDERSON: Les intéressés n'étaient peut-être pas tous présents et si je ne me trompe, le nom "Northern Bank" a été accepté par compromis. Je suis même sous l'impression que le comité aurait préféré "North-West Bank" à "Northern Bank." Si mon impression n'est pas erronée, nous devrions changer le nom. Les intéressés ont accepté "Northern Bank" parce qu'ils croyaient qu'on ne leur permettrait pas de prendre le titre de "North-West Bank," et j'offre à la Chambre l'occasion de mettre "North-West Bank" à la place de l'autre qui, je crois, ne donne pas du tout satisfaction à la population de cette partie du pays. Pour ma part, je ne crois pas qu'au point de vue des affaires, l'autre nom vaille celui de "North-West Bank."

M. ROSS (Ontario) : Je crois être le seul qui se soit opposé sérieusement au nom "North-west Bank". Le bureau principal de la "Western Bank of Canada" est dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Les directeurs de la "Western Bank of Canada" ont considéré que ce titre désignatif constituait un empiétement, et je suis aussi de cette opinion, ainsi que le comté. Les solliciteurs du bill étaient disposés à accepter "Northern Bank" au lieu de "North-west Bank". Je n'ai pas changé d'opinion puisque les solliciteurs du bill sont satisfaits et que le comité s'est prononcé en faveur du changement, je ne vois pas de raison pour revenir sur la question. Il me semble qu'il y a dans le vocabulaire assez de mots géographiques et autres pour donner à cette banque un nom entièrement nouveau.

Je me rappelle qu'il y a deux ans, une banque demanda à être constituée sous le nom de "Empire Bank" mais que les représentants de la "Imperial Bank" s'y opposèrent, et elle dut prendre celui de "Sovereign Bank". Le ministère des Finances, le gouvernement et le parlement se sont toujours fait un devoir de protéger les noms des banques, et pourquoi, dans ce cas-ci n'approuverions-nous pas un changement qui aurait pour effet de protéger une banque qui est déjà en opération depuis vingt ans, qui a rendu de grands services dans la partie du pays où elle opère et qui demande la permission d'augmenter son capital et d'étendre ses opérations aux Territoires du Nord-Ouest ? Dans ces circonstances je crois que le nom devrait rester tel qu'il est actuellement dans le bill.

M. McCREARY : La première fois que le bill vint devant le comité des banques et du commerce, et qu'on fit des objections au nom "North-west Bank of Canada", j'ai immédiatement demandé un délai de deux semaines pour écrire à l'avocat de la banque à Winnipeg. Il me répondit par télégramme que s'il fallait changer le nom de demander de prendre celui de "Northern Bank" en laissant de côté les mots "of Canada." C'est ce que j'ai suggéré au comité et ce qui a été adopté. Je suppose que l'avocat a dû consulter les directeurs provisoires avant de conseiller ce nouveau nom. Quant au nom "North-west Bank" quand les Territoires du Nord-Ouest auront obtenu un gouvernement autonome, ce qui aura certainement lieu avant longtemps, il n'aura pas la même

signification qu'à présent. Je considère que le titre " Northern Bank " est très approprié. Il existe aux Etats-Unis de grandes institutions qui portent des noms semblables, entre autres la " Northern Securetics Company ". Ce nom " Northern Bank " suffirait amplement, sans les mots " of Canada "—il ferait tout aussi bien que " North-West Bank ".

On fait rapport du bill, qui est voté en troisième délibération et adopté.

## ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie dite " The Empire Accident and Surety Company".—M. Calvert.

Article 11.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) : Je désire appeler l'attention de l'auteur du bill sur cet article. Il remarquera que le titre de la compagnie ne contient pas les mots " à responsabilité limitée " et que par conséquent, l'article 39 de l'Acte des clauses des compagnies ne saurait s'y appliquer. Cet article 39 se lit comme suit :

Les directeurs de la compagnie seront conjointement et solidairement responsables de tout contrat ou marché par écrit de la compagnie, dans lequel les mots " à responsabilité limité " ne seront pas lisiblement écrits ou imprimés, après le nom de la compagnie, là où ce nom se rencontrera pour la première fois.

Mon honorable ami peut voir à quoi s'exposent les directeurs de cette compagnie, si ce bill est adopté dans sa forme actuelle. Il vaudrait mieux demander à lever la séance du comité avec permission de le réunir de nouveau, pour modifier cet article.

M. CALVERT : Je propose que la séance du comité soit levée, que le comité rende compte de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses délibérations.

## EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt.—(M. Thompson.)

Bill (n° 129) concernant la " Crown Bank of Canada ".—(M. Guthrie.)

## DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.—(M. Logan.)

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec.—(M. Power.)

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—(M. Campbell.)

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Hamilton, Berlin et Collingwood.—(M. Cowan.)

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (limitée).—(M. Galliher.)

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central-sud du Pacifique.—(M. Riley.)

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine.—(M. German.)

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson.—(M. Davis.)

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer canadien du Yukon occidental.—(M. Davis.)

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart.—(M. Davis.)

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf.—(M. Talbot.)

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force d'Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan.—(M. German.)

## QUESTIONS.

### EXAMEN MEDICAL DES IMMIGRANTS.

M. CLARKE, par M. Hughes (Victoria) :

1. Le gouvernement a-t-il nommé des médecins, et dans ce cas, combien, pour examiner les immigrants arrivant au Canada ?
2. Quand ont-ils été nommés et où sont-ils postés ?
3. Ces médecins examinent-ils les immigrants à destination des Etats-Unis ?
4. Combien d'immigrants ces médecins ont-ils refusé d'admettre au Canada ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) :

1. Oui ; un médecin inspecteur et deux aides-médecins inspecteurs.
2. Le 1er novembre 1902. Le 15 janvier 1903 et le 25 avril 1903 ; le médecin inspecteur à Saint-Jean, N.-B., avec des pouvoirs généraux, et les deux aides-médecins inspecteurs l'un à Halifax et l'autre à Québec.
3. Oui, quand cela est nécessaire.
4. Deux cent dix.

### CANE BROTHERS, NEWMARKET, ONT.

M. BENNETT :

1. La société Cane Brothers, de Newmarket, Ont., a-t-elle obtenu de permis du département des Affaires des Sauvages pour couper du bois

sur des iles dans la Baie Georgienne ? Dans l'affirmative, quelle est la date du permis et pour quelles îles était-il donné ?

2. Si la société Cane Brothers n'a pas obtenu un tel permis a-t-elle en aucun temps coupé du bois sur quelques îles placées sous le contrôle du département des Affaires des Sauvages, dans la Baie Georgienne ? Dans l'affirmaitve, à quelles dates, et quelle quantité de bois ont-ils coupé, et sur combien d'îles ? Et si ladite maison Cane Brothers a coupé du bois, qu'est devenu ce bois ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm. Mulock) :

1. Non.

2. Le ministre des Affaires des Sauvages croit que vers 1886, le gouvernement d'Ontario a accordé à la "Georgian Bay Lumber Company" une licence pour couper du bois sur certains terrains situés dans la baie Georgienne, et que les MM. Cane sont devenus les porteurs de cette licence. Plus tard, une difficulté est survenue entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement fédéral sur la question de savoir à qui appartenaient ces terrains, et la difficulté est encore pendante. Le gouvernement d'Ontario continue de se considerer comme en étant le véritable propriétaire et c'est à lui que ses porteurs de licences rendent compte de leurs opérations. En 1894, le gouvernement fédéral a essayé de s'emparer d'environ 940 morceaux de bois coupés sur ce qui est connu comme étant l'île Baxter, que les MM. Cane disaient se trouver comprise dans le territoire couvert par leur licence, et tout naturellement, ils réclamaient la propriété du bois saisi ; mais plus tard, en 1894-95, le gouvernement fédéral discontinua ces tentatives. Depuis ce temps, la question de propriété sur ces îles est demeurée en litige, et il est à présumer que les porteurs de licences sur ces terrains rendent compte du bois qu'ils y coupent au gouvernement d'Ontario.

Il existe également d'autres points en litige entre les deux gouvernements au sujet de différents terrains considérés comme ayant fait partie des réserves des sauvages, et des négociations sont actuellement pendantes dans le but de soumettre toutes les difficultés de cette nature à un tribunal d'arbitrage.

PONT DE HILLSBOROUGH, I.P.-E.

M. HACKETT :

1. Combien a-t-on payé pour rédiger l'arrangement intervenu entre le gouvernement du Canada et les autorités de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la construction du pont de Hillsborough ?

2. A quelles personnes cet argent a-t-il été payé, quels sont leurs noms et quel montant a été payé à chacune d'elles ?

3. Le coût de la rédaction de cet acte devait-il être payé en entier par les autorités fédérales, ou partie par elles et partie par le gouvernement local ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement fédéral n'a rien payé pour la rédaction de l'acte d'arrangement intervenu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la construction d'un pont à Hillsborough.

LOCATION DE LA CRIQUE FALSE, C.A.

M. WILSON :

1. Une partie de la crique False, Vancouver, a-t-elle été louée à MM. Burnett et Kelly ? Dans l'affirmative, quelle est l'étendue de la partie ainsi louée ?

2. Quelle est la durée du bail ?

3. Quel est le prix du loyer, par année ?

4. Des corps publics de Vancouver ont-ils protesté contre cette location ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

5. Qui a recommandé cette location ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si cette question ne se rapporte pas à la page, la réponse est comme suit : Aucune étendue de la réserve de la Crique False, Vancouver, n'a été louée à MM. Burnett et Kelly. S'il s'agit de la plage, c'est au ministre de la Marine et des Pêcheries que l'on doit s'adresser pour obtenir une réforme quant à ce qui concerne cette partie.

M. HUGHES (Victoria) : Je présume que la question sera dans ce cas laissée en suspens jusqu'au retour de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

A PROPOS DU FUSIL ROSS.

M. MORIN :

1. Avant d'accepter le fusil Ross, le ministère de la Milice a-t-il soumis ledit fusil à l'examen et à l'approbation d'experts ?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces experts ?

3. Quel rapport ont-ils fait au ministère ?

4. Le ministère ou le ministre de la Milice sait-il si le fusil en question avait été offert au gouvernement impérial et au gouvernement des Etats-Unis et avec quel résultat ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Oui, à une commission composée d'officiers.

2. Le colonel W. D. Otter, président. Membres: Colonel J. M. Gibson, lieutenant-colonel Sam Hughes, M.P., major F. M. Gaudet.

3. Le rapport de cette commission est à l'effet que ce fusil offre certains avantages qui sont supérieurs à ceux du fusil Lee-Enfield.

4. Non.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

M. WILMOT :

Le gouvernement a-t-il passé un contrat avec la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada pour la construction de quelque portion de sa ligne, et les plans et profils en ont-ils été déposés entre les mains des autorités fédérales ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun contrat n'a été passé avec cette compagnie, mais cette dernière a produit entre les mains du département les plans de deux courtes sections de sa voie, l'une de dix milles de longueur à partir de la rivière Nelson en gagnant vers l'ouest, et l'autre de vingt milles partant du même point en gagnant vers l'est.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ARRANGEMENT QUANT A L'ECHANGE DE TRAFIC ENTRE CE CHEMIN DE FER ET LE CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

M. KEMP :

1. A quels point ou points se fait l'échange du fret entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc ?
2. Existe-t-il une convention au sujet de la répartition des recettes, de quelle nature est cette convention et quelle en est la date ?
3. Quelle est la part revenant à chaque compagnie pour le fret échangé entre lesdites lignes ferrées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. A Montréal, Saint-Hyacinthe et Chaudière Junction.
2. Il existe une convention à ce sujet, mais je me suis adressé à Moncton pour obtenir de nouveaux renseignements à ce sujet afin de pouvoir répondre à cette question.

GREVE DE VALLEYFIELD, 1900.

M. MORIN :

1. Les employés de la filature de coton de Valleyfield se sont-ils mis en grève dans l'automne de 1900, immédiatement avant l'élection tenue dans ce district ?
2. Qui a provoqué cette grève ?
3. M. King, directeur du bureau du Travail, a-t-il été envoyé dans cette ville pour tenter de mettre fin à cette grève ? Dans l'affirmative, qui lui a donné l'ordre d'y aller ?
4. Quel a été le résultat de son intervention?
5. Les employés de la filature ont-ils obtenu des salaires plus élevés ?
6. A-t-on demandé l'aide de la milice ?
7. Dans l'affirmative, quel a été le coût de ce service ?
8. Qui a payé ces dépenses ?
9. La ville de Valleyfield les a-t-elle payées ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Oui.
2. Le 22 octobre, environ 200 hommes employés à des travaux d'excavation pour la Compagnie de Coton de Montréal, à Valleyfield, se mirent en grève pour obtenir une augmentation de salaires, les employés de la filature suivirent leur exemple dans la soirée du 26, à titre de protestation contre l'envoi de deux compagnies d'infanterie de Montréal, à la demande de la compagnie, pour se protéger contre certains actes des grévistes.
3. M. King, le sous-ministre du travail, se rendit à Valleyfield à la requête que lui avait adressée le 26 octobre le secrétaire de l' " Union Ouvrière", dans laquelle il demandait au gouvernement d'envoyer un représentant à Valleyfield au sujet de la grève. Sur réception de cette lettre de la part du secrétaire, le ministre du Travail télégraphia immédiatement à l'avocat de la compagnie, au secrétaire de l'Union et au maire de Valleyfield, pour leur offrir les bons offices du ministère du Travail, et le sous-ministre partit immédiatement pour Valleyfield.
4. On trouvera un rapport complet des négociations conduites par le sous-ministre durant son séjour à Valleyfield, ainsi que leurs résultats à la page 102 de la " Gazette du Travail ", numéro du mois de novembre 1900.
5. Non.
6. Ainsi qu'il est dit plus haut, le maire de Valleyfield a requis les services de la milice le 25 octobre, à la demande de la compagnie, et deux compagnies d'infanterie dépêchées de Montréal arrivèrent le même soir à Valleyfield.
7, 8 et 9. Le ministère du Travail ne possède aucun renseignement sur les questions abordées dans ces interpellations.

GUERRE SUD-AFRICAINE—ACHAT D'APPROVISIONNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Je demande le dépôt d'une

Copie de tous décrets du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial ou quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires et le gouvernement canadien ou quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires, et de tous rapports concernant l'achat, au Canada, par le gouvernement fédéral ou par quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires, ou par leur intermédiaire, de chevaux, foin, avoine, approvisionnements, animaux ou marchandises pour le gouvernement impérial ou quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires pendant les années 1900, 1901 et 1902.

L'honorable ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding) m'a appris qu'il ne s'opposerait pas à l'adoption de cette motion, pourvu qu'elle fût modifiée de la manière suivante :

Copie de tous décrets du conseil et de toute correspondance s'y rapportant, concernant l'achat, au Canada, par le gouvernement fédéral ou par quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires, ou par leur intermédiaire, de chevaux, foin, avoine, matériaux, approvisionnements, animaux ou marchandises pour le gouvernement impérial ou quelqu'un de ses départements ou fonctionnaires pendant les années 1900, 1901 et 1902.

Je consens volontiers à présenter maintenant la motion sous cette forme pourvu que mon consentement ne soit pas considéré comme une fin de non-recevoir, au cas où je désirerais présenter une nouvelle motion pour obtenir les renseignements que je demande par les mots ainsi rayés. Je ne saisis pas exactement la différence qui existe entre la motion dont j'ai donné avis et la

motion telle que modifiée à la demande de l'honorable ministre des Finances ; néanmoins, avec cette réserve, je veux bien me contenter de cette dernière et, lors du dépôt des documents, je comprendai mieux ce qu'enveloppe la motion telle que modifiée.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : L'honorable député (M. R. L. Borden) fait-il lecture de la motion telle que je la lui ai remise?

M. R. L. BORDEN : Oui, exactement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela sera satisfaisant. Dans une occasion précédente, un député de la gauche m'a demandé si le gouvernement avait négocié ces achats pour les autorités impériales et je lui ai répondu que, bien que l'honorable ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) eût, à notre connaissance, prêté son concours au gouvernement impérial, ces achats ne concernaient aucunement le gouvernement canadien. Je désire modifier quelque peu cette réponse. J'ai constaté subséquemment, en feuilletant les documents, qu'un arrêté ministériel fut adopté en premier lieu qui engageait le crédit des autorités canadiennes lors des premiers achats. Peu après, les choses prirent une autre tournure ; le cabinet de Londres fournit les fonds et depuis les achats ont toujours eu lieu au nom des autorités impériales. Je juge nécessaire de donner cette explication parce qu'au début nous avons adopté un arrêté ministériel autorisant la banque à faire des avances. A vrai dire, nous n'avons pas ce pouvoir mais, au début, l'assurance que le gouvernement canadien endossait ces opérations a indubitablement influé sur l'attitude de la banque ; plus tard, cependant, en ce qui a trait aux quatre cinquièmes de tous les achats, la situation n'était plus la même. Vu ma réponse à la question posée par l'honorable représentant de Bothwell (M. Clancy), je crois devoir donner cette explication, parce que la déclaration que j'ai faite alors n'était pas scrupuleusement exacte.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que cette motion soit adoptée, je désire savoir si la motion telle qu'elle se lit actuellement nous permettra de connaître tout ce qui s'est passé entre le gouvernement impérial et le ministère canadien de l'Agriculture, tous les achats d'avoine, de foin, de denrées alimentaires, etc., ou si l'on nous cachera les quatre cinquièmes des opérations.

Si je ne me trompe pas, le ministre des Finances a déclaré que celles-ci ont commencé par une avance faite sur le crédit du gouvernement canadien, avance qui a servi à l'achat d'une partie de ces marchandises. Si j'ai bien compris le ministre, la motion telle que modifiée nous donnera le droit de connaître ces premiers achats. Cependant les quatre cinquièmes des achats ayant eu lieu au moyen d'avances faites par les autorités impériales—peut-être au ministre de l'Agriculture personnellement ou à quelque fonctionnaire de son ministère—la motion ainsi modifiée ne nous permettra pas de prendre connaissance des quatre cinquièmes des opérations qui ont eu lieu. Je ne crois pas que cela soit juste ; on devrait, il me semble, tout nous dévoiler.

Le MINISTRE DES FINANCES : La motion telle que modifiée par le chef de l'opposition à ma demande et de son consentement couvre tous les arrêtés ministériels et les documents dont il est question et tout ce qui se rapporte aux actes du gouvernement canadien. Cependant, il n'est pas question à l'heure actuelle du dépôt des factures, car en réalité les autorités canadiennes n'ont rien dépensé. Au début, le gouvernement a adopté un arrêté ministériel promettant aux banques qu'il s'emploierait à les faire rembourser. A vrai dire, nous n'avions pas le droit de faire des avances aux autorités impériales. Cet arrêté ministériel leur fut communiqué et le gouvernement canadien leur donna au début une garantie morale—il ne pouvait donner une garantie légale. On s'attendait alors que les comptes seraient considérés comme des comptes publics du Canada, et je crois, me fiant à ma mémoire, qu'il fut entendu que ces comptes seraient soumis à l'auditeur général. Mais, subséquemment, cela n'eut pas lieu. Toutes les opérations furent conduites au nom du gouvernement impérial. La motion telle qu'elle sera adoptée exigera le dépôt des décrets que le conseil des ministres aura adoptés à ce sujet et les documents s'y rapportant, mais nous ne nous proposons pas de communiquer à la Chambre les factures des achats qui ont été faits.

La motion est adoptée.

## TOWNSHIPS DE MARA, RAMA ET MORRISON.—SUBMERSION DES TERRES.

M. GEO. D. GRANT (Ontario-nord) : Je demande le dépôt d'une

Copie de tous rapports, correspondance, pétitions et papiers qui se trouvent au ministère des Travaux publics ou autre ministère, concernant l'abaissement ou la réglementation du niveau de l'eau dans les lacs Simcoe et Couchiching, et les mesures prises pour empêcher la submerson des terres dans les townships de Mara, Rama et Morrison, causée par le débordement desdits lacs.

Je désire appeler l'attention du ministère sur un grief qui date de loin et qui affecte les trois townships énumérés dans la motion et situés dans la division septentrionale du comté d'Ontario. Chaque printemps, ces trois townships de Mara, Rama et Morrison sont plus ou moins inondés par le débordement des eaux des lacs Simcoe et Couchiching. Ces townships donnent sur ces lacs du côté de l'est, les terres sont passes et difficiles à égoutter. Depuis des années,

la population de ces trois townships souffre sérieusement, car l'agriculture est sa principale ressource, le pays étant presque tout déboisé. Il y a plusieurs années, quand l'exploitation forestière battait son plein dans cette région, les désagréments et les pertes étaient moins sensibles. Depuis dix ans, les habitants du township de Mara ont dépensé plusieurs milliers de dollars pour égoutter ces terres.

Le gouvernement provincial a également prêté son concours et de grandes saignées ont été faites à travers le township jusqu'au lac Simcoe. Tout a été inutile. Voici la difficulté : à la fin de l'hiver et dans les premiers jours du printemps les eaux du lac inondent les terrains bas et lorsqu'elles se retirent, laissent une quantité d'eau assez considérable dans ces bas-fonds de l'intérieur. Le drainage est difficile et ces terrains restent submergés souvent jusqu'au mois de juin et, dans les saisons pluvieuses tout l'été. Il est arrivé plusieurs fois que les cultivateurs no'nt pu, en conséquence, récolter. En ce qui concerne le remplissage ou le rétrécissement de la décharge du lac Couchiching et de la rivière Severn, on a installé dans le bras ouest de cette rivière une obstruction artificielle qui n'a fait qu'augmenter les inconvénients dont on se plaint. Dans le bras du milieu il y a un barrage qui y contribue aussi. On pourrait faire dans ces décharges des travaux qui permettraient de régler l'écoulement des eaux surtout au printemps.

Les intéressés prétendent que, si on facilitait l'écoulement du surplus des eaux de bonne heure dans la saison, avant les crues du printemps, il n'y aurait pas d'inondation. On demande plutôt de régler que d'abaisser le niveau des lacs. Dans le passé, lorsque cette question a été débattue, les propriétaires d'exploitations forestières et de vaisseaux ont suscité des objections. Cela ne saurait se répéter, car la coupe du bois a cessé et il n'y a pas dans le voisinage de ces décharges de moulins intéressés à maintenir à un certain niveau l'eau qui leur sert de force motrice. Quant à la navigation, l'objection est mal fondée ; car on peut trouver un moyen de livrer passage aux eaux des crues et de retenir l'eau à la décharge, afin d'avoir un niveau suffisant pour rendre la navigation facile et sans danger. De plus, on a fait récemment des travaux considérables de dragage dans le chenal et les passes reliant les deux lacs et sur d'autres hauts-fonds de manière à faciliter le passage des vaisseaux.

Ces inconvénients ont pendant longtemps causé des pertes graves à la population du comté d'Ontario. Il est difficile d'estimer les pertes annuelles, mais il est indubitable que souvent les propriétaires de terrains valant près de $100,000 n'en retirent aucun profit. La terre est fertile et enrichirait beaucoup les habitants de ces townships, si elle n'était pas submergée. Tant qu'auront lieu ces inondations annuelles, il sera virtuellement impossible d'égoutter complètement le township, attendu qu'une grande partie du territoire submergé se trouve plus bas ou au même niveau que le lac Simcoe.

La population du township de Rama est également fort éprouvée, principalement par le débordement des eaux de la rivière Black et de certains petits lacs qui se jettent dans la Severn. Le mal provient de la même source ; de fait l'élargissement de la décharge et la réglementation de l'écoulement des eaux seraient un bienfait très grand pour la population des trois townships mentionnés plus haut. Les habitants de l'endroit ont déjà beaucoup fait et ont largement contribué à parer à la difficulté sur laquelle ils désirent vivement appeler l'attention du gouvernement. Je suis certain qu'un ingénieur habile trouverait la solution du problème à peu de frais si on fait entrer en ligne de compte les avantages qui en découleraient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aurais été porté à croire que ces travaux sont plutôt du ressort de la législature provinciale. Rien, toutefois, n'empêche d'adopter la résolution, et la question me paraît d'une si haute importance que je donnerai aux ingénieurs de mon ministère instructions de faire des études et de dresser un rapport à ce sujet.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Cette question est venue sur le bureau il y a quelques années. Ces travaux sont du ressort exclusif des autorités fédérales, puisqu'ils se rattachent au canal de la vallée de la Trent. Je dois faire observer au ministre et à l'auteur de la motion qu'il y a fort peu de terres inondées, qu'il n'a pas été cause de dommages, et que les municipalités situées sur les rives orientales des lacs, surtout celles des comtés d'York et de Simcoe, s'opposeront énergiquement à l'abaissement des eaux de ces lacs au-dessous de leur niveau normal. Il y a quelques années, on a fait disparaître les obstructions de la rivière Severn, comme on peut constater le fait en se renseignant auprès du ministère, et rien n'indique qu'il y ait matière à griefs pour le moment. Si on renouvelle les tentatives faites il y a quelques années, relativement à l'abaissement de ces eaux au-dessous de leur niveau normal, il s'élèvera une vive opposition de la part de la grande majorité des municipalités dans le voisinage de ces lacs, et quant à ceux qui bénéficieraient de ces travaux, on peut dire qu'ils forment une quantité presque négligeable.

## ILE DE PRINCE EDOUARD—COMMUNICATIONS D'HIVER.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I. P.-E.): Je demande :

Copie de toutes pétitions, rapports d'ingénieurs, estimations et correspondance, relativement à la construction d'une jetée à ou près de Carlton Point, comté de Prince, I.P.-E., dans

le but de faciliter les communications au cours de l'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent.

Je suis informé qu'il a été transmis deux pétitions à l'exécutif relativement à la construction d'une jetée à ou près de Carlton-Point, sur le détroit de Northumberland, du côté de l'Ile du Prince-Edouard, dans le but d'assurer une meilleure exploitation du service d'hiver entre l'Ile et la terre ferme. Ces pétitions, paraît-il, sont couvertes des signatures d'un grand nombre de citoyens marquants de toutes les parties de l'île, et je prendrai la liberté de lire à la Chambre les résolutions sur lesquelles elles s'appuient. Voici les résolutions adoptées à une assemblée publique tenue à Emerald en février 1903 :

A Son Excellence le Gouverneur général en conseil :—

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Le mémoire des soussignés, citoyens de l'Ile du Prince-Edouard, établit :

Que la vie et la prospérité d'une province sont subordonnées dans une large mesure à son réseau de communications avec le monde extérieur ;

Que l'établissement des "communications interrompues" a été la condition *sine qua non* de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération ;

Qu'il est résulté de graves pertes et de sérieux inconvénients du manque de communications de ce genre, par suite du fait que nous ne sommes pas tombés d'accord, dès le début, sur le choix de la voie de communication la plus courte, la plus facile et la plus continue ;

Que, toutes choses étant égales d'ailleurs, la distance, en matière de route d'hiver, est un facteur de première importance, dans son adaptation au service public ; et que la route entre les caps Tourmentin et Traverse est la plus courte et tout bien considéré, la plus régulière et la plus rapide de toutes les routes que nous sommes forcés de prendre en cas d'urgence et à la dernière extrémité, pour le transport des matières postales et des passagers, même en bateaux découverts.

Par conséquent, de concert avec une résolution adoptée à une assemblée générale tenue à Emerald le 5 février dernier, et dont voici la teneur :

"Arrêté que cette assemblée générale des citoyens de l'île appelle avec instance l'attention du gouvernement sur l'urgence absolue de construire immédiatement une jetée à ou près de Carlton-Head, de ce côté-ci du détroit, et en outre

"Arrêté que le ministère, à qui la chose incombe, soit prié de faire terminer sans retard les travaux de dragage d'urgence à la jetée du Cap Tourmentin, afin que les steamers puissent avoir accès aux quais en toute sûreté, et en outre, de construire tous les autres travaux esentiels à la navigation sûre, rapide et efficace de la partie du détroit entre les caps, le passage naturel des vaisseaux, hiver et été."

Nous demandons respectueusement qu'il soit porté au budget, à la prochaine session, une somme suffisante pour nous assurer ces travaux d'urgence et donner à l'Ile du Prince-Edouard les communications auxquelles elle a droit, en vertu des stipulations de la Confédération.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

M. LEFURGEY.

L'autre pétition porte les signatures de citoyens de Summerside et de l'ouest de l'île en général et en voici la teneur :

A Son Excellence le Gouverneur général en conseil :—

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Le mémoire des soussignés expose respectueusement :

Qu'une pétition couverte de nombreuse signatures a été adoptée à une assemblée publique tenue à Emerald, I.P.-E., le 5 février, demandant qu'il soit construit une jetée à ou près de Carlton-Head, dans le détroit de Northumberland, du côté de l'île, et qu'il soit exécuté tels travaux de dragage et autres de ce genre, qui soient jugés essentiels à la sécurité et à la célérité de la navigation de la partie du détroit entre lesdits caps, qui est le passage naturel des vaisseaux, été et hiver ;

Que vos pétitionnaires désirent respectueusement exprimer leur divergence d'opinion au sujet de cette partie de ladite pétition relative au service d'été, convaincus qu'ils sont que la route actuelle, de Summerside à la Pointe du Chêne, grâce à ses ports créés par la nature et offrant tant de sécurité aux vaisseaux, est plus directe, offre de meilleurs raccordements et un passage plus rapide que les routes des caps, et qu'elle est plus courte, à titre de route d'été, que toute autre route partant d'une station quelconque située sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et se dirigeant vers Painsec ou tout autre point à l'ouest de l'Intercolonial.

Que pour le reste, vos pétitionnaires donnent leur plein et entier assentiment à la prière contenue dans ladite pétition.

Vos pétitionnaires demandent donc respectueusement qu'il soit porté au budget, à la prochaine session du parlement, une somme suffisante pour assurer l'exécution de tels travaux qui seront jugés au point de vue de l'exploitation du service d'hiver qui doit être établi, en raccordement avec le port de Summerside, quand ce dernier sera navigable.

Les causes qui ont provoqué ces pétitions sont bien connues de la Chambre. On sait les difficultés contre lesquelles il nous a fallu lutter l'année dernière, et c'est afin d'empêcher qu'elles se répètent que la Chambre a été saisie de la question. Ce projet n'a pas le mérite de la nouveauté. L'année dernière, il a été présenté une pétition, portant 800 signatures et le ministre des Travaux publics a promis qu'il s'occuperait de la chose. Voici ses propres paroles :

Je suis bien reconnaissant les renseignements qu'on m'a donnés, et je m'occuperai plus activement que jamais de cette importante question. S'il est vrai, comme on l'affirme, qu'il est possible d'abréger de huit milles la route de communication entre l'île et la terre ferme, nul gouvernement ne saurait refuser d'entreprendre ces travaux, et si la chose n'est pas encore faite, cela tient sans doute à l'existence de quelque obstacle. Quoi qu'il en soit, nous sommes dans un siècle de progrès, et je vais m'occuper sérieusement de la question de la question. Je donnerai instructions à mes fonctionnaires d'étudier ce projet et s'il est praticable, je m'engage à l'exécuter.

Malheureusement, l'ex-ministre des Travaux publics est absent de la Chambre, en

ce moment. Les ministres se succèdent si rapidement que les promesses du premier titulaire ne sauraient guère lier son successeur.

Quoi qu'il en soit, puisque la question revient encore une fois sur le tapis, appuyée qu'elle est sur ces deux pétitions et sur l'expérience de l'hiver dernier, j'espère que le gouvernement fera quelque chose. Avant d'entrer dans le vif du sujet, et avant d'étudier le fond même de ces pétitions, je tiens à faire l'historique des événements de ces dernières années, au point de vue des stipulations consenties à l'époque de l'union, stipulations qui nous garantissaient l'établissement d'un bon service de bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme, été et hiver, de façon à assurer à l'île des communications ininterrompues avec l'Intercolonial et avec le réseau des chemins de fer du Canada. Il y a un an ou deux, à peine que la province a présenté une réclamation basée sur l'inaccomplissement de ces conditions et le parlement lui a accordé de ce chef, une subvention annuelle de $30,000.

S'il faut en juger d'après les difficultés de l'année dernière et les faillites des hommes d'affaires de la province, faillites résultant de ces difficultés, ainsi que d'après le mouvement de recul imprimé par là même à nos intérêts commerciaux, cette subvention annuelle de $30,000 sera bien loin de compenser les dommages ainsi causés à la province, au point de vue commercial. Il y avait lieu d'espérer qu'après avoir avoué qu'il avait manqué aux engagements contractés à l'époque de la Confédération, le gouvernement aurait tenté des efforts sérieux pour établir ces communications ininterrompues dont nous avons besoin, mais, bien loin de là, il semble s'éloigner de plus en plus du but désiré.

Ce n'est certes pas une tâche bien agréable que d'avoir à ramener cette question sur le tapis de session en session ; mais enfin, ce sont nos droits que nous faisons valoir. Pour ma part, je l'avoue, il me répugne d'être obligé de prendre la parole, à chaque session, pour rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries cette importante question ; mais je croirais être infidèle au mandat que m'ont confié mes commettants, si je n'élevais ici la voix à temps et à contretemps. L'année dernière, tout bien considéré, a été la plus désastreuse, depuis l'entrée de l'île dans la Confédération, au point de vue des communications d'hiver, et si le gouvernement persiste à méconnatre ses obligations, les résultats, à l'avenir, seront encore plus désastreux aux intérêts de l'Ile du Prince-Edouard et à ceux des populations du dehors qui comptent sur les produits de l'île pour vivre. Il y a deux bateaux à vapeur, le Stanley et le Minto qui font le service d'hiver. Même à l'époque où sir Charles-Hibbert Tupper était à la tête de ce ministère, alors que la route de Pictou était obstruée par les glaces, à certaines époques de l'année, nous ne cessions de faire valoir les avantages de la route de Summerside et du cap Tourmentin ; mais il y avait toujours de l'opposition dans la partie est de l'île contre la partie ouest. On prétendait qu'il n'y avait pas assez d'eau dans le port de Summerside et que le "Stanley" serait obligé de tenir le large, en remplissant son service d'été. Quand sir Louis Davies était ministre de la Marine, on souleva la même objection, et ce ne fut qu'au cours de l'automne de 1900 que le " Stanley " se rendit à Summerside. On constata alors qu'il y avait autant et même plus d'eau dans ce port qu'à Pictou. En 1900, le service fut en butte à des objections de nature insolite. L'épidémie de la petite vérole qui sévissait au Cap servait d'épouvantail et le bateau fut transféré à Charlottetown, de sorte qu'en raison de ces interruptions, le service ne reçut pas une loyale épreuve. Au cours de l'automne de 1901, le " Stanley " reprit son service sur la route de Summerside au Cap Tourmentin, et durant le temps qu'il desservit cette route, il fit plus de voyages d'aller et retour, que n'en t le " Minto " sur l'autre route, et cela en dépit du fait qu'on n'avait fait ni installation ni aménagements soit au Cap soit à Summerside, les ports que le "Stanley" devait desservir. On n'avait rien aménagé pour le chargement du vaisseau ; on n'avait aucun renseignement sur la date à laquelle il commencerait son service ; on ignorait même si ce service ne serait pas discontinué, comme la chose était arrivée, l'année précédente. On ne faisait qu'entasser bévues sur bévues, et cependant le service du "Stanley" fut bien supérieur à celui fait par le " Minto " entre Charlottetown et la terre ferme ; et l'on reconnut que l'épreuve était satisfaisante. J'en appelle ici au témoignage du ministre (l'honorable M. Sutherland) qui détenait l'année dernière le portefeuille de la Marine; et j'en suis convaincu, il admett a que le service d'essai entre Summerside et le Cap Tourmentin a été couronné d'un plein succès.

Un mot des opérations de l'hiver dernier. On serait naturellement porté à croire qu'après avoir constaté que cette route était praticable, le gouvernement aurait confié ce service à un de ses steamers, avant que le port fut emprisonné dans les glaces. Or, le " Stanley " qu'on aurait dû envoyer à Summerside à la fin du service d'été, n'y fit son apparition que plus tard.

Il est tout naturel de présumer que le commerce sera florissant le long d'une ligne que les gens s'attendent à trouver en constante activité. Le service d'été cesse à la saison la plus importante de l'année, au moment où les gens font leurs importations d'automne et expédient au dehors la plus grande partie de leurs produits. C'est à cette époque-là que le gouvernement aurait dû être prêt à inaugurer le service d'hiver à Summerside et à founir aux expéditeurs tous les moyens possibles d'utiliser cette route, et c'est se qui aurait été fait si le service eût été confié à quelque compagnie. Loin de là, le peuple

est resté sans renseignements. Le " Northumberland," qui a fait le service d'été, a effectué son dernier voyage le 10 décembre, et le " Stanley " n'a fait son apparition que le 18 du même mois, de sorte que les expéditeurs ne savaient pas de quel côté diriger leurs marchandises dont une quantité considérable avait été expédiée au Cap Tourmentin. Contrairement aux ordres donnés, tout ce fret fut transporté par voie de Georgetown, force fut aux expéditeurs de payer beaucoup plus qu'ils n'auraient dû. D'autre part, il n'avait pas été conclu d'arrangement convenable avec les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, et au delà d'un mois se passa en tiraillements avant qu'on pût en arriver à une entente définitive relativement au transport des marchandises. Le départ du bateau avait été fixé de façon très malencontreuse à onze heures du matin, ce qui ne laissait, pour revenir de jour, qu'une demi-journée pour opérer le chargement et le déchargement, tandis que le départ aurait dû se faire à sept heures du matin, ce qui aurait permis de revenir de jour après avoir eu tout le temps voulu pour opérer le déchargement. Et le public ne savait pas, non plus, que le " Stanley " était affecté à ce service. La Compagnie de chemin de fer de Boston et du Maine dut envoyer quelqu'un dans le but de savoir si le sèrvice se faisait de quelque façon. On allégua, en forme d'excuse, que si le steamer n'avait pas commencé d'effectuer le service en temps voulu, c'est parce qu'on manquait de charbon et que le gouvernement en attendait à Pictou. Mais n'est-il pas absurde de prétendre que les steamers du gouvernement manquaient de charbon au moment où le port se couvrait de glace ? On aurait pu se procurer du charbon en abondance à Summerside ; on aurait pu en faire transporter par chemin de fer au Cap Tourmentin en quantité suffisante pour n'en pas manquer, et ce combustible aurait à peine coûté un dollar de plus par tonne. Eh bien ! pour l'amour d'un dollar par tonne de charbon, on a interrimpu le service, mis les expéditeurs dans l'embarras et jeté le désarroi dans les affaires. On eût bientôt fait de se rembourser du dollar supplémentaire qu'aurait coûté le charbon, étant donné la quantité de marchandises qu'on aurait eu à transporter. En outre, à venir jusqu'au moment où le steamer fit son apparition, l'agent du département de la Marine à Charlottetown s'est trouvé dans l'impossibilité de donner le moindre renseignement au sujet du service sur cette ligne. On a dit que, l'an dernier, le service des steamers a abouti à l'insuccès. Pour réfuter cette assertion, qu'on veuille bien me permettre de communiquer à la Chambre un relevé des voyages accomplis chaque jour par le " Stanley " jusqu'au moment où ce steamer s'est trouvé pris dans les glaces au large du port de Summerside :

Le steamer "Northumberland" est sorti du port pour la dernière fois le 10 décembre 1902.

M. LEFURGEY.

18 décembre 1902. Le steamer " Stanley " arrive de Pictou vers 10 heures du matin. A 1 heure p.m., départ pour le Cap Tourmentin au milieu de tempête de neige ; passe la nuit au large du phare de Summerside. Le lendemain matin, le 19, continue sa route vers le Cap Tourmentin (sans revenir prendre les passagers arrivés par le train du soir et qui durent rester à Summerside jusqu'au 20), et en revient vers 4.20 de l'après-midi.

20 décembre. Voyage au Cap Tourmentin—Malle à l'aller ; retour le 21 sans malle.

22 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 1.15 p.m. Pas de malle à bord au retour.

23 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 1.15 p.m. Pas de malle au retour.

24 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3.15 p.m. Pas de malle au retour.

25 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3.15 p.m. Malle à l'aller et au retour.

26 décembre. Pas de voyage. Après être sorti du port, le steamer dut y rentrer.

27 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 4 p.m., avec malle à bord.

28 décembre. Dimanche au quai.

29 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 5 p.m., avec malle à bord.

30 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3 p.m., avec malle à bord.

31 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 4.30 p.m., avec malle à bord.

1r janvier 1903. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

2 janvier. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

3 janvier. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

4 janvier. Dimanche au quai.

5 janvier. Voyage aller et retour—retour vers 2.25 p.m. Malle.

6 janvier. Voyage aller et retour—retour vers 3.30. Malle.

7 janvier. Pas de voyage.

8 janvier. Tempête de neige—steamer sort du port et y rentre à 11 a.m.

9 janvier. Départ à 9.30 a.m. Retourne au Cap Tourmentin pendant la soirée. Retour le 10, vers 11.15.

11 janvier. Dimanche au quai.

12 janvier. Départ vers 7 a.m. par un grand vent de l'ouest et une très basse température. Steamer aurait dû rester au quai.

Le steamer aurait dû rester au quai ce jour-là qui était un des plus mauvais de l'année, le baromètre indiquant de très gros temps. Le capitaine fit lâcher les amarres malgré l'avis du pilote et du second, et se trouva bientôt aux prises avec la tempête prévue et qui commençait déjà de se faire sentir au moment où le steamer sortit du port. Le " Stanley " se trouva environné de glaces flottantes et poussé dans la direction de la glace compacte. Voyons maintenant ce qu'il advint du steamer à partir de ce moment-là. La Chambre verra encore une fois de quelle négligence le gouvernement fait preuve en ce qui concerne ce service. J'ai déjà démontré qu'il avait tardé à mettre le steamer en activité ; je vais maintenant prouver que c'est le gouvernement et le ministère de la Marine et des Pêcheries qui sont responsables de l'interruption qui s'est produite dans le service l'hiver dernier. C'est le 12 que le steamer s'est trouvé pris dans les glaces ; il y est resté dix jours

consécutifs sans que le gouvernement fît le moindre effort pour le dégager. Vers le dixième jour, je me prévalus de ma qualité de représentant de Prince-est—le steamer était au large du port de Summerside où j'habite—pour me rendre jusqu'au steamer en compagnie du maître du port, qui représente aussi la quatrième division électorale à la législature, du maire de la ville et du magistrat stipendiaire. Nous chargeâmes une douzaine d'hommes munis des outils nécessaires de voir en quel état se trouvait le navire et d'aviser aux moyens de le tirer de la situation où il se trouvait. "Votre navire", dit le maître du port au capitaine, "est dans une situation dangereuse, la glace peut l'écraser et l'entraîner au loin ; mais il est encore temps de lui frayer un chemin à travers la glace pour le ramener au port." "Je ne dépenserai pas un seul dollar pour l'y faire rentrer", répliqua le capitaine. Nous engageâmes ce dernier à demander du secours de la terre ferme, mais il ne voulut pas le faire, et se contenta d'affirmer que son navire était sûr. Nos hommes commencèrent à chercher les moyens de dégager le steamer et à mesurer l'épaisseur de la glace au sein de laquelle le navire était emprisonné. Je vais faire connaître à la Chambre les diverses épaisseurs que mesurait ce jour-là la glace depuis le navire jusqu'au port. Les sept premières verges, il y avait à la proue du navire un amoncellement de glace de treize pieds d'épaisseur ; les trente-quatre verges suivantes, la glace mesurait trois pieds ; les cinquante verges suivantes, un pied et quart ; les soixante verges suivantes, deux pieds et demi ; les huit verges suivantes, cinq pieds ; les cent verges suivantes, trois pieds ; les cent verges suivantes, un pied et demi ; et les trois cents verges suivantes, elle était à peine assez forte pour supporter le poids d'un cheval, ne mesurant pas un pied d'épaisseur. Et cependant, on a dit, des membres de cette Chambre ont affirmé, le ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même a déclaré que le navire était emprisonné dans quatorze pieds de glace. Or, la glace mesurait l'épaisseur que je viens de dire. Le navire a passé dix jours dans cette situation, avec passagers et marchandises à bord, ces dernières empilées à l'avant et à l'arrière, sans que le gouvernement fît le moindre effort pour l'en dégager. Nous fîmes connaître l'épaisseur de la glace au capitaine qui ne voulut rien faire. La chambre de commerce tint une assemblée où elle résolut d'envoyer le lendemain une équipe d'hommes chargés de frayer au steamer un chemin dans les glaces. Le lendemain, on mit donc une soixantaine d'hommes à l'ouvrage, mais comme il leur fallut un certain temps pour se préparer, ils ne purent pas faire grand travail ce jour-là. Le même soir, un vent violent lança le navire à la dérive au milieu des glaces où il était pris depuis dix jours et d'où on n'avait pas tenté de le sortir. Pendant ces dix longs jours, l'agent du ministère de la Marine ne s'est même pas donné la peine d'aller se rendre compte de la situation du navire. Ce sont des particuliers qui ont dû, à leurs frais et dépens se porter au secours du navire. A une grande assemblée tenue à Emerald, le 5 février, on prépara la requête dont j'ai parlé et l'on adressa au ministère de la Marine une dépêche où l'on demandait qu'il fût tenté quelque effort pour dégager le "Stanley." Grâceà la lenteur traditionnelle qui caractérise le ministère de la Marine, deux ou trois jours se passèrent sans qu'on fit la moindre tentative dans le but de dégager le steamer. Le 12 février, le "Minto" fut envoyé à son secours.

Il est bon de noter en passant que les glaces accumulées dans le port de Pictou empêchaient ce steamer de faire son service sur la ligne de l'est ; c'est cette circonstance qui lui permit de venir au secours du "Stanley."Le 28 février, le "Minto"brisa son helice. Vers cette date, le capitaine Brown fit savoir qu'on ne pourrait pas dégager le Stanley avant la fin d'avril. Telle est, du moins, la nouvelle qu'on annonça au département. Je prétends qu'on aurait pu dégager le "Stanley" lorsqu'il se trouvait au large en face du port de Summerside, et tous ceux qui sont en mesure d'exprimer une opinion sur ce sujet, tous ceux qui se sont rendu compte de la position du navire et de l'épaisseur de la glace s'accordent à dire qu'on aurait pu le dégager en moins de trois jours si l'on avait voulu se déterminer à frayer dans les glaces un chemin au navire qu'on aurait ainsi ramené au port. Si l'on avait recouru à ce moyen-là, le steamer aurait pu effectuer son service quotidien presque sans interruption jusqu'au printemps. Le 12 mars, le gouvernement n'ayant encore rien fait, la chambre de commerce de Charlottetown prit sur lui de dégager le navire qui, à cette date-là, avait été entraîné à la dérive à une distance de plus de cinquante milles et était pris dans les glaces près de l'île de Pictou. Le 17, le navire était libre ; son dégagement avait coûté $1,200. Si l'on avait fait cette dépense en temps opportun, l'Ile du Prince-Edouard se serait épargné bien des faillites, et ses communications n'auraient pas été interrompues de la sorte. Un tel retard ne se serait pas produit sans la négligence coupable du ministère de la Marine et des Pêcheries et du gouvernement ; et si les communications ont été ainsi suspendues, cela n'est pas tant dû à ce que, comme le prétendent l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et le représentant de Pictou, le navire était pris dans les glaces, ni à ce que le "Minto" a brisé son hélice en cherchant à dégager le "Stanley," ni encore à ce que, selon ce que l'honorable député de King, Ile du Prince-Edouard (M. Hughes) a représenté, à ce que les deux steamers n'étaient pas du côté est de l'île, qu'à la négligence du gouvernement qui n'a pas daigné s'oc-

cuper de ce navire en temps opportun, c'est-à-dire lorsqu'il était au large en face du port de Summerside.

La Chambre ne peut pas se bien rendre compte de l'effet qu'un tel état de choses est susceptible de produire au sein de la population de l'Ile du Prince-Edouard. Depuis une quinzaine d'années les cultivateurs de l'île ont pris une orientation nouvelle ; comptant sur la régularité du service d'hiver, ils se sont adonnés à l'industrie laitière, à la fabrication du beurre, à la production des œufs et à la préparation des conserves de viande.

Notre commerce d'hiver devait se faire à Sydney, Halifax, à d'autres points de la terre ferme, et plusieurs de nos expéditeurs avaient pris des mesures pour faire un trafic considérable avec l'Europe. Mais cet échec de l'hiver dernier a paralysé tout le commerce de l'île ; il a eu pour résultat, ainsi que je l'ai dit, il y a un instant, la faillite d'un grand nombre de nos marchands. A Georgetown, il y avait une quantité de poisson représentant une valeur de plusieurs milliers de dollars; on a dû s'en servir comme engrais, car on n'a pu trouver de navire pour transporter ce poisson aux ports de destination. Si je ne me trompe, ces marchands qui avaient le droit de compter sur un service régulier de bateaux, ont constaté que le "Minto," à plusieurs reprises, a négligé de transporter leurs produits à Pictou, et ils se proposent de réclamer des dommages du gouvernement pour la perte qu'ils ont subie par suite de la décomposition de ce poisson dans le port de Georgetown, où les navires devaient le prendre pour le transporter à destination. J'espère sincèrement que le gouvernement entendra leurs plaintes et qu'il leur accordera une indemnité quelconque pour cette perte.

C'est là, M. l'Orateur, la façon dont s'est fait, l'hiver dernier, ce service qui devait entretenir des " communications ininterrompues entre l'île et la terre ferme ". Je veux démontrer à la Chambre combien il est urgent que le gouvernement fournisse, dès l'hiver prochain, un autre navire pour entretenir cette navigation. Les tableaux du commerce du Canada nous font voir que notre commerce d'hiver est presque aussi considérable que celui d'été. Nos importations en juillet, août et septembre, s'élèvent, pour l'année 1901-02, à $48,782,832 ; elles représentent pour les mois de janvier, février et mars, le montant de $45,743,796. Pour les trois premiers mois que j'ai mentionnés, nos exportations ont été de $55,948,525, tandis qu'elles se sont élevées au montant de $31,554,434 au cours des trois mois d'hiver. On peut donc constater que notre commerce d'été ne l'emporte pas de beaucoup sur notre commerce d'hiver. Nous n'avons aucun moyen d'indiquer précisément la part de l'Ile du Prince-Edouard dans ce volume d'affaires, mais la raison nous démontre que si nous avions des moyens de communications avec la terre ferme durant l'hiver, notre commerce serait aussi considérable, ou à peu près, que notre commerce d'été. C'est un fait bien facile à prouver, si l'on tient compte de la position de l'île en ce qui se rapporte aux moyens de transport durant l'été. Nous avons alors deux steamers de la " Steam Navigation Company " qui fait un service quotidien pour le trafic ; des navires de la ligne Plant font deux voyages par semaine ; deux steamers de la ligne " Black Diamond ", deux de la ligne Dobell, un de la Compagnie de steamers de Québec visitent nos ports ; de plus le navire " City-of-Ghent " fait le service entre Halifax et Sydney, et quelquefois, il nous arrive directement d'Angleterre un steamer qui prend une cargaison de nos produits pour les ports de la Grande-Bretagne. Nous avons encore une flottille de petits bateaux qui sont toujours occupés au transport des marchandises et de nos produits. Il est donc évident que si nous avons besoin de tous ces navires pendant l'été, il nous faut améliorer notre navigation d'hiver. Lorsque le "Stanley" s'est joint au "Minto" pour faire ce service, tout marchait assez bien, depuis, le commerce a prospéré et ces deux steamers ne peuvent suffire à la besogne ; il nous faudrait un navire pouvant transporter plus de fret, et résister avantageusement à la pression des glaces, pour entretenir le commerce de l'île.

J'ai fait connaître à la Chambre les demandes et les besoins de notre population. Je crois que le ministère de la Marine et des Pêcheries comprend parfaitement que le "Stanley" qui est maintenant vieux de quinze ans, n'était pas en état de faire le service quand on l'a mis, l'an dernier, sur la ligne de Summerside et du Cap Tourmentin. Il était facile de voir que le blindage de ce navire était attaqué à maints endroits, à tel point que lorsqu'il se trouvait pressé par les glaces, ce vaisseau ne pouvait plus se retirer de cette mauvaise position. On a, l'an dernier, appelé l'attention du ministère sur l'état de ce steamer, en lui demandant de faire à ce dernier les réparations nécessaires. Aujourd'hui, le "Stanley" est en pire état qu'auparavant. Il est du devoir du gouvernement de s'occuper immédiatement de l'achat d'un autre navire, car, en vérité, le "Stanley" ne peut plus faire ce service.

Il y a des détails intéressants se rapportant à la manière dont se fait cette navigation. Ainsi, par exemple, on devrait toujours pouvoir fournir un train pour attendre au débarcadère l'arrivée des navires, afin de transporter le fret et les passagers à destination. A maintes reprises, comme les navires qui arrivent à Summerside ou à Georgetown apportent la malle de deux ou trois jours et débarquent de 30 à 40 passagers, nous ne pouvons avoir un train spécial pour transporter malle et passagers à Charlottetown. Souventes fois, des particuliers ont dû mettre la main au gousset pour payer le coût de ces trains. Je sais moi-même que,

dans une circonstance où le navire avait transporté 30 ou 40 passagers et la malle, il nous a fallu télégraphier à la Chambre de commerce de Charlottetown. Un des représentants de cette ville a dû acquitter de ses propres deniers le coût de ce voyage. Nous avons non seulement payé notre billet, mais nous avons encore déboursé de l'argent pour payer le transport de la malle de Sa Majesté. Plus que cela, il y a eu dispute entre le ministère des Postes et celui des Chemins de fer et Canaux. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque cette question fut soulevée ici même, il y a quelques semaines, a dit qu'il entendait parler de tout cela pour la première fois. Je puis prendre les "Débats" de l'an dernier ou ceux de 1901, et lui désigner la page où il est dit qu'il reconnaissait le bien-fondé de nos plaintes et qu'il promettait de remédier à ce mal. Le ministère ne peut offrir la moindre excuse pour nous avoir créé tous ces embarras, et on ne saurait pardonner cette dispute entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et celui des Postes au sujet de la responsabilité du transport de la malle. Il y a aussi querelle pour savoir quel ministère devra payer ces dépenses.

Parlons maintenant de la route des Caps. Il y eut un temps où, lorsque les deux navires étaient pris dans les glaces, le service des Caps n'était pas encore prêt. J'ai entre les mains un journal qui rappelle l'histoire de ces deux voyageurs de commerce qui avaient dû payer $150, pour faire transporter leurs malles de l'île à la terre ferme. Voici ce que disait ce journal :

MM. J. A. Thompson, de la maison P. Garneau, Fils et Cie, de Québec, et W. F. Maçoun, de la maison Hodgson, Summer et Cie, de Montréal, qui ont été retardés depuis quelques temps dans l'île parce que les navires se trouvaient pris dans les glaces, sont arrivés ici de Georgetown, ce matin. Ils repartent aujourd'hui même pour les Caps où ils ont fait des arrangements, par télégraphe, avec le capitaine Allan pour faire transporter leurs malles à la terre ferme, demain matin. Il faudra six embarcations pour traverser ces malles et ces deux voyageurs de commerce devront payer au delà de $75 chacun. Il y a plus de deux semaines qu'ils attendent l'arrivée des navires d'hiver——

Je sais moi-même, car j'ai eu l'occasion de traverser par cette route du Cap quand les navires étaient pris dans les glaces, que le gouvernement n'avait pas assez de bateaux pour transporter le bagage et les passagers qui se présentaient. J'ignore si le député de King, I. P.-E. (M. Hughes) entretient des préjugés contre cette route, à cause de questions d'intérêt, et s'il est animé du désir de faire avorter ce projet ; pourtant, nous en recommandons l'exécution, croyant que cette route sera la plus avantageuse pour le maintien des communications entre l'île et la terre ferme. L'honorable député prétend que si nous plaçons deux navires sur la route de Georgetown, nous aurons certainement des communications satisfaisantes. La principale raison pour laquelle on a essayé et favorisé la route de Summerside au Cap Tourmentin, c'est parce qu'on a constaté que, depuis trente ans, il y avait chaque année des jours où les steamers se trouvaient enfermés dans les glaces au large de Georgetown et de Pictou, et cela, plusieurs fois par année. En 1898, la Chambre de commerce de Charlottetown, envoyait au gouvernement une résolution qui formulait la plainte suivante :

Chaque hiver, il arrive infailliblement que, plusieurs semaines durant, vu l'impossibilité où se trouve le steamer " Stanley " de faire régulièrement ses traversées dans les grands froids, à cause de l'épasseur de la glace, on a transporté la malle par la route des caps.

Voilà pourquoi nous recommandons cette route, et voilà pourquoi aussi l'honorable député de Queen, I.P.-E. M. Farquaharson) s'est déclaré, l'an dernier, en faveur de ce projet et de la construction d'une jetée à la pointe Carlton. C'est aussi la raison qui a engagé les principaux citoyens à signer cette requête. Il est reconnu, depuis trente ans, qu'à certaines époques de l'hiver, on ne peut entrer dans le port de Pictou ni en sortir. Il y a des jours où le port de Pictou est inaccessible, à cause de certaines conditions. Si vous jetez un regard sur la carte, vous verrez que le port de Pictou n'est pas bien situé, au point de vue géographique, pour être un port d'hiver. Son entrée se trouve au nord-est. Droit au nord de ce havre et à environ sept ou huit milles de Pictou, se trouve l'île de ce nom qui s'étend à quatre ou cinq milles de l'est à l'ouest, et qui forme une baie ouverte aux plus gros vents du nord-ouest et surtout du nord-est. Au cours d'un hiver comme celui que nous avons eu, le vent a soufflé surtout du nord-ouest, du nord et du nord-est, et la glace s'est amoncelée dans cette baie.

L'expérience de cette année nous démontre que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne comprend pas la stiuation, ou qu'on l'a mal renseigné ; en effet, il déclara que tous ces embarras dont on a suffert, provenaient de ce que le " Minto " a été au secours du " Stanley ", et que si ces deux navires avaient continué leur service de l'est, les communications n'auraient pas été interrompues entre l'île et la terre ferme. Examinons les faits et les rapports ; ils nous démontrent que le 2 février, le " Minto " s'est trouvé pris dans les glaces à Pictou. Il n'a pas tenté de se tirer de cette mauvaise position avant le 7, alors qu'il a réussi à se faire un chemin jusqu'à un point qui se trouve à trois milles au delà du phare, mais il fut obligé de faire route en arrière. Dans son rapport, le capitaine disait qu'il serait impossible d'avancer ou de reculer, tant que le vent ne soufflerait pas très fort du sud-ouest et que la marée ne serait pas très haute. Le 8, le 9 et le 10, le navire restait immobile dans les glaces. Le 11, il atteignait Georgetown, et le 12, il était de retour à

Pictou. Le 13, le " Minto " ne put sortir de ce port. Le 14, il quittait Pictou, et le 15, le 16, le 17 et le 18, il se frayait un chemin du port de Pictou à un point situé à cinq milles à l'est de l'île de Pictou ; il se trouvait un peu plus à l'est de sa route régulière. Pendant ce temps-là, le " Stanley " se trouvait au large d'Arisaig. Les deux steamers restèrent dans la même position jusqu'au 25, alors que le " Minto " réussit à approvisionner de charbon le " Stanley ". Il est admis par tous ceux qui connaissent les faits, qu'il était impossible de pénétrer dans le port de Pictou ; et lorsque le " Stanley " a remorqué le " Minto " jusqu'à Pictou, le mardi, 17 mars, il s'est heurté à une barrière de glace qui s'était formée à l'entrée du port et qu'il a fallu faire sauter à la dynamite, pour permettre à ce navire de se frayer un passage pour entrer dans ce port. Voilà un fait qui ne peut être nié. Le havre de Pictou ne peut donc être considéré comme pouvant nous donner des communications régulières toute l'année, tandis qu'en nous servant des autres routes, nous pouvons généralement compter sur une navigation assez bonne. Je ne veux pas détailler au long les mérites de la route du Cap de la Traverse et du Cap Tourmentin. J'ai déjà il y a deux ans, démontrer les avantages de ces routes au point de vue de la distance, et en tenant compte des mouvements et de l'état de la glace à ces endroits. Il y a toujours moyen de traverser à ces deux points, et des personnes d'expérience qui connaissent parfaitement les lieux, m'assurent que si l'on exécutait des travaux pour permettre aux navires d'atteindre facilement ces deux endroits, on pourrait établir un service plus régulier que celui que nous avons maintenant.

Quant à moi, je crois fermement qu'il est facile de construire un tunnel. Cela mettra facile de construire un tunnel. Cela mettra fin à ces récriminations au sujet de la navigation d'hiver, récriminations qui existeront toujours. Le trésor du Canada s'enrichit d'une façon splendide; nous dépensons des millions pour améliorer l'ouest du pays, pour construire des chemins de fer, et nous accordons des subventions de toutes sortes. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement ne prendrait pas sérieusement ce projet en mains, et ne ferait pas une enquête sur ce sujet. Ce tunnel ne coûterait que $10,000,000 ou $12,000,000, et, assurément, l'Est mérite quelque considération, vu que l'on s'occupe tant de l'ouest. Nous ne nous plaignons pas du développement de l'ouest ; nous ne reprochons pas au gouvernement de dépenser de l'argent pour améliorer cette partie du pays, mais nous ne devons pas négliger les intérêts de l'est. L'an dernier seulement, le gouvernement a payé $1,000,000 comme indemnité partielle, non pas comme paiement complet, pour l'inexécution des conditions de l'union en ce qui se rapporte à la navigation d'hiver. Avant longtemps, peut-être, notre population demandera un autre million de dollars, et si le désastre financier et commercial qui a été le résultat de l'interruption du service l'an dernier, doit se répéter, $1,000,000 ne satisfera pas le peuple de l'Ile du Prince-Edouard. C'est une question très sérieuse, et le gouvernement devrait examiner s'il ne ferait pas bien de consulter des ingénieurs, des personnes compétentes pour connaître leur opinion sur la construction de ce tunnel entre le Cap Tourmentin et le Cap de la Traverse. Tout de même, il nous faut une jetée et d'autres travaux utiles. Ce tunnel ne peut se construire dans un an, dans quatre ou cinq ans, et il nous faut dans l'intervalle, une navigation d'hiver. Nous avons besoin d'un nouveau steamer et d'une jetée à la pointe Carlton. Le ' Stanley ' ne pourra bientôt plus servir, et le 'Minto' ne peut certainement pas suffire à transporter le fret entre la terre ferme et l'île. Notre population souffre depuis longtemps. Tous les ans, le gouvernement l'a bernée avec des promesses fallacieuses et ne lui a donné qu'une navigation d'hiver absolument défectueuse.

Je ne saurais la désigner sous un autre nom. On ne peut invoquer d'excuse, car l'abus s'est répété d'année en année, et nous l'avons constaté de très près cette année-ci. Nous ne pouvons obtenir qu'on améliore ce service ; et pourtant, il est possible que les capitaines soient désireux de satisfaire le public. Un député de la Chambre locale a déclaré qu'à sa connaissance—et il offrait d'en donner la preuve—c'était en conformité à des instructions reçues qu'un des capitaines ne donnait pas le service requis. C'est l'idée généralement admise dans l'Ile du Prince-Edouard qu'on cherche à nuire le plus possible à la ligne de Summerside au cap Tourmentin. Il se peut que les fonctionnaires à Ottawa cherchent à assurer le service, mais ils ne se rendent pas compte des changements qui peuvent survenir dans le cours d'une journée relativement à la place ; et jamais le service ne sera satisfaisant à moins qu'on ne nomme un bureau local de direction ou un agent du ministère qui ait assez d'énergie pour agir de lui-même et faire donner le service sans être entravé par les exigences du formalisme administratif. Il nous faudrait quelqu'un sur les lieux qui fût en mesure d'ordonner comment ces navires feront le service. Il nous faudrait soit un agent du ministère de la Marine et des Pêcheries capable de faire la besogne, ou bien un bureau de direction local, comme le demandent nombre de citoyens influents de l'île. Je n'en dirai guère davantage. Il est grand temps que les ministres se rendent comptent qu'il leur faut s'occuper sérieusement de cette affaire. La population de l'Ile du Prince-Edouard, elle, s'en rend compte ; elle sait par expérience que certaines améliorations sont requises sur le champ. Ele sait que les deux navires que nous avons ne suffisent pas pour le service, et qu'il nous

M. LEFURGEY.

faudrait des facilités pour le débarquement à Carlton Point.

La motion est adoptée.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de tous raports, correspondance, pétitions et papiers, qui se trouvent dans le ministère de la Marine et des Pêcheries ou autre ministère, concernant la construction et l'installation de passes-migratoires dans la rivière du Nord, traversant le comté des Deux-Montagnes, à partir de son confluent avec la rivière Ottawa, à Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, jusqu'à Saint-Jérôme, dans le comté de Terrebonne, dans le but d'empêcher la destruction du poisson dans la rivière du Nord.—M. Ethier.

Copie de toute correspondance, arrêtés ministériels et autres documents se rapportant en quelque manière aux améliorations ou travaux faits par le gouvernement des Etats-Unis : 1. Dans la rivière Détroit et le lac Erié ; 2. Dans d'autres eaux internationales.—M. Cowan.

Copie de tous arrêtés ministériels, mémoires, lettres, télégrammes et autre correspondance, et de tous autres documents et communications écrites entre le 1er janvier 1897 et le 1er mai 1903, se raportant en quelque manière à l'octroi de l'autonomie provinciale aux Territoires du Nord-Ouest ou à l'organisation desdits Territoires en une ou plusieurs provinces.—M. Borden (Halifax).

## LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DES MINES DU KLONDIKE.

M. C. F. McISAAC (Antigonish) : Je propose :

Que la requête de la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, nonobstant l'expiration du terme fixé pour présenter des pétitions en vue d'obtenir l'adoption de bills d'intérêt privé, soit lue et reçue et référée au comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'honorable député (M. McIsaac) voudra-t-il nous dire pour quel motif il demande de prolonger le délai dans ce cas particulier ? Il se peut fort bien qu'il y ait d'excellentes raisons pour le faire ; d'autre part, si nous prolongeons le délai dans ce cas-ci, il va nous falloir le prolonger dans tous les autres cas, à moins que la présente demande ne soit fondée sur des motifs exceptionnels.

M. McISAAC : La charte dont nous voulons prolonger la durée n'expire que dans à peu près deux mois. Les promoteurs de ce chemin de fer sont arrivés récemment du Klondike, et une fois rendus ici ils s'aperçurent qu'il leur faudrait fournir au ministère des Chemins de fer et Canaux certains renseignements qu'iis n'étaient pas en état de lui fournir avant l'expiration du terme. Je n'ai pas encore tous ces renseignements en main, mais ils seront à même de les fournir au comité des ordres permanents. Tout ce qu'ils demandent pour le moment, c'est que cette affaire soit référée au comité des ordres permanents auquel toutes les raisons seront soumises.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit à mon honorable ami que nous réserverions la décision quant au mérite de la demande ; mais la présente motion a simplement pour but de permettre que la question soit soumise au comité des ordres permanents.

M. BORDEN (Halifax):S'il est entendu que c'est une simple formalité, je ne m'y opposerai pas. Mais il me semble que dans un cas comme celui-ci, il faudrait pouvoir alléguer des raisons particulières ; car en nous rendant à la demande de l'honorable député, nous enfreignous notre règle. Toutefois, le premier ministre étant d'avis de laisser passer cette motion, je ne m'y opposerai pas davantage.

La motion est adoptée.

## LA PROTECTION DES ANIMAUX.

La Chambre siège de nouveau en comité sur le bill (n° 39) en vue d'assurer plus efficacement la protection des animaux et d'amender le code criminel, 1892.—(M. Brock.)

Article 1,

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La définition du mot animal que mon honorable ami veut donner ici ne me paraît guère acceptable. En vertu de cette définition s'il se trouvait un serin, par exemple, dans une voiture de chemin de fer, il serait du devoir de la compagnie d'assurer son confort et ses aises.

M. BROCK : Dans la préparation de ce bill j'ai cherché à éviter tout ce qui pouvait le rendre absurde. Je suis très désireux qu'il soit adopté, et je serais consentant à biffer le mot "oiseau," si l'honorable ministre le désire. Une des fins de ce projet de loi est d'empêcher que les vaches ne soient serrées l'une contre l'autre en étant conduites au marché, et d'empêcher que de petits animaux et des oiseaux ne soient entassés dans des cages. Il n'est pas probable que beaucoup de serins soient expédiés dans des wagons de marchandises.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui donner un conseil ? Certains amendements au code criminel sont en ce moment mis à l'etude par un fonctionnaire de notre département qui a une grande expérience dans la préparation de projets de loi de cette nature. Si mon honorable ami veut bien passer au bureau de M. Fraser, celui-ci pourra trouver la solution de quelques-unes des difficultés en question et rendre le bill plus maniable qu'il ne l'est sous sa forme présente.

M. BROCK : Serait-il possible dans ces conditions de le faire passer dans le cours de la présente session?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans doute.

Le comité fait rapport de ses travaux.

## INCENDIES CAUSES PAR LES CHEMINS DE FER.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) propose la seconde lecture du bill (n° 23) en vue de permettre l'indemnisation des victimes d'incendies causés par les chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Veuillez nous fournir des explications.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (Texte): M. l'Orateur, le projet de loi qui est maintenant soumis à la Chambre, pour la seconde lecture, est la copie exacte d'un projet de loi qui a été présenté en 1902 au parlement impérial, et dont la seconde lecture fut votée par 307 contre 80. Malgré ce vote, le leader de la Chambre des communes anglaises, a eu assez d'influence, je suppose, pour empêcher le bill de devenir loi.

D'après la jurisprudence qui prévaut maintenant en Angleterre et qui prévaut également ici, les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des incendies qui peuvent arriver par l'exploitation de leurs voies ferrées, lorsqu'elles établissent que leurs locomotives étaient dans un ordre parfait.

Ces dispositions, comme je vais l'établir, sont contraires au droit commun. Les compagnies de chemins de fer jouissent, en Angleterre et ici, de privilèges qui leur sont conférés par leur charte. Si elles étaient soumises au droit commun anglais, dans les provinces anglaises, comme dans la province de Québec elles seraient tenues responsables des dommages causés. Toute la question est traitée longuement au volume 7 des rapports de la cour d'Appel d'Ontario, et à la page 166 on voit cet énoncé de principe :

> Le principe général du droit commun se trouve correctement énoncé dans la cause de Fletcher vs Rylands, c'est celui-ci : lorsqu'un individu introduit ou utilise chez lui une chose d'une nature dangereuse, il doit garder cette chose chez lui à ses risques et péril. Il est responsable des conséquences si cette chose s'échappe et occasionne des dommages à ses voisins.

Et le Conseil privé, dans la cause maintenant fameuse du Pacifique Canadien vs Roy, dit la même chose, à la page 231, des rapports "Appeal Cases" 1902. Le Conseil privé reconnaît que d'après le droit commun anglais, les compagnies de chemin de fer pourraient être tenues responsables. Si elles sont exemptées de responsabilité, c'est parce qu'on considère que le pouvoir du parlement est suprême, et que le parlement ayant permis aux chemins de fer de faire certains actes dont on se plaint,—c'est-à-dire se servir de locomotives pour l'exploitation de leur entreprise,—ces compagnies ne sont pas responsables. Voici ce que le Conseil privé dit entre autres choses :

> Le savant avocat de l'intimé a beaucoup insisté sur la jurisprudence particulière de la province de Québec. Mais en vérité il n'existe pas entre la loi d'Angleterre et la loi de Québec de différence à cet égard, comme il a paru le supposer. La loi d'Angleterre, tout comme celle de la province en question affirme la maxime : "*Sic utere tuo ut alienum non lædas*"; mais l'état antérieur du droit, dans Québec, en France, ou en Angleterre, ne saurait rendre invalide les déclarations positives du statut. La question est de savoir, non pas ce qu'était le droit commun de l'un ou de l'autre de ces pays, mais de savoir quelle interprétation il faut donner aux paroles très claires autorisant l'exécution des actes mêmes dont on se plaint.
>
> La législature est suprême, et si elle a édicté que tel acte est légitime, cet acte ne saurait être une faute ou un tort entraînant des dommages. L'acte à faire est un privilège aussi bien qu'un droit et un devoir, et il semble à Leurs Seigneuries qu'il se trouve couvert par les termes précis du code (article 356).

Comme on le voit, il est bien admis ici que c'est un privilège pur et simple, que la législature a conféré à une compagnie de chemin de fer, et que si elle était soumise au droit commun, anglais ou français, elle serait responsable, lorsqu'elle cause des incendies sur les propriétés avoisinantes.

D'ailleurs, il me semble que le principe de ce projet de loi ne peut être contesté. Une compagnie de chemin de fer a le droit de se servir de sa propriété, mais non pas de celle de son voisin, et si elle lance par ses locomotives des étincelles sur la propriété du voisin, lesquelles causent des dommages en provoquant un incendie, elle se trouve par là même à jouir également de la propriété de ce voisin. Non seulement elle en jouit, mais elle en abuse. J'espère que, pour ces motifs, le principe de ce projet de loi sera voté par cette Chambre.

Aux Etats-Unis, par exemple, le Connecticut, le Maine, le Massachusetts, le Rhode-Island et la Caroline du Nord, entre autres, ont adopté des lois qui rendent les compagnies de chemin de fer responsables des incendies qu'elles allument par leurs locomotives.

A la dernière session, j'ai présenté un projet de loi semblable à celui-ci. L'honorable premier ministre s'exprima alors en termes très favorables sur le but que je cherchais à atteindre. Comme une mesure émanant de l'initiative d'un député a, d'ordinaire, peu de chance de passer, il me semble que je ne puis mieux faire que de remettre ce projet de loi sous la protection du gouvernement en lui demandant de bien vouloir cette année le faire adopter.

On dira peut-être que ce projet de loi n'est pas rédigé comme il devrait l'être, et que cette matière ne relève pas de notre compétence. Je ne partage pas cette manière de voir parce que si les compagnies de chemin de fer jouissent d'immunités conférées par ce parlement, ce même parlement a le droit de décréter que ces compagnies seront responsables des dommages qu'elles causent, et que ceux qui souffrent de ces dommages auront le droit de réclamer une indemnité.

C'est là, du reste, une question de détail que celle relative à la rédaction. Le projet de loi déclare que dans des cas d'incendie causés par des compagnies de chemin de fer, ceux qui souffrent des dommages résultant de ces incendies auront le droit de recouvrer une indemnité des compagnies. Il importe peu que nous déclarions par une loi que les compagnies sont responsables de ces dommages, ou qu'elles sont soumises au régime du droit commun, en dépit des immunités à elles conférées par ce parlement.

Le droit commun étant le même dans toutes les provinces, ce n'est qu'en vertu d'une loi de ce parlement qu'on a déclaré qu'elles ne devaient pas être tenues responsables des dommages provenant de l'exploitation de leur entreprise.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) (Texte): J'approuve le principe que le projet de loi de mon honorable ami (M. Demers) a pour but de consacrer. Je voterai en conséquence avec beaucoup de plaisir en faveur de cette mesure, parce que je considère qu'elle formule une réglementation équitable en la matière. Mais, d'un autre côté, je me demande si cette mesure donnerait parfaitement satisfaction au désir de mon honorable ami. Il s'agit en ce moment d'une question qui a été beaucoup agitée parmi les jurisconsultes, surtout dans la province de Québec, et plusieurs ont exprimé l'avis qu'un projet de loi, aussi direct que l'est celui-ci, constituerait un empiétement sur le domaine législatif des provinces. J'admets qu'après avoir entendu l'argumentation de mon honorable ami, il peut y avoir doute sur ce point-là. Comme je suis favorable à une mesure dans le sens du projet de loi, j'espère que ce dernier sera adopté à raison du principe qu'il consacre.

J'ai, pendant la présente session, préparé un projet de loi sur la même question, mais je me contentais d'affirmer, d'une manière générale, la responsabilité des compagnies de chemins de fer au moyen d'un amendement à l'acte d'interprétation des lois de ce parlement. Ce mode ne pouvait être interprété comme étant une attaque contre les droits des provinces sur des matières relevant de leur domaine législatif.

Quant à ce qui concerne la province de Québec, nous avons déjà ce principe dans notre législation, lequel a été consacré par nos tribunaux dans la cause de Roy. Ce point n'offre aucun doute, et malgré la prétention de l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), dans un travail très intéressant, tendant à établir une grande différence entre le pouvoir législatif en France et ici, et donnant un caractère beaucoup plus fort, beaucoup plus accentué à notre pouvoir législatif, malgré cette argumentation très forte, je crois que la question des dommages causés par les compagnies de chemins de fer dans leur exploitation en est une qui tombe dans le domaine du pouvoir législatif provincial.

Dans la province de Québec,—c'est du moins ainsi que je comprends—nous avons un recours en dommages contre une compagnie qui, dans son exploitation, met le feu à nos propriétés. Mais dans les autres provinces, la loi est différente. Je comprends que dans ces autres provinces, on applique strictement le principe du droit commun anglais, qu'une compagnie incorporée par le parlement et qui exerce ses pouvoirs avec toute la prudence voulue, n'est pas responsable des dommages causés.

L'effet du projet de loi de mon honorable ami, s'il est adopté par ce parlement,—et j'espère qu'il le sera—sera d'introduire dans tout le Dominion le principe très sage qui domine dans le droit de la province de Québec. Si cette mesure est *intra vires*, elle changera certainement le droit commun des autres provinces et placera les compagnies de chemin de fer, incorporées ici, dans la même position que celles incorporées dans la province de Québec.

Cette loi sera avantageuse pour les cultivateurs, mais si elle est *ultra vires*, je crois que les compagnies invoqueront ce moyen pour en contester la validité. Dans tous les cas, je suis favorable à ce projet de loi.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) (Texte) : M. l'Orateur, j'appuie volontiers le projet de loi que mon honorable ami le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) vient d'expliquer avec tant de lucidité. Une loi de cette nature s'impose depuis longtemps à l'attention du législateur. Il n'est pas rationnel que les compagnies de chemins de fer jouissent de privilèges comme ceux que la jurisprudence nouvelle du Conseil privé de Sa Majesté semble devoir créer en leur faveur. Vous vous le rappellerez sans doute, cette jurisprudence a été accentuée surtout par une décision rendue par les lords du Conseil privé, dans une cause où la puissante Compagnie du Pacifique Canadien et un pauvre colon de la province de Québec, du nom d'Adrien Roy, étaient parties. J'ai déjà relaté, dans un débat antérieur, les diverses phases de ce litige désormais célèbre. Vers 1901, l'un des convois du Pacifique ayant traversé la propriété de ce colon, un incendie causé par les escarbilles de la locomotive, détruisit la réserve forestière et les bâtiments de ce malheureux. Celui-ci intenta une action en dommages contre la Compagnie du Pacifique, et la cause fut jugée par M. le juge Langelier, dont notre magistrature et notre barreau s'honorent à juste titre. Le jugement accordait au demandeur $400 à titre de dommages, et les frais de l'action. La cause fut portée en appel et le jugement de la cour Supérieure fut confirmé à l'unanimité. Le jugement de la cour d'Appel est très élaboré et contient une revue complète de la jurisprudence jusqu'alors suivie et adoptée dans la province de Québec. C'est un véritable arrêt, et il y avait lieu de croire qu'il serait respecté par les lords du Conseil privé. Néanmoins, la Compagnie du Pacifique voulut épuiser toutes les juridictions, et au moyen de l'appel de grâce, elle porta sa

cause au Conseil privé. Or, malgré l'interprétation logique donnée par nos tribunaux à l'article 1053 du code civil, et une longue série de décisions rendues et par la cour Supérieure et par la cour d'Appel, le Conseil privé passa outre, renversa le jugement auquel j'ai fait allusion, et créa une jurisprudence toute nouvelle, du moins quant à la province de Québec. Cette décision créa une vive commotion dans notre monde judiciaire et elle fut vivement critiquée. J'ai, moi-même, attiré l'attention du ministre de la Justice, l'an dernier, sur cette nouvelle interprétation donnée à notre loi, et il m'a toujours semblé que, même en vertu de l'Acte des chemins de fer, les compagnies qui causaient des dommages aux propriétés situées le long de leur voie ferrée, ne pouvaient échapper à la responsabilité prévue par les articles 1053 et 1054 du code civil. C'est là aussi l'opinion des juges tant de la cour Supérieure que de la cour d'Appel. Il faut pourant, bon gré mal gré, accepter désormais la nouvelle jurisprudence créée par le Conseil privé. Le remède, nous le trouvons clairement exprimé dans le projet de loi actuellement soumis à notre considération. Si nous voulons ne pas créer de privilèges en faveur des compagnies, si nous voulons qu'elles soient mises sur un pied d'égalité avec les particuliers, il va de soi que le projet de mon honorable ami le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) doit être sanctionné par le parlement. L'occasion est propice, l'honorable ministre des Chemins de fer demande actuellement la refonte de la loi régissant les voies ferrées. Pourquoi le principe si nettement posé dans ce bill ne serait-il pas incorporé dans la loi générale ? Cet amendement s'impose si nous voulons faire respecter la loi édictée par notre code, rendant par là les compagnies passibles des dommages causés par leur exploitation dans les régions qu'elles traversent. J'appuie donc ce projet de loi dans l'espoir que le ministre des Chemins de fer y trouvera le remède que requiert la situation nouvelle créée par la décision malheureuse du Conseil privé.

M. W. A. GALLIHER (Yale-Caribou) : Ce projet de loi, à mon avis, est d'une grande portée. Il est à propos qu'il soit lu une seconde fois, puis référé au comité des chemins de fer, où les diverses parties intéressées pourront être entendues. Je ne m'oppose pas à sa seconde lecture ; mais je suis d'avis qu'il soit référé au comité des chemins de fer, où nous aurons l'occasion d'entendre toutes les objections qui pourront être faites par les intéressés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis de l'avis de mon honorable ami qui vient de parler : Ce bill devrait être référé au comité des chemins de fer. Il a pour but de permettre l'indemnisation des victimes d'incendies occasionnés par les étincelles des locomotives. Un bill semblable fut présenté à la Chambre des communes, en Angleterre, mais fut laissé en suspens à la suite de cette première présentation. Présenté de nouveau au mois de février 1901, il fut adopté en deuxième lecture sur un vote de 370 contre 80.

Nous pouvons juger par là de ce qu'est le sentiment en Angleterre au sujet d'une loi de cette nature. Pour ma part, je considère que, lors de la discussion qui a eu lieu en cette Chambre au sujet du jugement rendu par le Conseil privé dans la cause Roy contre la compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, on a été plus loin que les circonstances ne le justifiaient. Ce jugement du Conseil privé n'empiétait en rien sur les lois civiles de la province de Québec ou sur les privilèges dont jouit cette province. Le principe posé était celui-ci: lorsqu'un corps législatif,—le parlement canadien, par exemple,—établit une compagnie qu'elle a le pouvoir d'établir, tant que cette compagnie exerce les privilèges qui lui ont été accordés, en la manière spécifiée par le parlement, elle ne peut commettre de faute qui la rende passible de dommages. Le principe sur lequel se fonde la loi de la province de Québec en matière de dommages, c'est que tout homme est responsable des dommages causés par sa faute ou celle de son agent. Mais comment pourra-t-il y avoir faute de la part d'une compagnie, si elle ne fait qu'exercer les privilèges à elle confiés par la législature qui lui a donné l'existence, et si elle n'exerce ces privilèges qu'en la manière spécifiée par cette législature ? C'est là toute la question décidée par le Conseil privé. Il ne cherche aucunement à empiéter sur les lois de la province de Québec. Le principe posé est celui-ci (et cette décision se fonde sur une doctrine admise partout) qu'on ne peut être tenu responsable d'actes commis en vertu d'un statut, pourvu qu'il n'y ait pas eu de négligence dans l'accomplissement de ces actes. Prenez la cause de Roy contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il paraîtrait (bien que le fait ne soit pas établi à mon entière satisfaction) que des escarbilles provenant, d'une locomotive de la compagnie avait mis le feu à un bâtiment appartenant au demandeur. Le point décidé par la cour fut que si la locomotive était pourvue de tous les accessoires modernes, comme le demande le statut, la compagnie n'était pas en faute et il ne pouvait y avoir de recours en dommages contre elle. Le statut qui autorise la compagnie à exploiter son chemin, détermine en même temps dans quelles conditions le chemin de fer pourra être exploité et les locomotives construites, et une de ces conditions, c'est que les locomotives seront pourvues de tous les accessoires modernes. Tant que vous vous conformez aux statuts, où peut-être la faute ? Le Conseil privé n'a pas décidé autre chose. C'est le complément nécessaire de l'exercice du pouvoir législatif et de la pleine jouissance des institutions parlementaires : si le parlement

a le pouvoir de passer des lois instituant des compagnies, il doit aussi avoir le pouvoir de conférer à ces compagnies tout ce qui est nécessaire à l'exercice des privilèges qui leur sont accordés. Ce serait un état de choses intolérable si une grande compagnie de chemin de fer, instituée civilement par ce parlement, était soumise dans l'exercice de ses privilèges aux lois particulières des diverses provinces. Par exemple, si le chemin de fer du Pacifique, était assujetti, en passant d'une province dans une autre, à toutes les lois provinciales en ce qui concerne les inventions dont elle doit se servir, l'exploitation de ce chemin de fer deviendrait impossible. Il est d'absolue nécessité lorsque nous accordons à une compagnie des pouvoirs que nous sommes autorisés à lui accorder, que cette compagnie ait le droit d'exercer ces pouvoirs sans être gênée par les lois de telle ou telle province. Cela est indispensable si nous voulons que nos institutions aient leur plein développement et nos lois leur plein effet. Ce bill, à première vue, me paraît entièrement dans les limites de nos attributions, si nous jugeons à propos de le voter. Si par les lois que nous votons, nous pouvons empiéter sur le droit civil ou coutumier de telle ou telle province (le droit civil de Québec, ou la loi commune d'une autre province), nous pouvons bien, de notre propre mouvement, restreindre ces lois de manière qu'elles n'aient pas pour effet d'amender la loi civile ou la loi commune d'une des provinces. Serait-il judicieux, expédient, de le faire? C'est une autre question. Mais, quoique je n'aie pas fait une étude approfondie de la question, il me semble que nous avons le pouvoir de légiférer dans ce sens.

Ce bill devrait être soumis au comité des chemins de fer, afin que tous puissent être entendus. C'est là une loi d'une très grande portée. Son effet serait de renverser toute notre législation antérieure en ce qui regarde les dommages occasionnés par les incendies allumés par les étincelles provenant des locomotives.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Il sera expédient, à mon avis, d'envoyer le bill au comité des chemins de fer, car il est de nature à modifier dans une très grande mesure la loi régissant la responsabilité des compagnies de chemins de fer dans la plupart des provinces. Dans ma propre province, et je pense, dans toutes les provinces maritimes, la loi est que les compagnies autorisées par acte du parlement à exploiter des chemins de fer, ne sont pas responsables de dommages de cette nature, à moins qu'ils ne soient le résultat de leur négligence. Tout repose sur la question de négligence. Sans avoir beaucoup étudié la question, je n'entretiens aucun doute à l'égard de notre droit de voter ce projet de loi. Car si ce parlement est autorisé à constituer une compagnie et à lui permettre d'exploiter un chemin de fer, il peut attacher au droit qu'il lui confère les tempéraments qu'il juge convenable. Une compagnie de chemin de fer qui se conforme aux conditions de sa charte ne peut être tenue responsable, si ce n'est dans le cas de négligence. Mais comme l'a fait voir mon honorable ami, le ministre de la Justice, rien ne nous empêche de donner ce droit, sujet à une certaine responsabilité pécuniaire de la part de la compagnie, même dans le cas où on ne pourrait prouver négligence. Ainsi donc, en ce qui me regarde, j'approuve la proposition de l'honorable misitre de la Justice, que ce bill soit envoyé devant le comité des chemins de fer.

La motion est adoptée, le bill lu une deuxième fois et envoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

## L'ACTE GENERAL D'INSPECTION.

M. McCARTHY : Je propose que le bill (n° 48) modifiant l'Acte général d'Inspection soit lu une deuxième fois et envoyé devant un comité spécial composé de MM. McCarthy, Thompson (Haldimand), Parmelee, Henderson, Wilson, Sherritt et Cowan.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne m'y oppose pas, pourvu que cela ne soit pas regardé comme une acceptation du principe du bill.

La motion est adoptée.

## L'ACTE DE FAILLITE.

Sur appel de l'ordre :

Pour la reprise du débat au sujet de la motion de M. Monk proposant la deuxième lecture du bill (n° 53) relatif à l'Acte de faillite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Réservé.

M. T. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il me semble, M. l'Orateur, que cette question a été suffisamment bien expliquée, et j'aimerais à connaître l'avis de la Chambre au sujet du bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si mon honorable ami (M. Monk) le préfère. Mais, à mon regret, je n'ai pu être présent lorsqu'il expliqua le bill à la Chambre, et je n'ai pas eu depuis l'occasion de lire ses explications. Je me proposais de le faire avant que le bill nous fût soumis de nouveau. Il est probable que j'aurai le loisir d'ici à quelques jours, de prendre connaissance de ce qu'il a dit, et je serai alors plus à même de discuter le bill.

M. MONK : L'honorable ministre oublie peut-être que c'est aujourd'hui notre dernière occasion dans le cours de la session présente.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas la dernière.

M. MONK : Il ne reste plus qu'un jour.

Le PREMIER MINISTRE : C'est cela. Mais mon honorable ami (M. Monk) admettra qu'avec ce petit nombre de députés pré-

sents, il ne saurait prendre l'avis de la Chambre sur le bill cet après-midi.

M. MONK : Je me contenterais de l'opinion de la Chambre composée comme elle l'est maintenant.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MONK : Naturellement, si la chose est impossible, je me soumettrai. Mais je crains fort que nous n'ayons pas d'autre occasion de consulter la Chambre sur ce bill, et j'aimerais à le faire maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami pourra prendre l'opinion de la Chambre lundi prochain ; et pour ma part, certainement, je le préférerais.

M. MONK : Je ne voudrais pas insister outre mesure ; mais si ce n'est pas contraire au règlement je demanderai le vote.

M. l'ORATEUR : Il est hors de doute que l'honorable député a le droit de proposer la deuxième lecture du bill maintenant.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Peut-être le gouvernement s'engagera-t-il à nous fournir l'occasion ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement ; je l'ai dit à mon honorable ami (M. Monk) et je le répète.

M. BORDEN (Halifax) : Pas plus tard que lundi prochain ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas plus tard que lundi prochain.

M. l'ORATEUR : Réservé.

La motion est réservée.

## L'ACTE DU MARQUAGE DES FRUITS.

M. E. D. SMITH (Wentworth-sud) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 86) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, 1901.

Il s'agit d'ajouter à la loi du marquage des fruits, immédiatement après l'article 9, ce qui suit :

9a. A la demande de toute personne ayant au moins un plein wagon de fruits, paquetés en colis fermés, prêts à être expédiés, le département de l'Agriculture enverra un inspecteur compétent le plus tôt possible pour examiner ces fruits et marquer sur les colis la désignation de la qualité des fruits qu'ils renferment.

La loi du marquage des fruits fut votée il y a deux ans et modifiée à la session dernière. Elle a donc été mise en vigueur dans le cours de la dernière saison, avec ses amendements. Nous eûmes une forte récolte de pommes de qualité inférieure, ce qui fournit une bonne occasion de mettre pleinement l'acte à l'épreuve. Sous beaucoup de rapports, il donna d'excellents résultats. Toutefois, il se produisit une difficulté. L'inspecteur était autorisé à examiner les pommes en tout lieu, et lorsqu'il en trouvait de faussement désignées, à marquer les colis en conséquence. Mais l'acte n'autorisait pas l'individu ayant des pommes à vendre, à les faire marquer de la désignation de leur qualité par l'autorité compétente (dans ce cas-ci, le gouvernement). Si cela pouvait se faire, ce serait d'un énorme avantage pour les producteurs et expéditeurs de pommes. L'expéditeur dont la marque est déjà connue, ou qui est en mesure d'établir la réputation de sa marque, n'a pas besoin d'une disposition de cette nature. Elle ne lui serait peut-être d'aucune utilité. Mais elle serait d'un énorme avantage pour le producteur ordinaire qui n'a qu'un plein wagon de pommes ; on pourrait même fixer une quantité moindre que le plein wagon.

Lorsque l'acte fut soumis à la réunion de la société des producteurs de fruits d'Ontario, cette disposition fut discutée. Mais tous tombèrent d'accord qu'il ne serait pas expédient d'étendre les pouvoirs de l'inspecteur à ce point. Les initiateurs du projet de loi étaient d'opinion qu'il ne serait pas sage de surcharger le bill du premier coup d'un trop grand nombre de dispositions ; qu'il vaudrait mieux le mettre à l'essai pendant une année ou deux tel que voté par la Chambre, afin que tous pussent juger de ses effets. Il a été en vigueur depuis deux ans et tous les intéressés lui trouvent ce défaut. Toute personne tant soit peu au courant du commerce des pommes se rendra facilement compte de l'avantage qu'il y a pour l'expéditeur de pouvoir faire marquer ses pommes d'une désignation établissant qu'elles sont bien de la qualité qu'il pensait. Presque chaque individu a son idée à lui sur ce qui constitue la qualité de pommes n° 1. Mais si un cultivateur ayant un plein wagon de pommes, prêtes à être expédiées, paquetées, dans son opinion en conformité aux règlements de l'acte, pouvait les faire marquer n° 1 par un inspecteur officiel, il n'aurait pas à faire la réputation de sa marque ; elle serait toute faite, et sa marchandise pourrait être mise en vente aussitôt soit au Canada, ou en Angleterre. Le marché lui serait ouvert ; il n'aurait pas de difficulté à vendre. Les frais d'inspection pourraient être défrayés au moyen d'une taxe. J'ai l'espoir que la Chambre verra ce bill d'un œil favorable et permettra qu'il soit lu une deuxième fois maintenant. Il pourra être discuté plus au long lorsqu'il sera soumis au comité.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je regrette que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) qui s'intéresse très vivement à cette question, et qui est l'auteur de la loi que mon honorable ami (M. Smith, Wentworth) nous demande de modifier, ne soit pas présent. Si la chose était possible, je préférerais que la motion fût remise à plus tard. L'honorable ministre de l'Agriculture est attendu ici dans dix jours à peu près. Sans doute, si l'honorable député insiste, nous n'avons pas le droit de lui demander de remettre à plus tard la discussion de son pro-

jet de loi. Mais si la proposition lui est agréable, je lui demanderai de réserver le bill jusqu'au retour du ministre, et je propose l'ajournement du débat. Pour le moment, je dirai que le bill va bien au delà de la fin que le ministre avait en vue en faisant voter la loi en question.

On ne se proposait pas de faire faire l'examen des fruits par les inspecteurs officiels, autrement qu'au second degré. L'inspection doit être faite en premier lieu par le producteur, ou le paqueteur, qui est à même d'avoir une connaissance personnelle du contenu des colis. L'inspection officielle n'est faite que plus tard, l'inspecteur devant marquer tout baril ou toute boîte qu'il trouve portant de fausses marques. A mon avis, si ce bill devenait loi, il nous faudrait employer un bien plus grand nombre d'inspecteurs que nous n'avons, et il serait fort difficile de mettre ses dispositions en pratique. L'inspection officielle ne saurait ici donner des résultats aussi sûrs que l'inspection par le producteur même. Mon honorable ami demande que lorsqu'un wagon de fruits est prêt pour l'inspection que l'inspecteur officiel en fasse l'examen. Mais comment cet inspecteur pourra-t-il faire l'examen de ce plein wagon de fruits, à moins d'ouvrir chaque colis ? Ce sera là, à mon avis, quelque chose de très embarrassant. Assurément, il est beaucoup plus dans l'intérêt du producteur qu'on lui laisse la responsabilité de marquer lui-même ses fruits. C'est lui qui en profite ou qui en souffre, suivant qu'il se sert des marques pour se faire une renommé, ou, au contraire, pour tromper le public. Je ne suis pas versé en la matière comme l'est mon honorable ami de Wentworth-sud (M. Smith) ; mais d'après les renseignements que j'ai reçus des fonctionnaires du département de l'Agriculture, je suis tenté de croire que son plan ne peut être mis à exécution, et que l'inspection et le marquage des fruits ne sauraient être mieux faits que par le producteur, ou le paqueteur, qui a la connaissance personnelle du contenu des colis. L'inspection officielle, pour être acceptable, voudrait dire, je le crains, l'examen de chaque colis. Dans le cas de certaines dernées, vous pouvez sans danger d'erreur, marquer un certain nombre de colis, après examen d'un échantillon, car vous avez la garantie de leur commune origine. Je crains que cela ne puisse se faire pour les fruits, qui proviennent d'un grand nombre de producteurs et d'expéditeurs.

Quoi qu'il en soit, je suggérerais que mon honorable ami qui est un horticulteur d'expérience et qui attache une grande importance à son projet de loi, le réserve pour plus tard. L'honorable ministre de l'Agriculture sera ici sous peu, et dans les circonstances, je demanderai à mon honorable ami de ne pas insister pour le moment.

M. SMITH (Wentworth) : Vu l'absence du ministre de l'Agriculture, je ne demanderai pas l'adoption immédiate du bill ; mais j'aimerais qu'on me donne l'occasion de le présenter plus tard. Il pourrait subir sa deuxième lecture maintenant et être discuté plus tard en comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je donne l'assurance à mon honorable ami qu'il aura l'occasion de présenter son bill ultérieurement ; il ne souffrira pas par suite de ce retard. Je donne la même assurance à mon honorable ami de Halton (M. Henderson), lequel a un projet de loi sur le même sujet, qui doit être soumis dans quelques instants.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

## L'ACTE DE CONCILIATION.

M. W. A. PUTTEE (Winnipeg) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, 1900.

Ce projet de loi est identique à celui que j'ai présenté moi-même l'année dernière, et il est probable que depuis il a été mis à l'étude par le ministre du Travail. A ce propos, je prierai celui-ci de nous faire part de son opinion, et de nous donner quelque idée de ce qui a été fait sous l'empire de l'Acte de conciliation depuis sa mise en vigueur il y a trois ans. Il se produit à l'heure actuelle au Canada un grand nombre de troubles ouvriers, comme l'a fait voir le débat de la semaine dernière en cette Chambre.. Dans presque chaque province on signale des différends entre le capital et le travail. Il me paraît donc, M. l'Orateur, que la députation sera disposée à s'occuper d'une proposition visant à améliorer le plus possible l'Acte de conciliation. Je vois que le ministre du Travail s'est prononcé définitivement en faveur du principe de l'investigation obligatoire, au lieu de l'arbitrage obligatoire. Je voudrais pouvoir me persuader que ces essais et ces expériences qu'il tente auront des résultats pratiques.

Mais je n'ai pas confiance qu'elles seront réellement effectives; elles pourront avoir de l'effet sur certains conflits mais pas sur le grand nombre de ceux que nous avons et que nous aurons probablement dans l'avenir. Je prétends que nous n'avons rien pour nous faire espérer que le nombre des conflits ouvriers va diminuer dans un avenir rapproché dans notre pays. Ils se sont multipliés pendant les cinq dernières années, et surtout pendant les trois dernières années. La prospérité générale qui règne dans le pays en est probablement la raison. Le prix de toutes les choses nécessaires à la vie a augmenté, mais le salaire du travailleur semble toujours être le dernier à suivre le courant et à recevoir sa part de prospérité. A ce point de vue, la prospérité a été plutôt un mal qu'un bien pour le salarié. Les travailleurs dont les salaires ont une tendance à rester au même chiffre, ne peuvent pas réussir dans plusieurs cas à les faire augmenter sans se mettre en grève,

et il leur faut souvent sacrifier leurs salaires pendant des semaines et des semaines à lutter pour obtenir une augmentation en rapport avec celle des choses nécessaires à la vie. A Winnipeg surtout, ville que je connais bien, la prospérité a été d'un grand désavantage au salarié.

Je prétends que nous n'avons pas le droit à tout événement de condamner le principe de l'arbitrage obligatoire, parce que nous connaissance de son histoire. L'arbitrage obligatoire n'est pratiqué, je crois, que depuis sept ou huit ans dans un pays jouissant comme nous, des institutions britanniques, la Nouvelle-Zélande. Le prix des choses nécessaires à la vie a augmenté dans ce pays tout comme ici, et il n'y a aucun doute que l'arbitrage obligatoire a réussi à y empêcher les grèves. Quant à dire aux dépens de qui le succès a été obtenu, les opinions à ce sujet sont partagées. On suppose généralement que le travailleur a obtenu gain de cause dans la majorité des cas. D'un autre côté, je crois que nous pouvons trouver dans la Nouvelle-Zélande même, que les travailleurs bien qu'ils s'accordent sur le même principe de la chose, ne sont pas plus enthousiastes en faveur de la loi que les patrons eux-mêmes. Les patrons, cependant, prétendent que l'acte a fait disparaître les grèves et fermetures des ateliers si désastreuses pour l'industrie.

La dispute est portée devant la commission d'arbitrage, qui est tout à fait distincte de la cour de justice, mais pendant que la cause se plaide devant cette commission et que celle-ci prononce jugement, les ouvriers continuent à travailler, leurs salaires sont payés, l'industrie ne souffre pas et quel que soit le résultat de la décision, celle-ci est acceptée loyalement par les deux côtés. Pour la première fois, je crois, il est question d'en appeler d'un jugement des arbitres. Pour ma part, je vais suivre cette affaire avec attention. Bien que je ne sois pas prêt à considérer comme une condamnation du principe de l'arbitrage obligatoire les appels que l'on peut faire d'un jugement, que ces appels viennent du patron, si le jugement est contre, ou de l'employé ou des deux à la fois. S'il était possible de faire disparaître les grèves même par la loi—et je crois que tout est possible dans ce pays, si nous savons nous y prendre, je favoriserais le principe de l'arbitrage obligatoire parce que je crois qu'il donnera la paix industrielle. Nous sommes encore très loin dans ce pays de cette paix industrielle, mais je crois que nous devons essayer de faire quelque chose pour l'obtenir. Le seul but du bill que je présente est de modifier l'Acte de conciliation de 1900.

Je suis porté à croire qu'il y a du bon dans ce bill parce que j'en trouve presque toutes les dispositions dans le bill pour aider au règlement des différends avec les employés de chemins de fer que cette Chambre discutait l'autre soir. Le but de ce bill est d'appliquer aux chemins de fer seulement, les mêmes principes qui sont contenus dans le bill n° 95. Il n'y a aucun doute que l'auteur du bill en attend de bons résultats, mais la question qui s'élève et qui doit s'élever dans l'esprit de tout le monde, est celle-ci : Pourquoi ne pas étendre le principe de ce bill aux autres industries que nous pouvons atteindre, spécialement aux mines et aux grandes manufactures ? Je crois, M. l'Orateur, que si le principe est bon à propos des chemins de fer, il devrait être également bon si on l'applique aux industries générales du pays, et je soumets que les probabilités sont qu'il serait beaucoup plus utile et qu'on l'utiliserait beaucoup plus au sujet des industries, qu'au sujet des chemins de fer. Ainsi qu'il a été démontré l'autre soir dans le débat, les grandes associations d'employés de chemins de fer ont dépassé cette période de leur organisation, où les grèves sont nécessaires. Elles ne se mettent plus en grève. Les grandes associations d'employés de chemins de fer au Canada et sur ce continent n'ont plus besoins de faire de grèves. Les difficultés sont réglées par la conciliation, dans des conférences, au moyen d'appels premièrement à un des officiers, puis à un autre plus élevé, jusqu'à ce qu'enfin l'on arrive aux vice-présidents et aux présidents du chemin de fer, et alors si l'on ne vient à aucune entente avec les représentants de la compagnie de chemin de fer, on appelle en conférence les principaux officiers des autres compagnies de chemins de fer et des associations ouvrières. Pendant les huit ou dix dernières années, cette manière de procéder a eu pour résultat d'abolir les grèves sur les chemins de fer canadiens, du moins en tant que les anciennes fraternités d'employés de chemins de fer sont concernées. Mais les nouvelles associations feront toujours des grèves parce que les compagnies de chemin de fer ne veulent pas traiter avec d'autres corps d'employés, et ce bill de conciliation pourra servir dans ces cas, mais son usage ne sera pas aussi fréquent que si on l'appliquaient aux affaires générales du pays. Bien que le directeur général des Postes (l'honorable sir W. Mulock) ait beaucoup de mérite d'avoir rédigé le bill de conciliation, je crois que l'honorable ministre doit admettre que ce bill n'affecte pas, en pratique, beaucoup de disputes, car depuis que nous avons cette loi, les disputes sont réglées sans donner de satisfaction ni causer de mécontentement, parce qu'elles s'épuisent avec le temps, non pas parce que les parties en conflit sont nécessairement opposées à la conciliation, car je prétends que dans tout conflit sérieux, les deux parties accepteraient avec plaisir la conciliation si elle leur était offerte par un tiers sans qu'aucune des deux parut l'avoir sollicitée. La raison en est que dans ces grands conflits, le parti qui demande un armistice, le parti qui demande la cessation des hostilités ou une intervention paraît admettre virtuellement qu'il est battu, et les patrons ne veulent pas demander

la conciliation parce qu'ils craignent que cela donnera du courage aux grévistes; d'un autre côté les associations ouvrières qui ont à leur disposition une caisse bien remplie pour soutenir leurs membres, n'aiment pas à demander la conciliation, parce qu'elles craignent que cela soit considéré comme une admission qu'elles ont perdu la bataille, et que dans la décision à rendre ce fait militera contre elles. C'est cette considération importante, qui, je crois, lors de la grande grève à la Nouvelle-Zélande, en 1890 ou 1892, a porté les hommes d'Etat de ce pays à dicter leur loi d'arbitrage obligatoire, loi qui opère indépendamment d'aucun désir exprimé par l'une ou l'autre partie. Je crois que si nous pouvions amender notre loi de conciliation, de façon à ce qu'on puisse la mettre en opération indépendamment des parties—le ministre ayant le pouvoir et le devoir dans un cas de conflit ouvrier de faire une enquête et d'essayer la conciliation—la probalité serait que l'on réussirait aisément à amener en présence les parties et que cela aurait le résultat de faire cesser plusieurs grèves industrielles.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami n'est pas encore rendu à la fin de son discours ?

M. PUTTEE : Non, je n'ai pas encore terminé complètement.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, par respect pour la mémoire de feu l'honorable juge Mills, qui pendant longtemps a été membre éminent et très respecté de cette Chambre, et afin de permettre aux honorables députés d'assister aux funérailles qui vont avoir lieu ce soir, j'ai l'honneur de proposer que cette Chambre s'ajourne.

M. BORDEN (Halifax) : Je considère, M. l'Orateur, qu'il est de mon devoir dans les circonstances, et à cause du respect que nous devons à la mémoire d'un homme qui a été pendant longtemps une des grandes figures dans la vie publique canadienne, et qui à sa mort, occupait une position très élevée sur le banc judiciaire de ce pays, d'appuyer la motion de l'honorable premier ministre.

La motion est adoptée et à six heures la Chambre s'ajourne.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 12 mai 1903.

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

### CHEMIN DE FER TRANS-CANADA—EXPLICATION.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais corriger une erreur qui s'est glissée dans ma réponse à une question qu'on a posée hier.

Il m'a été demandé si on avait conclu avec la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada un contrat pour la construction d'une partie quelconque de ce chemin. Il n'y a rien à reprendre dans aucune des parties de ma réponse, sauf dans la première où j'ai oublié de mentionner que, dans le mois de janvier dernier, il s'est fait un contrat pour la construction d'une étendue de soixante milles qui fait réellement partie du chemin de fer Trans-Canada.

### BAIE D'HUDSON—MODIFICATION DE SON NOM.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Je demande la permisssion de présenter le bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la Baie d'Hudson.

Quelques VOIX : Veuillez donner des explications.

Quelques VOIX : Mis de côté.

M. MACLEAN : Je demande aux honorables députés de vouloir bien m'écouter. Au point de vue politique comme au point de vue national, je crois avoir raison de présenter ce bill. Il s'agit d'affirmer notre suprématie sur les eaux de la baie d'Hudson et sur le territoire adjacent. Nous n'avons pas tout à fait réussi dans le passé à maintenir cette suprématie et à garder le contrôle de la moitié nord de ce continent. Notre négligence nous a fait perdre la grande vallée du Mississipi, la Louisiane, le Texas, l'Orégon et la côte du Pacifique....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Maine.

M. MACLEAN : L'Alaska.

M. LEMIEUX : Et vous, vous avez perdu Ontario-nord.

M. MACLEAN : Plus tard les honorables membres de la droite perdront peut-être autre chose ; ils auront peut-être à pleurer la perte des sièges qu'ils occupent en ce moment. On est à contester notre droit et nos titres à la possession d'une partie du Yukon. On vient de le dire, nous avons déjà perdu l'Etat du Maine. A quoi attribuer presque toutes ces pertes ? A ce que les Canadiens ont négligé de faire valoir leurs droits et de se faire reconnaître comme maîtres de ce pays. La région de la baie d'Hudson prend beaucoup de valeur ; un très bel avenir semble lui être réservé ; nous devrions, pour ces raisons, commencer dès à présent à nous affirmer ; nous devrions donner tout de suite à ce territoire un nom absolument canadien. Quant à la baie d'Hudson elle-même, le nom de mer Canadienne lui conviendrait mieux que tout autre. Il n'y a que deux mers qui soient plus étendues que la baie d'Hudson : la Méditerranée et la mer des Antilles.

M. CLARKE : Et la mer Caspienne ?

M. MACLEAN : La mer Caspienne est beaucoup moins étendue que la baie d'Hudson, et nous devrions être assez bons patriotes et assez bons Canadiens.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se propose-t-il d'inclure ces trois mers dans son projet de loi ?

M. MACLEAN : L'honorable ministre pense-t-il que je me propose de les inclure ? Je fais la comparaison entre ces mers et ce que nous appelons la baie d'Hudson, bien que ce ne soit pas une baie, mais une grande mer d'une superficie de plus d'un demi-million de milles carrées. La baie d'Hudson couvre une étendue plus vaste que tous nos lacs réunis. Les grands lacs du Canada ont une superficie totale de 100,000 milles carrés seulement ; mais la baie d'Hudson a une superficie de 500,000 milles carrés; et sa désignation est inexacte. On m'objectera peut-être que je vais faire disparaître un vieux nom historique. Mais, M. l'Orateur, celui qui découvrit la baie d'Hudson, ou plutôt l'homme sous le nom duquel elle est désignée, a déjà pour commémorer son nom, la rivière Hudson, dans l'Etat de New-York ; et si ce bill devenait loi, il y aurait encore pour rappeler sa mémoire les détroits d'Hudson ; et puis, ce nom n'est-il pas associé d'une manière impérissable à la légende de Rip Van Winkle ? La mesure dont je propose l'adoption m'a été suggérée par des hommes qui ont mis à l'étude les faits relatifs à la baie d'Hudson, des hommes qui ont étudié la géographie du pays, des hommes qui ont lu l'histoire du pays et qui savent de quelle manière nous avons perdu certaines possessions. Il me semble que nous avons là une excellente occasion d'affirmer notre souveraineté sur ce pays. J'ai l'espoir qu'en effet le gouvernement s'occupe de faire reconnaître sa suprématie dans cette région ; que ses fonctionnaires y prélèvent des droits de douane et y plantent notre drapeau. Si nous n'arborons pas notre drapeau dans la baie d'Hudson, il y aura de nos rivaux, hommes entreprenants, qui arboreront bientôt le leur. Ils ont déjà fait valoir des prétentions là-bas, comme ils l'ont fait pour le Yukon. Ces choses devraient nous porter à réfléchir. Et si, parmi ces messieurs de la droite, qui ne se sont pas montrés très ardents pour la protection du territoire canadien, qui auraient désiré même que le vieux drapeau cessât de flotter sur sa partie septentrionale, il s'en trouve qui rient et se moquent de l'idée.....

Quelques VOIX : Oh !. oh !

M. MACLEAN : Ah ! voilà le point sensible ; je les ai piqués au vif. C'est le temps de nous tourner de l'autre côté. En vue de notre expérience passée, de cette étendue de territoire que nous avons perdu, de cette étendue de pays que nous avons dû céder, je dis qu'il est de l'intérêt public qu'un tel projet de loi soit présenté. Il incombe au ministère de montrer qu'il s'intéresse à une question de la nature de celle-ci, qu'il s'intéresse au maintien de la souveraineté du Canada sur cette moitié du continent, et qu'il fait quelque chose pour conserver ce pays au Canada. J'ai l'espoir que le ministère se propose de donner quelque encouragement à notre ami, le capitaine Bernier, dans les efforts qu'il fait en vue de planter notre drapeau au pôle nord. Je suis très disposé, pour ma part, à appuyer ce projet. Je dis que ce bill est de la plus grande importance au point de vue national ; il a de l'importance pour l'empire, et s'il peut être à propos de le modifier, dans sa forme, je compte, du moins, qu'il recevra l'appui unanime de la députation.

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

## SUBSIDES—LES CONCESSIONS TREADGOLD.

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

Que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : Je désire soumettre à l'examen de cette Chambre la question dont j'ai donné avis il y a quelque temps, au sujet des concessions Treadgold, dans le Yukon. A la dernière session du parlement, un débat eut lieu relativement à ces concessions; mais nous étions dans les derniers jours de la session, et on n'y prêta pas l'attention qu'on aurait prêtée dans d'autres circonstances. En me reportant au compte rendu des " Débats ", je vois que le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), en réponse à quelques observations faites par le chef de l'opposition, s'exprima en ces termes :

La Chambre aurait peut-être mieux aimé être saisie de cette question de meilleure heure pendant cette session alors que nous n'étions pas occupés de la besogne urgente qu'il faut expédier à la veille de la prorogation, ce qui aurait permis de traiter l'affaire plus à fond, je puis dire que je serai heureux de la voir ramener sur le tapis, plus tard, soit par l'honorable député soit par tout autre membre de la Chambre, parce que ce sujet est un de ceux que j'aimerais entendre discuter dans ses moindres détails.

Ainsi, M. l'Orateur, en soulevant cette question maintenant, nous ne faisons que nous rendre à l'invitation que nous a faite, à la fin de la dernière session, l'honorable ministre de l'Intérieur. La députation s'en rend compte, c'est là une question importante; ces concessions sont considérables, et, suivant nous, il est expédient que la Chambre connaisse à quelles conditions ces concessions ont été faites, leur importance, et l'étendue des octrois faits à M. Treadgold et à ses associés. Il y a eu deux séries d'arrêtés ministériels. La première se compose de trois arrêtés passés le 12 juin, le 29 juin

et le décembre 1901. Puis le 21 avril 1902, comme je le ferai voir plus tard, après que certaines représentations eurent été faites au gouvernement, les arrêtés ministériels passés en 1901 furent rescindés, et un nouvel arrêté fut émis, accordant à peu près les mêmes concessions à M. Treadgold et à ses associés.

Il faut d'abord signaler à la Chambre l'importance de l'approvisionnement d'eau au Yukon, c'est-à-dire d'un système quelconque au moyen duquel les mineurs dans le district du Yukon puissent s'approvisionner d'eau. Je ne saurais citer de meilleure autorité sur la question que les paroles prononcées par le ministre de l'Intérieur, dans la circonstance déjà mentionnée, le 13 mai dernier. Les voici :

Cette question a été l'objet de nos plus vives préoccupations et d'une étude approfondie, car nous visions à obtenir les meilleurs résultats possibles. L'approvisionnement d'eau est une question dont on n'a pas encore compris toute l'importance au point de vue du développement des terrains miniers dans ces territoires du Yukon. Tant que les gisements les plus riches en or sur ruisseaux si connus aujourd'hui continueront à s'exploiter, l'absence d'un approvisionnement d'eau convenable ne se fera pas sérieusement sentir ; mais dès que ces lits commenceront à s'épuiser, ce qui ne saurait guère tarder, l'embarras de la situation devra s'imposer à notre attention. Il y a une énorme quantité de gravier aurifère de qualité bien inférieure à celui que l'on a exploité jusqu'ici, et il faudra bien exploiter ce gravier, si l'on veut que la partie du pays qui produit aujourd'hui la plus grande quantité d'or maintienne le chiffre de sa production au niveau actuel. Le gouvernement tenait donc à assurer l'inauguration d'un projet quelconque, tendant à établir un approvisionnement d'eau sur une grande échelle, et voilà pourquoi il a cru que l'intérêt même du pays, l'autorisant à accorder des privilèges et des concessions marquées au coin de la libéralité.

Afin de mieux mettre en relief l'importance de cette question de l'approvionnement d'eau au Yukon, je vais citer un extrait d'une lettre qu'un ingénieur de réputation adressait le 11 novembre 1901 au ministre de la Justice du jour.

La dénudation des forêts et la colonisation du pays ont tellement modifié les conditions climatologiques que dès que le printemps s'annonce, la neige fond bien plus rapidement que par le passé, alors que le pays était plus boisé. La plupart des mineurs qui sont fixés sur les petits ruisseaux, les gorges et sur le versant des collines constatent que leur approvisionnement d'eau s'épuise si tôt, l'été, qu'ils n'ont pas même le temps de faire le lavage des tas de gravier aurifère accumulés l'hiver, cette question de l'approvisionnement d'eau est donc fort grave, et le manque d'eau a sérieusement retardé l'année dernière le développement des intérêts miniers. . . . . Il faudrait une distribution de 10,000 pouces d'eau pour le moins, dans tout le district——

Le district en question a une superficie d'au moins soixante milles carrés.

—afin d'apprivisionner les mineurs dispersés dans ce district ; et cette eau serait utilisée pour le lavage de l'or extrait des différentes locations minières qui ont actuellement une réputation solidement établie, sans compter les autres terrains qui pourraient être reconnus productifs, quand ils seront développés.

Il faut que l'eau soit substituée au bois ; la plupart des ruisseaux sont dénudés de leur bois. Force est aux mineurs d'aller chercher leur bois au loin, de sorte qu'il coûte jusqu'à $25 la corde en quelques endroits et il coûtera davantage, au fur et à mesure qu'il se fera plus rare. Par ce procédé hydraulique, on peut laver toutes les berges les plus élevées, du haut en bas, au lieu de n'exploiter que quelques pieds du terrain charrié, trois pieds plus ou moins là où il est le plus productif. Tous les lits des ruisseaux qui ont été en partie exploités par la méthode ordinaire peuvent s'exploiter de nouveau d'une façon rémunératrice, par le procédé hydraulique.

Voilà un exposé de faits très important, eu égard à ces concessions de privilèges dont il a été question plus haut.

On le voit donc, il importe d'aviser aux moyens de mettre un approvisionnement d'eau à la disposition des mineurs du Yukon ; sinon, l'or restera enfoui dans la terre pendant des centaines d'années.

En 1900 les citoyens du territoire du Yukon signèrent une pétition adressée à l'exécutif. Un comité avait reçu de la part des citoyens du Yukon, mission de faire des représentations au gouvernement au sujet de la situation du territoire à cette époque. Voici ce que déclarent les membres du comité, dans le premier paragraphe de cette pétition :

Que le 13 février 1900, les soussignés ont été dûment constitués en comité par les citoyens du territoire du Yukon, afin d'obtenir, par voie de pétition, qu'ils fussent représentés au conseil du Yukon et à Chambre des communes du Canada.

Puis au sujet des concessions minières accordées au Yukon, ils ajoutent :

Le 25 novembre 1897, le commissaire des mines d'or, contrairement aux règlements miniers en vigueur à cette époque, et en violation directe de la parole donnée aux mineurs qui exploraient et prospectaient alors le creek Dominion, le ferma aux francs-mineurs du territoire du Yukon, et en 1898, le même commissaire, de concert avec le commissaire du Yukon à cette époque, ferma aux francs-mineurs les coteaux et les emplacements de terrasse le long du creek Dominion, à titre de locations minières et cette interdiction a été maintenue par les autorités compétentes jusqu'au 11 juillet 1898.

Le 13 mars 1899, en violation des règlements établis par arrêté du conseil, tous les claims de terrasses et les coteaux sur les ruisseaux Bonanza et Eldorado——

Ces deux ruisseaux, paraît-il, comptent parmi les plus précieux du district du Yukon.

—furent fermés aux francs-mineurs à titre de locations minières et cette décision a été confirmée le 5 septembre 1899 par le Conseil privé du Canada, et jamais depuis ces districts n'ont été rouverts aux locations de claims miniers.

Pendant que ces interdictions étaient établies et maintenues sur différents ruisseaux, coteaux et claims des terrasses dans la région aurifère du territoire du Yukon, d'importantes parties de ces sections aussi fermées aux mineurs et d'autres parties de ce même territoire étaient accordées, à titre de concessions hydrauliques, par le gouvernement d'Ottawa à certaines personnes qui, pour la plupart, n'avaient jamais mis les pieds au Yukon, et certaines parties ont été concédées à titre de compensation de prétendus griefs, qui n'avaient pas de raison d'être.

Ainsi, pendant qu'on fermait ainsi ces ruisseaux aux prospecteurs ordinaires il arriva qu'à l'automne de 1899, ou abolit la relocation des claims abandonnés au territoire du Yukon. La population fut chassée du Yukon, par suite de cette prohibition virtuelle de développer le territoire ; de vastes étendues de riches terrains miniers du Yukon ont été accordées à titre de concessions, et ces concessions renferment et embrassent de précieuses fractions qu'on a refusées aux prospecteurs, pour les livrer aux concessionnaires pour la minime somme de cent cinquante dollars par mille, de sorte que, aujourd'hui les prospects et les nouvelles découvertes ont virtuellement cessé.

Voici la conclusion de la pétition :

C'est pourquoi vos pétitionnaires appellent votre attention sur les points suivants :

Troisièmement, la nécessité d'ouvrir aux franc-mineurs pour fins de locations minières toutes les parties du territoire du Yukon, dont le gouvernement est propriétaire et qui sont propres à l'exploitation de placers.

Cinquièmement, l'urgence de modifier les règlements relatifs aux concessions hydrauliques, de façon à assurer au franc-mineur le droit de choisir, d'enregistrer et d'exploiter tout terrain qui est propre à l'exploitation de placers, qu'il soit, oui ou non, couvert par une concession.

Sixièmement, l'adoption et l'application de règlements miniers de nature à donner tout l'encouragement possible d'abord, au prospecteur, puis au mineur, et enfin au capitaliste, et à assurer au pays son plein et entier développement.

Or, pendant qu'on fermait ainsi ces locations, voici ce qui se passait à Ottawa même: en mars 1898, le ministre de l'Intérieur donnait ordre de fermer au franc-mineur à titre de locations, Bonanza, Eldorado et leurs tributaires et les emplacements de berges. Puis le 7 octobre 1899, parut un règlement abolissant la relocation des claims périmés. Au cours des dix-huit mois qui suivirent, la plus grande partie de nos terrains de placers les plus productifs fut englobée dans les soi-disants concessions hydrauliques et cela à l'insu de la population du Yukon. Voici les concessions accordées sur Hunter creek : concession Williams (2½ milles carrés); concession Milne (2 milles carrés); concession Anderson (2½ milles carrés). Sur le Klondike, y compris les ruisseaux Bear et Lindow, il y a la concession Boyle (50 milles carrés). Sur le Bonanza, on compte la concession Philip (5 milles carrés); celle de Browneson et Ray, (15 milles carrés), et la Matson-Doyle, (3 milles carrés). Sur le quartz, une autre concession (d'environ 4 milles carrés) a été accordée au même Boyle, tandis que presque tous les autres ruisseaux ci-haut mentionnés ont été couverts par les concessions obtenues, la plupart du temps, frauduleusement.

Puis vint l'arrêté ministériel du 12 juin 1901, sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre, cet arrêté contient un préambule, et la soumission faite par Treadgold et ses associés figure aussi à cet arrêté, et cela, me semble-t-il, sans modification aucune: c'est-à-dire que ces messieurs ont fait au gouvernement une proposition couchée sur le papier, lui demandant une concession au Yukon à telles et telles conditions, et le gouvernement, séance tenante, prend cette lettre et l'incorpore dans l'arrêté du Conseil, sans même y changer un iota. Voici la teneur du préambule :

Attendu que l'exploitation minière qui se fait actuellement dans le district du Klondike se trouve limitée, en raison de l'insuffisance de l'approvisonnement d'eau, au lavage du gravier le plus riche dans une zône relativement fort restreinte, tandis que de grandes étendues de graviers aurifères restent inexploitées ; et vu que, d'après les renseignements obtenus du commissaire de l'or du territoire du Yukon et d'autres personnes, il appert que les richesses du district du Klondike ne peuvent convenablement s'utiliser que moyennant un approvisionnement d'eau du genre de celui que les auteurs de la demande ci-haut mentionnés sont en mesure d'établir.

Puis, l'arrêté ministériel ajoute.

En conséquence, il plaît à l'exécutif d'ordonner et il est par les présentes ordonné que la demande présentée par Malcolm H. Orr-Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick, portant la date du 31 mars 1901, dont copie ci-jointe, et qui devient, par les présentes, partie du présent arrêté du conseil, sera et est par les présentes acceptée.

Cet arrêté ministériel est peut-être le document le plus singulier qui ait jamais été signalé à l'attention de la Chambre. On ne saurait apprécier à leur juste valeur les concessions accordées par cet arrêté, sans au préalable, l'avoir bien analysé et médité.

D'abord, l'arrêté en question accorde aux concessionnaires ou permissionnaires :

Le seul droit de détourner et prendre l'eau de la rivière Klondike et à tout endroit ou points entre son confluent avec le fleuve Yukon et le creek Plat, dans le but de produire une force motrice destinée à pomper l'eau, pour l'exploitation des gisements aurifères dans le district (ci-après dénommé " le district "), comprenant les lits, berges, vallées, versements et coteaux de la rivière Klondike, des ruisseaux Bonanza, Bear et Hunter et leurs tributaires.

Plus tard, j'établierai, en m'appuyant sur l'autorité de personnes demeurant dans les territoires du Yukon, l'étendue de ce district et je prouverai que ce district embrasse probablement la partie la plus riche du Klondike. Ces individus ont priorité de droit pour détourner l'eau et établir leurs stations de pompes, de façon à créer cette force motrice sur une étendue de quarante milles de contrée, du Yukon au Creek Plat. Puis, leur ayant ainsi concédé le droit de

détourner l'eau de la rivière Klondike, l'arrêté ministériel ajoute :

La priorité de droit . . . . de détourner et prendre l'eau de la rivière Klondike, pour la distribuer et l'utiliser dans le district, surtout sur les coteaux et les bancs. . . . .

Le droit sur tous ruisseaux ou tributaire dans l'étendue du district, de détourner, prendre, enclore et emmagasiner pour les usages de l'exploitation minière toute eau non utilisée par tout franc-mineur dans l'exploitation de son claim sur tout ruisseau ou tributaire sous l'empire des règlements actuellement en vigueur relativement à l'exploitation des placers, ou touchant le détournement de l'eau pour les usages de l'exploitation minière dans le territoire du Yukon.

Plus tard, par arrêté ministériel, du 7 décembre, ce droit sur Rock creek, qui est le principal ruisseau de ce district, fut limité à 2,500 pouces de mineurs Nombre de députés, je suppose, ne savent pas plus ce qu'il faut entendre par " pouce de mineur " que je ne le savais avant d'avoir étudié la question et il sera peut-être utile de définir le terme ici. On serait porté à croire que le " pouce de mineur " indiquerait une minime quantité d'eu, mais je vois dans la " Gazette Officielle " de 1902, page 82, que le ministère de l'Intérieur a défini le pouce de mineur comme suit :

Un pouce de mineur signifiera le passage d'un pied et demi cube d'eau par minute.

Voici maintenant la définition que les dictionnaires donnent d'un pouce de mineur :

Le volume d'eau qui passera en vingt-quatre heures par une ouverture d'un ponce carré, sous une pression de 6 pouces.

Je tiens aussi de source autorisée qu'un pouce de mineur est égal à un volume d'eau de douze pieds carrés.

L'arrêté ministériel donne aussi le droit :

Le droit à tout endroit ou points dans le lit, les berges, versants et coteaux de la rivière Klondike entre son embouchure et le creek Plat, de construire et entretenir des barrages, caissons, prises d'eau, canaux et tous autres travaux nécessaires à la production de la force motrice et le droit d'entrée sur et de passage à travers tous terrains et emplacements miniers dans le but de tels constructions et entretien.

Le droit d'acheter toutes teres de la couronne dont auront besoin les concessionnaires pour les fins de leurs travaux un prix n'excédant pas dix dollars l'acre, à l'exception et réserve du bois, des mines et minéraux sur et sous ces terres.

Le droit, à tout point ou points dans le district de construire, entretenir et exploiter des stations de pompe, des usines électriques et réservoirs.

Le droit d'entrée sur et de passage à travers tous terres et terrains miniers dans le but de construire, poser et entretenir des canaux, fossés et conduites pour conduire l'eau des concessionnaires à tout point dans les limites du district.

Le droit d'entrée sur et de passage à travers toutes terres et terrains miniers dans les limites du district et dans celles du district de la rivière des Sauvages (Indian River) dans le but de construire, et entretenir des fils aériens ou souterrains et tous autres travaux pour la transmission de l'électricité pour toute fin quelconque à travers lesdits districts, et le droit de prélever et percevoir tels péages qui pourront être approuvés par l'exécutif pour l'utilisation de l'électricité dans lesdits districts.

Alors, l'arrêté donne le droit.

D'utiliser, distribuer et vendre l'eau délivrée par les concessionnaires dans les limites du district.

Par conséquent, ces concessionnaires ont obtenu d'abord le droit exclusif de détourner et de prendre l'eau de la rivière Klondike dans ce vaste district ; et cet arrêté ministériel leur a donné priorité de droit pour prendre toute l'eau dont ils auraient besoin et qu'ils voudraient prendre ; puis leur a, en outre, accordé le droit d'utiliser, vendre et distribuer cette eau dans les limites du district. Ils ont obtenu ce droit, sujet à nulle redevance sauf le droit régalien :

Le droit, sujet à nul paiement sauf le droit régalien prescrit sur la production minière, d'entrer ou de pratiquer une entrée pour tous travaux sur toutes locations minières qui sont actuellement ou seront plus tard abandonnées sur les ruisseaux Bonanza, Bear et Hunker et leurs tributaires.

Il semblerait, de prime abord, que ce pouvoir soit sans importance ; car, comme la Chambre le voit, l'arrêté ne donne que le droit d'entrée sur les claims miniers abandonnés ; or aux yeux de quiconque a tant soit peu étudié la question, ce droit est d'une souveraine importance. On n'abandonne pas ces claims miniers parce qu'ils sont improductifs. Ainsi, quand un mineur a jalonné un claim et qu'il n'a pas les moyens de le développer, ou que les appareils voulus lui manquent, il l'exploitera pendant quelque temps, puis l'abandonnera. Mais, au Klondike comme dans les autres pays aurifères, il y a des milliers de claims qui, après avoir été abandonnés ont été exploités de nouveau avec d'énormes profits. La Chambre comprend donc maintenant l'importance de l'affirmation faite dans la pétition adressée à l'exécutif et que j'ai lue il y a un instant. La Chambre comprendra aussi l'importance du règlement fermant ce riche district au prospecteur et au franc-mineur ; l'importance, dis-je, de cette prohibition qu'on leur imposera, relativement à la reprise d'exploitation des claims abandonnés. La Chambre se rappelle qu'à une certaine époque, en 1897 et en 1898, ces districts furent fermés au franc-mineur par des règlements émanant du ministère à Ottawa. Eh bien ! ces mêmes claims, dont l'abandon a été ordonné par voie de règlementation du ministère de l'Intérieur, furent cédés par voie d'arrêté aux concessionnaires, à la seule condition de payer le droit régalien. Il n'y a pas eu la moindre stipulation relative à d'autres redevances.

Par conséquent, ces concessionnaires sont entrés en concurrence avec le franc-mineur, et comme le franc-mineur n'était pas en mesure de soutenir pareille concurrence, ces messieurs obtinrent les claims abandonnés

qui se trouvaient dans ce district si riche et si productif. Si je signale tout spécialement ce fait à la Chambre, c'est que c'est une des parties de l'arrêté du conseil qui n'a été ni révoqué ni modifié d'aucune façon par l'arrêté du conseil subséquent, établi le 21 avril 1902.

En outre, ils ont priorité de droit :

La priorité de droit, s'il se découvre des filons métallifères ou gisements quelconques, au cours de l'exploitation des concessionnaires sur les terres de la Couronne, ou sur les terres ou locations possédées ou affirmées par les concessionnaires dans les territoires du district, d'entrer sur et d'acheter les locations embrassant les découvertes de la façon prescrite par les règlements régissant l'exploitation minière dans le territoire du Yukon.

Les concessionnaires ont encore le droit de prendre du bois sur les terres de la Couronne, sauf le paiement des redevances, et ils ont en outre :

Le droit exclusif, sauf le règlement ci-après, de construire, poser, entretenir, alimenter et exploiter des conduites sur roches de fond (bed rock flumes) ou toutes autres conduites pour fournir l'eau dans le district ; toutefois, tout mineur autorisé aura le droit de construire des conduites pour conduire à son claim la juste quantité d'eau à laquelle il a droit, d'après le le règlement aujourd'hui en vigueur relatif aux mines alluviales dans le territoire du Yukon, et toute eau qu'il pourra acheter des concessionnaires ; et il aura aussi le droit de construire des conduites pour le drainage de son claim.

Ainsi cet arrêté du conseil les autorise à vendre l'eau qu'ils ont le droit antérieur de détourner et de prendre de la rivière Klondike, et leur confère le droit exclusif de poser des conduites pour distribuer cette eau dans le district. Voyons maintenant quelle étendue de terrain est comprise dans cette concession. J'extrais des "Débats" la question suivante qui fut posée au ministère au cours de la dernière session du parlement :

Quelle étendue de terrain est comprise dans la concession accordée audit syndicat et fermée au reste du public ?

Voici la réponse que fit le ministre de l'Intérieur :

Les claims sur les creeks Bonanza, Bear et Hunker et leurs tributaires qui ont été choisis par des mineurs puis abandonnés et dont les titres sont périmés.

M. l'Orateur, il est tout probable que ceci ne mettra pas la Chambre en mesure de se faire une idée précise de l'étendue et de la valeur de cette immense concession. Qu'on veuille bien me permettre de citer un journal que les honorables ministres connaissent bien, puisqu'ils s'agit du "Morning Sun" organe du gouvernement au Yukon, et publié à Dawson. Les ministres n'ont pas de journal plus favorable au Yukon, et il convient de dire que l'édition du samedi du "Morning Sun" de Dawson constitue le "Journal Officiel" du district. C'est ce que m'apprennent les papiers que, en réponse à une demande de documents, le gouvernement a fait déposer sur le bureau de la Chambre. Le 14 février 1902, le "Morning Sun" paraissait avec des titres à sensation en tête de ses articles. Il faut dire qu'il a fallu un certain délai pour que la population du Yukon se fît une idée précise de l'importance de la concession faite à M. Treadgold et à ses associés; mais elle semble s'être éveillée un beau matin, quand le "Morning Sun" a publié un article que je vais citer, un article précédé de titres imprimés en très gros caractères. On m'a demandé, il y a un instant, ce que comprenait ce district ; je répondrai en citant ce journal que je suppose bien renseigné et qui, j'en suis certain, se garderait bien de publier des renseignements devant nuire au gouvernement qu'il appuyait alors. Voici l'article en question:

M. CASGRAIN.

CE QUE CELA SIGNIFIE.

Un territoire de trois cent cinquante milles carrés de superficie.
Deux cent vingt-cinq mille acres carrés.
Vingt mille dollars de bénéfice par jour.
Cinq cent vingt mille dollars de bénéfice par mois.
Trois millions cent vingt mille dollars de bénéfice en six mois.
Dix millions de profit en trois ans.
Trois mille huit cents redélimitations l'année dernière.
Trois mille sept cents réinscriptions l'année dernière.
Perte de revenu pour le gouvernement.
Diminution dans les affaires des négociants.
Diminution des garanties.
Réduction des valeurs.
Les mineurs quittent le territoire.
La confiance s'envole.

Et le "Sun" continue :

L'opinion publique ne fut pas lente à se réveiller quand le "News" parut hier soir annonçant la première nouvelle du scandale de la tentative faite par Treadgold et compagnie dans le but d'accaparer les mines. Une assemblée publique fut bientôt convoquée pour lundi soir, à 8 heures, et la salle A. B. retenue pour cette occasion. Tous ceux qui ont des intérêts dans le pays devraient se trouver là pour appuyer la résolution qui sera soumise à l'approbation de l'assistance.

La carte publiée hier par le "Daily News" et indiquant jusqu'à quel point la concession Treadgold doit entraver le développement du district minier de Dawson, constituait une leçon de choses qui a vraisemblablement plus contribué à soulever l'opinion publique contre la création de ce monopole inique que les meilleurs raisonnements passés ou à venir.

La carte indique que cette concession porte sur un territoire d'environ 350 milles carrés, soit de plus de 225,000 acres. Elle fait aussi voir que cette partie est la plus riche de tout le territoire du Yukon, tant sous le rapport du nombre des cours d'eau aurifères que sous celui du développement minier. Elle marque également qu'environ quatre-vingts cours d'eau ont été délimités, et qu'il en reste un grand nombre d'autres qui n'ont pas encore de désignation particulière. Avec ce district se trouvent compris des milliers de claims—dans le

lit et sur les rives des creeks, ainsi que sur les versants des collines—qui seraient bientôt concédés et développés si l'on n'avait pas dépouillé le mineur individuel de ce territoire minier situé si près de sa base d'alimentation, pour en faire cadeau à ce riche syndicat qui peut le garder jusqu'en 1905 sans même commencer à l'exploiter.

Que la concession comprenne un certain nombre de claims abandonnés, cela n'importe guère. Dans toutes les mines de surface il arrive que l'on délimite de nouveau et exploite avec profit des claims qui avaient été abandonnés parce qu'on les considérait sans valeur. Ainsi, pour me parler que de l'année dernière, 3,800 mineurs ont redélimité sur l'Eldorado des claims que les pionniers du Klondike avaient abandonnés. Voici une liste des creeks et coulées que la concession ferme à l'exploitation.

Le journal énumère ensuite les creeks et leurs affluents que l'on a concédés à ces gens ou qui se trouvent compris dans leur monopole, et voici ses données: haute Bonanza et quatorze affluents ; Last-Chance et trois affluents ; Hunker et seize affluents ; basse Bonanza et vingt-six affluents ; Bear et un affluent, et Gold-Bottom et trois affluents. Et le journal ajoute :

Il y a en outre un nombre infini de creeks et de coulées dont les noms n'apparaissent sur aucune carte géographique, mais où se trouvent des claims dont, pour un certain nombre, il y atous les ans préemption de titre.

La Chambre jugera de la valeur de la concession faite à ces gens non pas d'après mes observations au sujet de l'arrêté du conseil, mais plutôt d'après les explications fournies par cet organe du gouvernement, d'après les écrits publiés dans un journal qui, j'en suis persuadé, doit connaître à fond l'état des affaires du Yukon.

Voyons maintenant quelles conditions le décret de l'exécutif impose aux concessionnaires—car la Chambre doit bien s'imaginer que les concessionnaires n'ont certainement pas dû recevoir de privilèges aussi importants et aussi exclusifs sans se soumettre à quelque obligation, sans donner quelque chose en retour sinon au gouvernement, du moins aux malheureux mineurs que le gouvernement a virtuellement spoliés, si je puis m'exprimer ainsi, en faisant de telles concessions. Il est dit dans l'arrêté du conseil du 12 juin 1901 :

Les concessionnaires devront, dès avant le 31 décembre 1902, avoir dépensé, dans la poursuite de leur entreprise, une somme d'au moins $250,000.

Il fut aussi stipulé que les concessionnaires livreraient pendant l'été de 1905, le 1er juillet 1905 au plus tard, un débit d'eau d'au moins 1,000 pouces de mineur. Je dois ajouter que cette disposition fut modifiée par le décret ministériel du 7 décembre 1901, en vertu duquel les concessionnaires restent tenus de dépenser $250,000 dans la poursuite de leur entreprise et de fournir aux mineurs du district un débit d'au moins 2,000 pouces d'eau. D'autres dispositions importantes du premier décret ne furent pas modifiées par le second, et voici l'une des concessions de conséquence qui furent faites au syndicat :

Les concessionnaires ne seront obligés de payer à la Couronne ou aux autorités régionales ou locales aucun loyer, cotisation ou autre redevance pour des immeubles autres que des terres à bois, ou pour conduites, drains, biens ou profits, en dehors des droits de douane, des taxes scolaires et du droit régalien sur l'or tiré de leurs mines ou de toute taxe ou redevance en laquelle pourra être commuée ledit droit régalien.

Les biens des concessionnaires seront exempts de la représentation.

Pour le commun des mortels, le mot "représentation" n'a pas de portée bien significative ; mais quand j'en aurai fait connaître la signification à la Chambre, celle-ci se rendra compte de l'énormité de la concession faite à ces personnes. Sous l'empire des règlements que j'ai par devers moi, tout mineur libre ordinaire doit tout d'abord commencer par verser $15 pour avoir le droit de devenir mineur libre (ou franc-mineur) ; il lui faut ensuite obtenir un certificat qu'on lui délivrera contre remise de $10 ou $15, et il lui reste encore à payer chaque année un droit de renouvellement qui coûte $15. Ce n'est pas encore tout ; il est tenu ou d'exploiter son claim jusqu'à concurrence de $200 ou de payer une pareille somme au gouvernement chaque année. Voilà ce qu'on appelle la représentation, et c'est de cela que, pour une raison ou pour une autre, on a exempté les concessionnaires, les mettant ainsi en situation bien plus avantageuse que le mineur libre ordinaire. Ils n'eurent pas de certificat à payer, ni aucun droit de renouvellement à acquitter ; rien ne les oblige à faire faire le moindre travail sur leurs claims, et, ne les exploitant pas, ils ne sont pas tenus, comme le sont les mineurs libres ordinaires, de payer ces $200 au gouvernement. Pour quels motifs a-t-on fait une telle concession à ce syndicat ? Je voudrais avoir des explications sur ce point. Sous l'empire du règlement passé conformément à ce décret du conseil des ministres, les concessionnaires jouissent des droits d'expropriation les plus complets.

Les droits conférés aux concessionnaires s'étendront à une période de trente ans, à l'expiration de laquelle cesseront et prendront fin tous les droits exclusifs et antérieurs qui leur sont accordés, mais les travaux et les ouvrages construits par les concessionnaires, ainsi que les immeubles droits et privilèges qu'ils auront achetés ou acquis, continueront à être la propriété privée des concessionnaires.

Les concessionnaires auront le droit de transporter les droits qui leur sont conférés à toute compagnie ou toutes compagnies ou toutes personnes associées pour la mise à effet de la concession ou de partie d'icelle.

Je signale maintenant à l'attention de la Chambre le paragraphe suivant du décret de l'exécutif :

Les concessionnaires n'auront sur nul claim le droit d'exiger, pour l'usage de cette eau, plus d'un dollar par pouce de mineur par heure.

De sorte qu'on a mis les mineurs dans l'obligation d'acheter leur eau des concessionnaires. Il ne leur était plus permis de se construire des conduites d'eau, ni de s'approvisionner d'eau à la rivière Klondike pour exploiter les plus riches districts aurifères du Klondike, mais force leur était, pour chaque pouce de mineur d'eau qu'on leur fournissait par heure, de verser un dollar à la caisse du syndicat. Le décret ministériel du 7 décembre 1901 a réduit le coût de l'eau à vingt-cinq cents (25 cents) par pouce de mineur par heure. Il faut croire que cette concession est entachée de louche depuis son origine—que si l'on a fixé le prix de l'eau à un chiffre aussi élevé, c'est ou par ignorance de l'état des choses au Yukon, ou pour quelque autre motif que je n'entends pas qualifier ici. Je le répète, il a fallu un certain temps aux citoyens du Yukon pour se rendre compte de l'immensité des pouvoirs exclusifs conférés à M. Treadgold et à ses associés. Je trouve parmi les documents déposés sur le bureau de la Chambre certaine correspondance échangée entre feu le sénateur Wood et le ministère de l'Intérieur, et cette correspondance comprend une lettre adressée par la maison Holmes, Miller et Cie, de Dawson. Cette lettre est adressée à la maison dont faisait partie le défunt sénateur, et fut écrite à la date du 13 février 1902, c'est-à-dire quelque temps après l'adoption de l'arrêté de l'exécutif, le 7 décembre 1901. De ce moment-là, le gouvernement fut au fait de l'inquiétant état de choses créé par cette concession et, étant mis sur ses gardes, il était tenu de mettre une fin immédiate aux abus qui s'étaient ainsi fait jour. Voici le texte de cette lettre :

Nous vous adressons un numéro d'un journal de Dawson où vous trouverez un article marqué au crayon et que nous désirons signaler à votre attention.

L'état de choses actuel, s'il se continue, aura pour effet d'interdire au mineur et au prospecteur l'accès des deux tiers de notre région aurifère qui, pendant deux ou trois ans à venir, et peut-être plus longtemps encore, ne subira pas le moindre développement, et d'affaiblir dans une proportion de 25 à 50 pour cent toutes les branches du commerce. Vous ne sauriez assurément pas porter assez peu d'intérêt au développement et à l'avancement de cette région pour voir d'un œil indifférent un tel défi porté aux convenances en matière d'administration.

Cette affaire intéresse directement tous les manufacturiers, tous les négociants en gros du Canada, et nul d'entre eux ne devrait avoir de repos que lorsque le présent état de choses aura disparu.

Cette manière de gérer les affaires du Yukon a eu pour effet de chasser de cette région plus de 8,000 prospecteurs honnêtes et respecteux des lois, venus de l'Angleterre, du Canada, de l'Australie et des Etats-Unis, et si le présent état de choses se maintient, il ne restera presque plus de trace de ce qui fut un jour un centre de richesse et de prospérité.

M. CASGRAIN.

S'il vous était donné de venir avec nous jeter un coup d'œil sur les creeks, vous verriez que grâce à cette concession d'immenses étendues de terrain restent inexploitées, tandis que les terrains contigus ressemblent à des ruches humaines tant y est grande l'activité que l'on apporte à la recherche de l'or.

Nous ne nous exagérons point la situation. Nous avons gardé le silence jusqu'à présent, mais il est temps que la population entière du territoire du Yukon—hommes, femmes et enfants—proteste contre une mesure qui constitue une menace contre sa prospérité et contre ses foyers.

Espérant que vous voudrez bien accorder votre attention à cette affaire et agir en conséquence.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos tout dévoués,
HOLMES, MILLER ET CIE.

Dans une autre lettre écrite un peu plus tard, le 17 février, les mêmes personnes disent encore :

Nous vous adressons aujourd'hui deux numéros marqués au crayon du " Daily News " et du " Morning Sun," de Dawson. Le dernier de ces deux journaux est ici l'organe du gouvernement. Nous désirons appeler votre attention sur les articles qui traitent des " concessions Treadgold."

Nous serions heureux de vous compter au nombre de ceux qui nous aideront à faire annuler cette concession ; car de cette annulation dépend le succès ou la ruine d'un grand nombre de maisons d'affaires de Dawson.

Quant à nous, nous sommes exposés à voir notre commerce diminuer de 25 à 50 pour cent. Ni le " Daily News " ni le " Sun " n'exagèrent les dommages que cette concession va faire souffrir au commerce de l'endroit.

Nous espérons que vous n'épargnerez aucune peine en cette affaire et que vous n'hésiterez pas à mettre en jeu autant d'influences que possible.

Il doit s'agir ici d'une maison importante, sans quoi feu le sénateur Wood, qui était un citoyen fort estimable et un excellent ami du gouvernement, n'aurait pas jugé à propos de communiquer ces lettres au ministère en même temps que les extraits de journaux dont j'ai parlé. Je ne fais pas de remarques sur la concession, sachant que je n'en saurais faire voir toute l'injustice aussi bien que la population même du Yukon. Le " Daily News " du 15 février publiait ce qui suit—je continue de puiser dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre :

Les gens ne font que commencer à se rendre compte de l'énormité de la tentative de vol commise par le syndicat Treadgold. Il n'y a pas d'autre mot susceptible de peindre la nature de cette affaire. On dépouille le public de ses droits sans une ombre d'autorisation, et sans lui rien offrir en retour. Est-il possible de dire qu'une telle action est autre chose qu'un vol ??

Il a été aussi tenu à Dawson une assemblée publique dont le compte-rendu a paru dans le " Morning Sun " du 16 février. Il ne s'agit pas ici d'une assemblée de citoyens résolus d'avance à dénoncer le gouvernement sans avoir entendu ses explications,

ni d'une assemblée composée d'adversaires du gouvernement, mais bien d'une réunion convoquée par le club libéral de Dawson.

Voici en quels termes le "Sun" rend compte de cette assemblée :

L'animation et l'enthousiasme régnaient à l'assemblée tenue hier soir à la Pioneer Hall par le club libéral dans le but de discuter le récent décret de l'exécutif concernant la concession Treadgold.

L'assemblée se tint sous la présidence du procureur de la couronne, alors en très haute estime dans les cercles officiels, et devenu depuis gouverneur ou commissaire du Yukon. Voici la suite du compte-rendu du "Sun" :

T. Congdon qui ouvrit l'assemblée en disant que la réunion avait été convoquée à la demande du club libéral, mais que la question mise à l'étude intéressait si vivement le pays tout entier que la parole serait accordée à quiconque la demanderait.

M. Congdon parla de l'indignation populaire justement soulevée par cette concession inique, et affirma qu'il était du devoir du club libéral de signaler l'erreur qui avait été commise. Il déclara que tous les principes de gouvernement avaient été violés, et qu'on n'avait pu réussir à obtenir une telle concession qu'en dénaturant les faits de la façon la plus éhontée ; qu'il ne fallait pas se laisser aller aux extrêmes comme dans le cas actuel, mais plutôt discuter avec calme l'erreur grave qui avait été commise. Le gouvernement, dit-il, ne devrait pas faire de telles concessions, parce qu'il n'est que le mandataire du peuple et que ce dernier entend que, dans des cas comme celui-là, on tienne compte de ses intérêts. Il fit lecture de certaines dispositions de la loi relative aux contrats et termina ses observations en disant que si tous les membres du club libéral marchaient la main dans la main, il y aurait lieu d'espérer que le voyage du commissaire à Ottawa serait suivi d'heureux résultats.

Je pense que M. Ross, le député actuel du territoire du Yukon, était alors le commissaire et en chemin pour Ottawa. Le compte rendu du "Sun" se continue ainsi :

L'orateur Charles Macdonald fut ensuite appelé à prendre la parole ; il dit :

"Je n'hésite aucunement à profiter de l'occasion qui m'est offerte d'exprimer mon opinion à l'égard des concessions Treadgold. J'aurais voulu seulement que des personnes plus au courant que moi de cette affaire (et il s'en trouve un grand nombre ici) eussent été invitées à parler à ma place. Mais nous serions de mauvais amis du gouvernement libéral si nous ne signalions pas les erreurs commises par le parti. (Très bien ! très bien !)

"Comme nous le savons, une vaste concession a été octroyée ; et pourtant l'administration n'a pas le droit de faire un tel don, car elle n'est que le fidéicommissaire du peuple. Cet octroi de la concession Treadgold ne doit pas et ne peut pas être effectué. C'est notre devoir d'agir promptement (Très bien ! très bien !) et de signaler le mal. Il ne saurait y avoir deux opinions : cette concession ne devrait pas être mise à effet. (Très bien ! très bien !)

Il est assurément étrange que ces messieurs là-bas, partisans de l'administration, se soient crus obligés de faire cette leçon au gouvernement. Il est étrange qu'ils se soient considérées tenus de lui inculquer ce principe indiscutable de droit constitutionnel, savoir, qu'une concession comme celle-là n'aurait pas dû être octroyée par voie d'arrêté ministériel. Je cite encore le "Sun" :

M. A. F. George, autre journaliste du Yukon, compara le Klondike à un grand réservoir où le pays venait puiser. Il montra comment le mineur contraint de renoncer à l'exploitation d'un terrain dans une partie du pays, se refaisait par la découverte d'autres terrains en d'autres parties. Lui-même avait exploité deux terrains, et pourtant il reste encore des parties qui n'ont pas été touchées et qui attendent le pic.

"Maintenant, ajouta-t-il, si cette chance est enlevée aux trois ou quatre mille hommes qui travaillent dans ce district, à leur propre compte, nous aurons dans quelques années à leur place cinq cents engagés et notre patron, M. Treadgold."

M. George exprima l'opinion que les choses ne devraient pas en rester là, son idée étant que non seulement cet octroi, mais d'autres encore devraient être soumis à l'examen.

M. F. G. Stackpole dit :

J'ai été libéral toute ma vie ; mais je ne veux pas continuer à suivre un parti qui s'est conduit comme le présent gouvernement l'a fait. Mes intérêts sont au Yukon, et c'est la partie que je voudrais voir protégée.

Alexandre I McFarlane n'hésite pas à déclarer que si le gouvernement ne connaissait rien du pays, il était temps de cesser d'envoyer des députations à Ottawa, mais de faire en sorte plutôt que le gouvernement nous envoyât ici des députations. Il suggéra d'inviter M. Sifton à faire le voyage du Yukon à travers les glaces.

Maintenant, il est étrange que l'administration n'ait pas plus de renseignements sur ce pays. Cela se passait en 1902, et les opérations se sont poursuivies dans le Yukon depuis 1896 ou 1897. Le gouvernement avait de ses fonctionnaires là-bas, et je pense que certains des ministres avaient visité le pays. En tous cas, c'était leur devoir de se renseigner sur cette région et sur la condition des affaires là-bas; et si les arrêtés ministériels qu'ils ont émis octroyant ces concessions leur ont attiré les reproches de leurs amis, quelle devra être l'opinion de cette Chambre devant qui sont exposées toutes les circonstances de l'affaire ?

Les résolutions furent proposées par M. J. H. Davison, appuyé par J. C. Noël.

Je connais M. Noël; et je sais qu'il n'est pas dans le pays de libéral plus dévoué et d'admirateur plus enthousiaste de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Voici le texte de ces résolutions :

Qu'un comité soit nommé pour réunir des statistiques et autres informations au sujet des concessions et des conséquences probables de leur exploitation, en vue de les soumettre au commissaire.

Il est de plus résolu que des télégrammes soient adressés au très honorable sir Wilfrid Laurier, et aux autres membres du ministère, protestant contre l'émission de l'arrêté minis-

-tériel au sujet de la concession Treadgold et demandant que sa mise a exécution soit différée jusqu'à l'arrivée à Ottawa du commissaire du territoire du Yukon.

Attendu que l'association libérale de Dawson a convoqué cette réunion de l'association, en vue de discuter la concession Treadgold et de faire au gouvernement à cet égard les représentations qui pourraient être jugées nécessaires, et a invité tous les libéraux, membres de l'association ou non, à se trouver à l'assemblée ; et

Attendu que la présente assemblée a la plus grande confiance dans le jugement et l'habileté du commissaire du Territoire du Yukon : et

Attendu que, dans l'opinion de cette assemblée, la confiance qu'elle a dans le commissaire est partagée par la population du territoire généralement; en conséquence qu'il soit

Résolu que l'assemblée prie le commissaire de se charger de présenter au gouvernement les représentations qu'elle désire faire au sujet de cette concession, et que l'assemblée engage fortement le commissaire à se servir de toute sa grande influence pour assurer la rescision des dispositifs inacceptables du récent arrêté ministériel et de l'autre arrêté ministériel relatif à cette concession, et pour mettre ce territoire à l'abri des conséquences désastreuses qui se produiront certainement si cet arrêté ministériel doit être entièrement mis à effet; et qu'il soit de plus

Résolu, que le commissaire soit prié tout particulièrement de représenter au gouvernement que dans l'opinion de la présente assemblée, l'insertion de dispositifs de cette nature dans l'arrêté ministériel n'a pu être obtenue que par le moyen des représentations les plus fausses et la suppression frauduleuse des faits; qu'on n'a jamais pu porter à la connaisance du ministre qui a présenté ces arrêtés, ou à celle de l'exécutif, qu'ils empiéteront sur des droits acquis et les révoqueront, que l'effet en sera rétroactif, et les conséquences, graves et incertaines ; qu'il en résultera de la méfiance au sein des groupements miniers de ce territoire et que le progrès du pays en sera arrêté. On n'a pu davantage laisser voir que la seule considération de cet énorme octroi sera le monopole de la fourniture de l'eau à un prix exorbitant, inabordable.

Puis le " Sun " continue ses commentaires en la manière suivante :

La population entière de Dawson est dans des transports d'excitation confinant à la consternation, à la pensée des effets profonde et étendus qui devront résulter de la concession Treadgold modifiée. Hunker, Bear et Bonanza et tous leurs tributaires, ainsi que les terrains adjacents, se trouvent compris dans le privilège et placés sous la coupe du grand syndicat concessionnaire. Cela signifie tous les creeks d'exploitation profitables dans le pays s'écoulant dans la rivière Klondike. Les cours d'eau qui se déversent dans les rivières Indian et Yukon sont les seuls exceptés, et tous les mineurs du pays savent comme ils sont peu nombreux.

Il ne reste plus que quelques jours à ceux qui espèrent conserver ce qu'ils regardent comme leurs droits les plus sacrés; et la pieuvre géante aura enserré dans ses tentacules les pays que les pauvres prospecteurs ont conquis et ajouté à la liste des territoires dont le Canada s'enorgueillit. Une fois l'étranglement en voie, elle dépouillera le pays de sa population et filoutera le revenu que l'administration retire de cette source. Tous s'accordaient à le dire, et il serait oiseux de le nier ou de chercher à le cacher : la concession Treadgold va enlever au pays sa subsistance.

Et ce n'est pas seulement en vue de l'industrie minière que la population s'y oppose, mais en vue de l'existence même de la ville de Dawson. Elle est bien convaincue que la ville ne subsistera plus guère qu'à l'état de souvenir, une fois le syndicat Treadgold établi, et que là où s'élèvent des édifices publics magnifiques, de superbes banques, de vastes entrepôts et magasins, on ne trouvera plus que les ruines d'un pays autrefois prospère quelque part dans les profondeurs du nord.

M. CLARKE : A quel journal cela est-il emprunté ?

M. CASGRAIN : Au " Sun " de Dawson, l'organe ministériel dans le Yukon. Il ajoute :

Il est évident qu'il a dû y avoir une vaste conspiration en vue de tromper les autorités à Ottawa sur le compte du Yukon, de leur faire croire que ce pays ne peut se passer de Treadgold, et qu'il ne tire aucunement à conséquence de mettre celui-ci en possession de tous les terrains miniers abandonnés le long de certains creeks. Il est certain que les gens du dehors sont fort peu renseignés au sujet du Yukon, et le rédacteur même de ce journal avoue que pendant un assez long temps, et jusqu'à ce qu'on l'eût éclairé, il ne se rendait pas compte de la valeur que pourraient avoir des terrains miniers abandonnés. Il se disait, et sans doute les autorités à Ottawa se sont dit également :

Quelle valeur peuvent bien avoir ces terrains si les propriétaires actuels sont prêts à les perdre plutôt que de payer la taxe légère en renouvellement de titre ? Pourquoi ne pas les donner à Treadgold qui les appréciera et les exploitera ?

Il suffit, toutefois, d'étudier le moindrement la question sur les lieux, pour se rendre compte à quel point cette idée est fausse et quelle mesure de supercherie on a dû mettre en œuvre pour obtenir l'émission d'un tel arrêté. Treadgold et ses associés sont affreusement désireux de développer le pays. Ils sont affligés à la pensée que nos gens souffrent du manque d'eau. On observera, cependant, qu'ils font porter leurs efforts sur les districts où d'autres ont trouvé et mis en exploitation les mines les plus riches de la terre. Ils ne se soucient pas de s'attaquer à des régions nouvelles pour leur propre compte. On ne saurait les décider à s'éloigner du Klondike. Leur excuse pour se borner à ce pays, c'est que Bonaza, Hunker, Eldorado, etc., souffrent du manque d'eau, et ils tiennent à les soulager au prix modéré de vingt-cinq cents par pouce de mineur.

J'ai lu ces copieux extraits afin de faire voir quelle est la nature véritable de ces concessions. A mon avis, il est extrêmement intéressant de savoir que ces commentaires aint été inspirés par l'émission des premiers arrêtés ministériels ; car il me semble (et je vais pouvoir le démontrer très clairement, je pense) qu'il n'y a aucune différence notable entre l'arrêté ministériel en vigueur aujourd'hui et les arrêtés ministériels ainsi condamnés non seulement par les adversaires de l'administration, non seulement par les indifférents en politique, mais par le club libéral et quelques-uns des partisans les plus dévoués du ministère dans le

Yukon. J'ai déjà fait observer que le nouvel arrêté ministériel avait été émis le 21 avril 1902. Je ne ferai pas lecture à la Chambre de cet arrêté ministériel en entier ; je me contenterai d'en signaler les points saillants. Quelques-uns de ses dispositifs étaient absolument les mêmes que ceux de l'arrêté précédent. Qu'on me permette de déclarer au début qu'en vertu de ce nouvel arrêté, les concessionnaires continuent de jouir du droit exclusif de capter et d'utiliser les eaux de la rivière Klondike à tout ou à tous endroits entre son confluent avec le fleuve Yukon et le creek Flat. Ils ont donc le droit exclusif de s'alimenter d'eau dans la rivière Klondike, sur un parcours de quarante milles entre la rivière Yukon et le ruisseau Flat ; d'ériger des stations de pompe, en vue de pomper l'eau pour l'exploitation des côteaux, des pentes, des vallées, des rives et des gisements aurifères de la rivière Klondike, ou des creeks Bonanza, Bear et Hunker, exactement en la manière que ce droit était accordé à ces messieurs par le premier arrêté ministériel dont j'ai parlé.

Dans le second dispositif il y a une différence, une limitation. La députation se rappelle qu'en premier lieu les concessionnaires obtinrent le droit de s'alimenter d'eau dans la rivière Klondike, sans limitation. En vertu du second arrêté ministériel, ils n'ont plus le droit de prendre autant d'eau qu'ils voudraient pour l'exploitation de leur entreprise, mais ils ont le droit de s'alimenter d'eau dans la rivière Klondike avant tous autres, jusqu'à concurrence de 5,000 pouces de mineur.

Or, je ferai observer à la Chambre, que par suite de ce droit qui leur est accordé de prendre avant tous autres, dans la rivière, pour usage et distribution dans le district, de l'eau jusqu'à concurrence de 5,000 pouces de mineurs, pers nne autre ne p urrait y venir et s'alimenter d'eau. Il est évident que ces messieurs ont encore, sous l'empire du second arrêté ministériel, le droit d'endiguer la rivière ; ils ont le droit exclusif d'acquérir, pour les fins de leur travail, des terrains par voie d'expropriation. Ils ont le droit de construire des stations de pompe ; eux seuls ont le droit ; ils ont le droit exclusif de capter les eaux de la rivière Klondike, en vertu de ce premier dispositif. Je dis donc que c'est un monopole ; et aucun autre, même s'il y était autorisé, même s'il obtenait du gouvernement une concession ultérieure, ne serait assez téméraire pour aller établir là-bas, en concurrence avec ces messieurs, des stations de pompe, ou toute autre installation, tant que durera la concession dont je parle. Ils ont encore le droit d'acquérir des terres de la Couronne, de construire et d'exploiter des stations de pompe, d'entrer sur toute propriété ou tout terrain minier, d'établir et de maintenir, sous terre et au-dessus de terre des lignes de fils de fer pour la transmission de la lumière et de la force motrice électriques. Ils ont le droit,

Sujet aux règlements ci-après énoncés, de faire usage, de faire la distribution et de disposer par vente ou autrement de l'eau délivrée par les concessionnaires dans le district.

Je relève une omission remarquable dans cet arrêté ministériel. Les gens ont le privilège exclusif de capter les eaux de la rivière Klondike, et celui d'en prendre avant tous autres 5,000 pouces de mineur. Ils jouissent du privilège exclusif d'utiliser, et du privilège exclusif de distribuer cette eau ; et, cependant, l'arrêté ministériel en question ne fixe pas le prix. D'après le premier arrêté, le prix payé par le mineur devait être de $1 ; on l'abaissa ensuite à 25 cents par pouce de mineur, de l'heure. Mais l'arrêté ministériel actuel ne mentionne pas le prix que les mineurs auront à payer. Ainsi, pour quiconque lit ce dernier arrêté, il est clair que ces gens ont le monopole de la distribution et de la vente de l'eau, que personne autre ne peut la distribuer et la vendre ; et qu'ils sont autorisés à la vendre au prix qu'ils jugeront à propos. Il leur est loisible de la vendre un dollar, deux dollars, ou cinquante cents par pouce de mineur de l'heure; il n'y a rien qui les en empêche. Je dis donc que ce dernier arrêté est aussi défectueux que les premiers qui furent rescindés et remplacés par celui du 21 avril 1902.

Si par suite des travaux exécutés par les concessionnaires sur les terres de la Couronne, ou sur les terres ou emplacements qu'eux-mêmes détiennent en propriété ou à bail dans le district, il se découvre des filons métallifères ou des gisements d'aucune sorte, les concessionnaires auront le droit avant tous autres de s'établir sur les emplacements où se trouvent les filons ou gisements mis au jour, et d'en faire l'achat en la manière prescrite par les règlements régissant l'exploitation minière dans le territoire du Yukon ; aussi le droit (libre de toute redevance, sauf le droit régalien établi sur le rendement) de se faire assigner et d'exploiter tous les emplacements miniers qui sont aujourd'hui, ou qui seront ci-après abandonnés sur les creeks Bonanza, Bear et Hunker et leurs tributaires.

La députation se rappelle qu'un des dispositifs du premier arrêté qui furent le plus vivement attaqués par les amis du ministère, fut celui accordant à ces messieurs le droit de se faire attribuer et d'exploiter les terrains miniers abandonnés de ce riche pays. Ce même droit leur est reconnu par un arrêté ministériel subséquent.

Et encore :

Les concessionnaires ne seront tenus de payer à la Couronne ou aux autorités locales ou régionales aucun loyer, droit d'occupation, cotisation, ou autre redevance en rapport avec des terres autres que des terres à bois, ou pour des conduites d'eau, des drains, des propriétés ou des profits, autres que les droits de douane, les taxes scolaires et un droit régalien sur l'or tiré de leurs mines, ou toute autre taxe ou cotisation substituée à ce droit régalien.

Un autre dispositif blâmable du premier arrêté ministériel se trouve ainsi reproduit dans le second. Autant que je puis voir, la seule différence notable entre cet arrêté et les autres, c'est qu'en vertu du premier ces concessionnaires avaient le droit de capter avant tous autres les eaux de la Klondike, sans limitation aucune; tandis qu'en vertu de l'arrêté ministériel en vigueur aujourd'hui, ils ont le droit avant tous autres de capter ces eaux jusqu'à concurrence de 5,000 pouces de mineur de l'heure. Mais je soutiens que lorsque ces gens ont ce droit primordial et qu'ils jouissent déjà du privilège exclusif de capter les eaux sur cette étendue de territoire, personne n'osera établir là-bas des appareils hydrauliques ou autres en vue d'approvisionner d'eau les mineurs, en présence du monopole établi par ce second arrêté ministériel. Les privilèges accordés par cet arrêté couvrent aussi une période de trente ans, et les concessionnaires ont toujours le droit qu'ils avaient en vertu du premier arrêté de céder leur privilège à un particulier ou à une compagnie

La Chambre se rappelle qu'une des obligations imposées à ces concessionnaires était de dépenser dans l'intervalle de quelques mois $250,000 sur ces travaux. Ils étaient tenus de prouver leur bonne foi et leur habilité à exploiter leur concession, en dépensant dans ce district pour le bénéfice des mineurs la somme de $250,000. Ils étaient aussi tenus d'amener au moins 2,000 mineurs dans ce district avant de pouvoir se faire attribuer par l'Etat et de pouvoir exploiter les riches terrains miniers le long de ces creeks dont j'ai parlé. Assez singulièrement, ce dernier arrêté ministériel n'impose aucune obligation pareille aux concessionnaires. Ils ne sont pas tenus de dépenser ces $250,000, et ils ne sont pas tenus de faire ces constructions ou ces travaux dans le délai spécifié par le premier arrêté ministériel. La question se pose donc : Que sont devenus ces $250,000 ? C'est la question qui s'impose à tous. Ces gens sont venus ici avec l'intention évidente de faire ces travaux et d'y consacrer une forte somme d'argent, afin de montrer leur habilité à exécuter ces travaux, de montrer leur bonne foi, et soudain voici que, par cet arrêté ministériel, ils sont libérés de l'obligation de dépenser $250,000, ou même de faire aucun travail quelconque dans le district durant une période de six ans. De la sorte, en vertu de l'arrêté ministériel qui leur donne le droit de transporter leur privilège à un tiers, ils peuvent six années durant, tenir le pays sous leur coupe, pour ainsi dire, pendant qu'ils sont occupés en Angleterre à recruter des actionnaires et à trouver des fonds pour leur compagnie, à mettre sur pied une organisation qui puisse exploiter cette avantageuse concession.

Si le gouvernement du jour confirme ce décret du conseil, une compagnie s'organisera sans doute pour recueillir les fruits de la semence répandue par M. Treadgold et ses associés.

Or, peu de temps après l'adoption de ce deuxième décret du conseil, une élection eut lieu dans le district du Yukon et les électeurs choisirent pour les représenter dans cette enceinte mon honorable ami (M. Ross) qui, je le regrette, n'est pas à son siège. Il aurait mieux valu qu'il fut présent, et je ne doute pas qu'il ait eu d'excellents motifs de s'absenter, ce qu'il n'aurait pas fait à moins d'y être absolument contraint. Je regrette son absence, car il aurait pu communiquer à la députation le résultat de son expérience et lui donner un foule d'explications dont elle a besoin pour bien saisir cette question compliquée.

Je le répète, une élection eut lieu. Or, quel fut le premier article du programme de la convention qui a choisi l'honorable député représentant ce district, de la convention qui lui dicta par écrit ce qu'il aurait à faire en entrant dans cette Chambre. J'ai dans mes mains le programme libéral adopté par la convention des membres de ce parti lors de l'élection en question. Voici, entre autres, un article de ce programme :

> Attendu que la fourniture de l'eau et de la puissance hydraulique aux mines donnant sur les criques est de nos jours l'un des problèmes les plus graves dans le territoire du Yukon et attendu que la convention croit que le gouvernement est le mieux en état de trancher la question de cette fourniture à des conditions justes et raisonnables et que sa solution ne devrait pas être confiée à de simples particuliers ;
>
> En conséquence, il est résolu de demander immédiatement au gouvernement de faire une enquête minutieuse et d'obtenir des rapports sur le sujet, dans le dessein de révoquer incontinent les concessions Treadgold et d'entreprendre de fournir l'approvisionnement nécessaire d'eau et de force motrice.

Or, il ne s'agit pas ici de la concession accordée à ces personnes par le premier décret du conseil ; il ne s'agit pas de la concession blâmée par la convention libérale et accordée à M. Treadgold et à ses associés par la première liasse des décrets du conseil, mais du décret du conseil adopté pendant la dernière session, le 21 avril 1902, tandis que les Chambres étaient réunies. L'un des premiers articles du programme de la convention libérale avant l'élection dans le district du Yukon porte que le candidat qui sera élu pour représenter le district devra exiger que le gouvernement révoque incontinent la concession Treadgold.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce la concession qui est en vigueur aujourd'hui ?

M. CASGRAIN : C'est celle qui est aujourd'hui en vigueur—le décret du conseil adopté le 21 avril 1902, et encore en vigeur Le programme ajoute :

> Résolu que cette convention croit que plusieurs des concessions existantes ont été obtenues par fraude ou imposture.

La Chambre se rappelle que j'ai fait lecture d'une liste des concessions—celle de Boyle et d'autres—que le présent gouvernement a accordées et contre lesquelles les citoyens du district du Yukon ont protesté dans une pétition qu'ils adressèrent, en 1900, au Gouverneur général. On allègue que ces concessions furent obtenues par fraude, au moyen de fausses représentations et en cachette. La convention reproche ensuite au gouvernement d'avoir accordé ces concessions à des favoris. Elle dit que :

Dans l'intérêt de ce territoire de telles concessions devraient être annulées et qu'à cette fin une enquête devrait être instituée pour découvrir la preuve de la fraude et de l'imposture et que le procureur général du Canada devrait intervenir dans l'affaire.

Je demanderai à mon honorable et savant ami s'il a institué une enquête touchant ces concessions que les amis du gouvernement appellent frauduleuses ? Le programme ajoute :

Résolu qu'on devrait adopter une ligne de conduite qui empêcherait l'octroi de concessions pour l'établissement d'un aqueduc, sauf dans les endroits où la vase aurifère est de si faible teneur que l'exploitation ne serait pas praticable autrement;

Qu'avant de louer aucun pouvoir hydraulique, la partie devrait donner avis dans les journaux de son intention de demander telle location afin de permettre aux intéressés de protester ; que les propriétaires de concessions hydrauliques déjà accordées devraient être tenus de respecter scrupuleusement les clauses de leur bail et que ce dernier devrait être annulé, lorsque les propriétaires ne le respectent pas.

Tant que ces baux demeureront et vigueur personne ne pourra exploiter les mines que ces baux de pouvoirs hydrauliques concernent. Ce vaste territoire minier demeure improductif et, ainsi que le déclarent les journaux dont j'ai lu des extraits, les mineurs s'éloignent du Yukon parce qu'ils ne peuvent pas exploiter ces concessions minières. Tel est le programme adopté par la convention libérale qui a choisi le candidat qui représente maintenant le territoire du Yukon (M. Ross) et on trouve la réponse de ce dernier dans une lettre que je tiens à la main :

J'ai reçu——

dit M. Ross——

—copie du programme adopté par la convention qui m'a fait l'honneur de me choisir comme candidat à la représentation dans la Chambre des communes du Canada. Je souscris volontiers à toutes les propositions qu'il renferme.

L'honorable député vient ici après s'être engagé à faire révoquer cette concession, à la faire annuler incontinent. Pourquoi n'est-elle pas encore annulée, puis qu'elle a été obtenue par fraude et par dol ? Le décret du conseil est encore en vigueur et il existe un monopole qui chasse les uns hors du Yukon et qui empêche les autres de venir exploiter les mines. Il a solennellement promis de faire révoquer sans délai le décret du conseil qui accorde cette concession ainsi que d'autres qui, prétend-on, ont été obtenues par fraude, et de délivrer le pays de cette pieuvre gigantesque, comme l'appelle le " Daily Sun ". Il ajoute :

Je reconnais que toute l'activité commerciale du Yukon dépend du succès du prospecteur et du mineur et que ceux-ci doivent être plus encouragés que tous les autres. Dans ce but, je favoriserai la diminution des droits régaliens qu'on peut opérer maintenant, il me semble, sans craindre de nuire au revenu, et une enquête minutieuse concernant les accusations de fraude qui ont été portées relativement à l'obtention de certaines concessions et, si cette fraude est établie, l'institution immédiate des procédures nécessaires pour faire révoquer ces concessions et faire rigoureusement observer les conditions attachées à tous les octrois faits par la Couronne au Yukon.

Je regrette que l'honorable député soit forcément absent, car il nous donnerait, je n'en doute pas, d'excellentes raisons pour expliquer son silence prolongé dans cette Chambre après avoir reçu mission de ses commettants de faire annuler incontinent ces concessions. A la même époque, un citoyen du Yukon, représentant un certain groupe d'électeurs de ce district, lui posa certaines questions, entre autres, les suivantes :

1. Vous engagez-vous à exiger la révocation immédiate des concessions de criques Matson, Doyle, Bronson et Ray, Boyle, Slavon-Gates et Miller ?

2. Vous engagez-vous à exiger l'annulation de la concession Treadgold ?

3. Promettez-vous d'exiger qu'on recherche la conduite des fonctionnaires tant de Dawson que d'Ottawa dont la fraude, l'incurie ou l'incapacité ont permis l'obtention de ces concessions en premier lieu, et leur maintien après qu'elles auraient dû être annulées en vertu des conditions attachées à ces concessions, et promettez-vous d'exiger la punition de ces fonctionnaires?

Je désire faire remarquer de nouveau que le décret du conseil du 21 avril 1902 est encore en vigueur au Yukon.

6. Favorisez-vous la nomination d'une commission composée de cinq personnes dont deux seraient nommées par le premier ministre, deux par le chef de l'opposition et une par vous-même, avec mission de faire une enquête et de présenter un rapport sur toutes les branches de l'administration du territoire du Yukon, tant par les autorités locales que par le gouvernement fédéral ?

L'honorable député ne put pas répondre lui-même à ces questions, mais son bras droit, le gouverneur actuel du Territoire du Yukon, M. F. T. Congdon, donna la réponse suivante :

Dawson, 4 novembre 1902.

M. C. M. Woodworth,
Dawson, T.Y.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos questions qui ont été transmises à M. Ross trop tard pour qu'il ait encore pu y répondre. Je connais aussi bien que n'importe qui l'opinion de M. Ross et je ne doute pas qu'il favorisera la ligne de conduite tracée par vos questions.

Ainsi, l'honorable député a été élu à la condition expresse que, rendu à Ottawa, il ferait sur le champ révoquer ces concessions. Ce décret du conseil devrait être annulé, si les extraits de ces documents que j'ai cités sont exacts. D'abord il n'aurait jamais dû être adopté. Après tous les reproches adressés aux chefs du gouvernement au sujet de ce premier décret du conseil, le deuxième, qui ne diffère guère du premier, n'aurait jamais dû être adopté, et je dis que le gouvernement devrait être censuré par la Chambre parce qu'il a approuvé ce deuxième décret du conseil après que ses propres amis l'eussent averti du tort que cette concession causerait au district du Yukon. J'en ai la preuve dans la question qui a été récemment posée au gouvernement. La chambre de commerce de Dawson a adressé à certains membres de la députation, entre autres, au très honorable leader du gouvernement, une dépêche couchée dans les termes suivants :

Opposez-vous à toute tentative d'adoption d'un décret du conseil ou d'un acte du parlement ayant pour objet ratification de concession Treadgold. Nous sommes à faire signer pétition monstre et à préparer données pour demander au gouvernement à Ottawa d'aider à fournir de l'eau pour exploitation minière. Population unanime pour demander avec insistance au gouvernement sa protection contre le monopole de l'insatiable Treadgold.

A cette dépêche, le très honorable leader du gouvernement répondit :

Vous faites complètement erreur en ce qui a trait à la concession Treadgold. Aucune tentative ne sera faite pour adopter un arrêté du conseil ou un acte du parlement dans le sens indiqué.

La population du Yukon avait le droit d'obtenir une réponse satisfaisante du chef du ministère, dont la réponse a été tant soit peu ambiguë. Je ne saisis pas parfaitement le sens de la réponse du premier ministre à la dépêche si claire que lui avait adressée le président de la chambre de commerce de Dawson. L'honorable leader du gouvernement dit :

Aucune tentative ne sera faite pour adopter un arrêté du conseil ou un acte du parlement dans le sens indiqué.

Que veut dire l'honorable premier ministre ? Que ce décret du conseil n'était pas sujet à l'approbation du parlement ? Veut-il dire que ce crédit du conseil est une concession valide des privilèges que le gouvernement se propose de conférer à ces personnes ? Est-ce là le sens de sa dépêche, ou bien le premier ministre entend-il dire qu'il ne fera absolument rien, qu'il abandonnera cette concession au sort qui l'attend, mais qu'il ne demandera ni au gouvernement ni à la Chambre de la ratifier en aucune manière ? En vérité, j'ignore ce que signifient ces paroles de l'honorable premier ministre. Toutefois il demeure acquis que le décret du conseil n'a pas été révoqué, qu'il est encore en vigueur, et que, bien qu'il soit aussi nuisible, aussi illégal et aussi inconstitutionnel que le premier décret, le gouvernement n'a pas encore pris de mesure pour l'abroger et pour donner satisfaction aux citoyens du Yukon qui protestent à haute voix contre un état de choses aussi disgracieux. La Chambre de commerce de Dawson, après la transmission de cette dépêche, envoya également une pétition qui a été déposée sur le bureau de la Chambre. Un grand nombre de citoyens du Yukon ont couvert cette requête de leurs signatures. La Chambre de commerce de Dawson adressa également aux journaux une lettre qui renferme les commentaires suivants sur la concession Treadgold :

La concession Treadgold, telle qu'accordée par un décret du conseil, qui aura force de loi lorsque le parlement l'aura ratifiée à la prochaine session, est, de l'avis de cette chambre, l'une des mesures les plus iniques auxquelles une population ait jamais été soumise et (au jugement de la chambre de commerce de Dawson) elle sera grandement injuste pour les habitants de ce territoire, puisqu'elle entraînera en pratique la banqueroute de tous les propriétaires de Dawson et du voisinage, et puisque le Klondike, au lieu de devenir un pays prospère comme nous l'espérions, deviendra virtuellement la propriété de M. Treadgold et de ses associés dans cette entreprise.

Dans cette communication, la concession Treadgold est appelée "l'infâme octroi Treadgold" et traitée de "concession inique", et c'est aussi le langage de la pétition adressée à la Chambre des communes. Après avoir cité une partie du décret du conseil, la pétition ajoute :

2. Que les avantages accordés aux concessionnaires sont d'une incalculable valeur et comportent une énorme exploitation des ressources publiques de ce territoire pour le bénéfice de quelques concessionnaires favorisés.

3. Que vos pétitionnaires sont d'avis que le fait de conférer à une seule corporation des pouvoirs extraordinaires tels que concédés par le susdit arrêté en conseil, aura pour effet de paralyser la vie commerciale et industrielle de la population, et de nuire au plus haut degré au bien public, puisqu'on donne aux concessionnaires le pouvoir d'écraser toute concurrence et de réduire en quelque sorte à la servitude les mineurs qui habitent ce district, lequel renferme la plus riche partie du Klondike.

4. Que ce qui est nécessaire en ce pays, n'est pas de créer des monopoles, mais plutôt de les empêcher, et d'encourager les mineurs particuliers en donnant à tous des privilèges et des avantages égaux, autant que la loi et l'administration peuvent le faire.

5. Que pour aider au développement de l'industrie minière du Yukon, il est absolument esentiel que le gouvernement fournisse le plus tôt possible un approvisionnement d'eau abondant et effectif au plus bas prix possible.

En conséquence, vos pétitionnaires demandent,—

1. Que l'arrêté ministériel du 21 avril 1902 soit annulé et qu'aucun privilège spécial ne soit accordé dorénavant dans ce territoire en ce qui touche aux concessions forestières, à l'exploitation minière, l'eau ou toute autre catégorie de droits concernant le public en général ; mais que tous soient obligés de s'en tenir, en ce qui a trait à ces matières, aux droits conférés à

chaque membre de la communauté par les règlements miniers.

Or, la Chambre verra que les reproches que le gouvernement s'est attirés relativement au premier décret du conseil lui sont également adressés au sujet de l'adoption du deuxième. Je suppose que la chambre de commerce de Dawson, dans l'ordre ordinaire des choses, ne renferme pas exclusivement des adversaires du gouvernement ; pourtant, au jugement de cette chambre de commerce, le deuxième décret du conseil devrait être immédiatement révoqué. Autrement, dit-elle, il commettra une injustice grave envers les mineurs du district du Yukon et il est de nature à léser non seulement les intérêts des habitants du Klondike, mais les intérêts du commerce du Canada tout entier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Le conseil municipal de Dawson a adopté la même résolution, et il a transmis à la Chambre des communes une pétition dont il serait inutile de citer les conclusions qui sont couchées dans les mêmes termes que les conclusions de la pétition de la chambre de commerce que je viens de lire. Me voici de nouveau en face de mes amis, les membres du club libéral de Dawson. Vous vous rappelez que bien qu'ils soient favorables au gouvernement du jour, les membres de ce club se sont crus obligés de blâmer la première concession accordée à M. Treadgold et à ses associés. Ils ne trouvent pas apparemment une grande différence entre la première concession et celle qui est présentement en vigueur. Ils ne découvrent pas les modifications importantes apportées dans le deuxième décret du conseil ; au dire du ministre de l'Intérieur l'an dernier. Au contraire, ils persistent à protester contre ce deuxième arrêté, et ils ont adressé au gouvernement et au parlement une pétition demandant la révocation ou l'annulation de cette deuxième concession, qui, à leurs yeux, est aussi répréhensible que la première contre laquelle ils ont protesté en février 1902.

La pétition de l'Association libérale de Dawson et du territoire du Yukon, continue ainsi :

Que le développement des ressources du Yukon a été sérieusement retardé par l'octroi d'immenses étendues de riches terrains aurifères sous forme de concessions hydrauliques qu'on croit, dans certains cas, avoir été obtenues frauduleusement et au moyen de fausses représentations.

Ceci ne s'adresse pas uniquement à la concession Treadgold, mais aussi aux autres concessions mentionnées dans la pétition adressée à l'Exécutif en 1900 et dont il était question dans le programme de la convention libérale qui a choisi M. Ross comme candidat, ainsi que dans les questions qui lui ont été posées et auxquelles il a répondu par l'entremise de son ami, M. Congdon, avant son élection comme député du Yukon. Le club libéral prétend que ces concessions ont été obtenues par la fraude et au moyen de fausses représentations. Or, si le gouvernement a été victime de fraudes et de fausses représentations, il est de son devoir d'annuler non seulement la concession Treadgold, mais aussi celles qui ont été accordées aux personnes que je viens de nommer. Ce sont les propres amis du gouvernement dans ce district, et ceux qui doivent mieux connaître la question qui demandent cela. La requête du club libéral dit :

Vos pétitionnaires demandent :

Que l'arrêté ministériel du 21 avril 1902, accordant certains droits et privilèges à Malcolm Orr Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick soit entièrement annulé.

Que le gouvernement institue sans retard une enquête par des ingénieurs compétents et fasse préparer un rapport sur la question, en vue d'entreprendre des travaux de nature à donner un approvisionnement d'eau suffisant, comme entreprise nationale.

Que le gouvernement réserve l'eau de la crique Bock pour des fins publiques et que nuls privilèges spéciaux dans cette crique, ni privilèges miniers, forestiers ou hydrauliques, dans ce district ne soient accordés à un particulier ou à une corporation, mais que tous soient restreints, sous ce raport, aux droits accordés au public en général en vertu des règlements miniers.

Que les concessions hydrauliques dont les détenteurs n'ont pas rempli les conditions de leurs baux, et ne se sont pas conformés aux règlements miniers soient annulées.

Qu'une enquête soit instituée pour s'enquérir des circonstances dans lesquelles les principales concessions hydrauliques ont été obtenues, pour permettre au Solliciteur général du Canada d'agir selon qu'il y aura lieu.

Que le Solliciteur général du Canada autorise des poursuites dans tous les cas où des procédures judiciaires sont commencées contre les détenteurs d'un concession hydraulique accusés de fraude ou de fausses représentations, y compris tous les procès de cette nature, actuellement pendants.

Je répète qu'en présence de ces requêtes signées par la grande majorité de la population du Klondike et la grande majorité des libéraux de ce district, il est du devoir du gouvernement de faire annuler ces concessions. Si les enquêtes demandées par ces pétitions n'ont pas été instituées, c'est sans doute parce que le gouvernement désire protéger ceux à qui les concessions ont été accordées par fraude et au moyen de fausses représentations, ou parce que le gouvernement s'est lui-même rendu coupable de manœuvres frauduleuses en accordant ces concessions.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Je ne vois pas comment le gouvernement peut sortir de ce dilemme. De plus, M. l'Orateur, une députation a été choisie, non seulement à Dawson, mais dans tout le district minier du Yukon. Elle se compose de M.M. Clarke et Pringle. On me dit que M. Pringle est un excellent libéral qui s'en vient à Ottawa, s'il n'y est déjà,

pour demander la révocation de la concession Treadgold. A une assemblée tenue à Bonanza, M. Pringle a dit :

Un bureau des essais est ce dont nous avons le plus besoin. Je l'ai dit alors et je le répète. Mais la concession Treadgold est, malgré tout, la question la plus importante de toutes. Car si le pays doit appartenir à Treadgold, il n'y aura pas d'or à essayer et nous n'aurons pas besoin de banques. Mais les mineurs veulent d'abord avoir un bureau des essais, et l'abolition de la concession Treadgold, ensuite.

Je suis et j'ai toujours été un libéral. Mais il me semble que le gouvernement libéral a foulé aux pieds tout ce qui était libéral.

Nous pouvons vivre dans ce pays, à condition qu'on en éloigne le favoritisme. Pour ma part, je suis opposé au favoritisme, sous toutes les formes.

Les membres du conseil du Yukon nommés par le gouvernement ont refusé de signer notre télégramme à Ottawa, en opposition à la concession Treadgold, sous prétexte que ce serait un soufflet appliqué au gouvernement. Quand le conseil se réunira, ils voteront contre nous pour la même raison.

Le télégramme qu'on voulait faire envoyer à Ottawa par le conseil du Yukon et qui a été signé par M.M. Clarke, Pringle, Thompson et Landreville, les membres élus du conseil, se lit comme suit :

Nous, les membres élus du conseil du Yukon, demandons au gouvernement d'annuler la concession Treadgold, absolument.

Nous représentons une population unanime à demander la révocation du présent arrêté ministériel. Son maintient signifie la ruine des affaires et de l'industrie de l'exploitation des placers dans le territoire du Yukon.

Ce télégramme a été envoyé au gouvernement. Non seulement ces concessions ont été accordées d'une manière imprévoyante, non seulement elles sont de nature à causer du tort au Yukon et à tout le pays, mais je considère de plus qu'elles ont été accordées illégalement—que l'Exécutif n'avait pas le droit de les donner. L'honorable ministre de la Justice admettra avec moi, j'espère, que les terres ou le domaine publics, appartenant à la Couronne, ne peuvent pas être concédés par un arrêté ministériel, sauf dans les cas particuliers où l'Exécutif y est autorisé par le statut. C'est un principe reconnu de droit constitutionnel, car le gouvernement n'est après tout qu'un comité de la Chambre, et il n'a d'autres droits que ceux que la Chambre lui délègue expressément. Il a le pouvoir d'administrer, mais il n'a pas celui de donner ou vendre une partie du domaine de la Couronne. Prenons comme exemple la loi des terres fédérales. L'article 29 donne expressément au ministre de l'Intérieur ou à ses agents, le droit d'accorder, sous certaines conditions, des terres publiques aux colons ; cela démontre que dans les autres circonstances le domaine de la Couronne est une chose sacrée qui ne peut être aliénée que par l'autorité du parlement, et non celle du gouvernement qui n'est qu'un comité de la Chambre. Le domaine de la Couronne ne comprend pas uniquement les terres publiques du pays, mais aussi les rivières et cours d'eau qui s'y trouvent. Il va sans dire que les cours d'eau navigables sont du domaine public et ne peuvent pas être aliénés par un arrêté ministériel.



Mais dans le territoire du Yukon où le gouvernement est propriétaire du terrain sur les deux côtés des cours d'eau qui ne sont pas navigables, je prétends que ces cours d'eau sont également la propriété de la Couronne. Ces concessions comportent une aliénation en faveur de particuliers, d'une partie du domaine public. Le privilège accordé à ces concessionnaires de construire des barrages et d'installer des pompes sur les rivières et cours d'eau, d'installer des usines électriques pour transmettre la force motrice, d'exproprier les terrains des particuliers et de l'Etat, sont autant de prérogatives de la Couronne. Même s'il ne s'agissait que des privilèges accordés sur les cours d'eau, cela constituerait une aliénation d'une partie du domaine de la Couronne dont l'Exécutif n'a pas le droit de disposer.

Dans le préambule du deuxième arrêté ministériel on donne l'autorité en vertu de laquelle, il a été adopté. On y cite les statuts suivants : Article 47 de la loi des terres fédérales, telle qu'amendé par l'article 5 du chapitre 15, de 55-56 Victoria ; article 8 de l'Acte concernant le terrirtoire du Yukon, tel qu'amendé par le chapitre 11 du 62-63 Victoria. Le ministre a pris soin de nous donner des extraits des statuts sur lesquels il se base, et il dit dans le préambule de cet arrêté, qu'il agit en vertu de l'autorité que lui confèrent ces deux statuts. Il n'y a pas de doute que s'il avait pu en trouver d'autres, donnant à l'Exécutif le pouvoir d'accorder ces concessions, il les aurait également cités. Prenons d'abord le premier qu'il cite, l'article 47 de la loi des terres fédérales, telle qu'amendé par l'article 5 du chapitre 15, du 55-56 Victoria, qui se lit comme suit :

Les terres renfermant de la houille ou d'autres minéraux, y compris celles du parc des Montagnes Rocheuses, ne seront pas assujéties aux dispositoins du présent acte relatives aux ventes ou aux inscriptions d'établissements, mais le Gouverneur en conseil pourra en tout temps établir des règlements pour l'exploitation de développement des mines sur ces terres et pour leur vente ou louage, les permis d'exploitation ou autre mode de concession.

Ce statut enlève au ministre et à l'Exécutif le droit de faire avec ces terres ce que le ministre peut faire avec les terres fédérales ordinaires qu'il concède aux colons. Cet arrêté décrète qu'il n'agira pas ainsi avec les terrains miniers, mais qu'il pourra établir des règlements pour leur exploitation ou développement, ou pour leur vente, louage, permis d'exploitation ou autre mode de concession. Ce qu'il aurait dû faire, c'était d'établir des règlements pour disposer de cette partie du domaine public. Les règlements remplacent la loi ; et si des règlements étaient établis pour la vente ou la location des terrains miniers, tout le monde

pourrait se présenter et dire : je me suis conformé aux règlements et j'ai droit à une concession de terrains miniers.

L'honorable M. HAGGART : S'agit-il exclusivement de terrains miniers ?

M. CASGRAIN : Oui. C'est cet article même que cite le ministre et je ne vois pas ce qu'il peut en tirer. Il fait exactement ce que la loi défend. La loi dit qu'il ne peut louer ou concéder des terrains, qu'en conformité avec les règlements généraux qui s'appliquent indistinctement à tous les sujets de Sa Majesté, afin que tous ceux qui s'y conforment aient droit d'en profiter. Mais tant qu'un particulier ne s'y est pas conformé, l'Exécutif ne peut lui concéder, louer ou vendre une partie quelconque des terrains miniers.

Passons maintenant au deuxième statut que le ministre cite dans le préambule de l'arrêté ministériel pour voir s'il peut s'en prévaloir. C'est l'article 8 de l'Acte concernant les territoires du Yukon, tel qu'amendé par le 62-63 Victoria. Je le recommande à l'attention particulière de la Chambre, parce que je ne comprends pas comment le ministre de l'Intérieur a pu se présenter devant ses collègues et leur citer cette loi, comme l'autorisant à accorder cette concession. La seule supposition possible c'est que cette concession a été occordée à la hâte et sans les précautions nécessaires, sans qu'aucun de ses collègues ait examiné la loi et se soit rendu compte de l'énormité de la concession qui était demandée. L'article 8 de l'Acte concernant les territoires du Yukon, tel qu'amendé, dit :

Sauf les dispositions du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra faire des ordonnaces pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration dans le territoire et aux sujets de Sa Majesté et autres qui l'habiteront ; mais aucune ordonnance faite par le Gouverneur en conseil ou par le commissaire en conseil, ne devra—

(c) Disposer de terres ou autres propriétés publiques du Canada, sans l'autorisation du parlement, ni imposer aucun droit de douane ou d'accise.

Ainsi, le statut même que le ministre cite dans l'arrêté ministériel déclare que l'Exécutif n'a le droit d'aliéner aucune partie du domaine public, ou autre propriété de l'Etat, sans l'autorité du parlement. La propre loi qu'il invoque le condamne. Elle défend de faire ce qu'il demande à faire. J'attends avec intérêt les explications du gouvernement sur ce point. Je sais qu'il est souvent possible d'éluder la loi, mais je ne vois pas comment on pourra s'y prendre pour méconnaître les dispositions expresses de ces deux statuts, cités dans l'arrêté ministériel. Ces concessions devraient être révoquées immédiatement. Elles sont contraires aux intérêts des mineurs et des autres citoyens du Yukon et ne manqueraient pas d'être préjudiciables à tout le Canada, et pour cette raison, j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants:—" cette Chambre regrette que, par un décret du conseil en date du 21 avril 1902, le gouvernement, dans le but ostensible d'ériger des travaux hydrauliques pour fournir de l'eau pour l'exploitation efficace des dépôts aurifères, ait accordé au sieur A. N. C. Treadgold, de Londres, Angleterre, et à ses associés, des pouvoirs, franchises et concessions considérables dans et sur les lits, rives, vallées, versants et collines de la rivière Klondike, des creeks Bonanza, Bear et Hunker et dans et sur les eaux du creek Rock, dans le territoire du Yukon, avec le droit d'y établir, pour le bénéfice et l'avantage des concessionnaires, dans et par tout les district et région traversés par ces rivières et creeks, des travaux hydrauliques, électriques et autres, de faire inscrire et de prendre possession des terrains miniers et autres et de les exploiter.

" Cette Chambre considère que lesdits pouvoirs, franchises et concessions constituent, en faveur dudit Treadgold et de ses associés, un monopole gigantesque qui cause le plus grand dommage à l'industrie minière du Yukon, tout en privant le trésor d'un revenu énorme.

" Et qu'en faisant ainsi lesdits octrois et concessions en vertu de décrets du conseil, le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs et a manqué gravement aux devoirs qui lui sont imposés par la constitution."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : M. l'Orateur, la question soulevée par l'honorable député de Montmorency est très importante, plusieurs points de droit s'y trouvent impliqués et elle touche aussi, par certains côtés, à la politique générale du gouvernement. Mon honorable ami a cité d'intéressants extraits de journaux et autres communications anonymes de diverses natures.

M. CASGRAIN : Pas une seule communication anonyme.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député peut-il donner les noms de ceux qui ont redigé ces différents documents et les articles de journaux qu'il a lus ?

M. CASGRAIN : J'ai dit que ces articles ont été écrits par le rédacteur du " Sun " de Dawson, et qu'ils ont été envoyés au gouvernement par feu le sénateur Wood.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami a eu recours à un procédé qu'on voit plus souvent employé dans les réunions populaires que devant les tribunaux ; il cite des rapports et des articles de journaux, ainsi que d'autres affirmations non corroborées, qui peuvent produire une certaine impression sur ceux qui ne sont pas bien au courant des faits. Je crois que le discours qu'il vient de prononcer aurait été plus à sa place, s'il avait été prononcé dans le district du Yukon, pendant l'élection qui a eu lieu peu de temps avant l'ouverture de la session, alors que cette population était appelée à rendre un verdict sur l'administration du gouvernement.

Ce n'est pas la première fois que les honorables députés de la gauche profitent de leur

position de membres de cette Chambre pour dénigrer l'administration du Yukon et répandre dans tout le pays les accusations les plus injustes contre la conduite et la politique du gouvernement. Je n'ai aucune objection à discuter de nouveau toutes ces questions devant la Chambre, mais il doit m'être permis de faire remarquer qu'il s'est présenté,tout dernièrement, une excellente occasion, pour nos honorables adversaires, d'adresser aux personnes les plus directement intéressées, les arguments que l'honorable député de Montmorency vient d'exposer ici. Je veux parler des électi ns du Yukon. Je laisse à l'opposition le soin d'expliquer pourquoi on a préféré attendre la session, plutôt que de profiter de cette occasion.

Pendant plusieurs sessions, un autre député de la gauche avait pris sous sa garde les intérêts du Yukon.

Il s'était fait le champion dans cette Chambre de tout ce que cette population avait à cœur. Je veux parler de l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Mais lui non plus n'a pas osé s'aventurer en dehors de cette enceinte. Lui non plus n'a pas osé se rendre au Yukon et porter ses accusations en présence des électeurs qui connaissent la question et sont en état de la juger. Il a préféré accuser à distance.

L'élection tenue récemment dans le Yukon était une excellente occasion pour nos adversaires de combattre et dénoncer la conduite du gouvernement, dans l'administration des affaires de ce district. Ils ont eu tout le temps nécessaire pour cela. Ils avaient été avertis six mois à l'avance. Il y a un an nous avons voté une loi accordant un répresentant au Yukon et nous avons défié nos adversaires de venir nous rencontrer, durant les vacances, devant les électeurs du Yukon pour y discuter ces questions qu'ils sont en état de juger. Ils ne se sont pas montrés ; ils n'ont pas voulu profiter de cette occasion. Ils n'ont pas eu le courage d'aller porter leurs accusations devant les électeurs. Nous avions notre candidat sur les rangs et il a été élu comme partisan du gouvernement par une écrasante majorité. Malheureusement, pour des raisons que nous regrettons tous, cet honorable député (M. Ross) est actuellement absent d'Ottawa ; sans cela, il est probable qu'il prendrait part à ce débat. Nous regrettons aussi —et personne plus que moi—l'absence du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui connaît à fond tous les détails de ces questions. Il est actuellement en Angleterre, pour le service de l'Etat. Quant à moi, je n'ai pour m'appuyer que les renseignements que j'ai pu recueillir, en feuilletant les documents qui se trouvent dans les bureaux du ministère. C'est à l'aide de ces renseignements que je vais entreprendre de discuter la question.

L'honorable député a fortement critiqué l'arrêté ministériel. Je commencerai d'abord par exposer la situation, du moins, autant que la comprends. Quand le Yukon fut découvert et qu'on apprit qu'il était riche en placers, tout allait bien et prospérait ; mais il vint un temps où le rendement des placers cessa. Cependant tout le monde se disait qu'un avenir était réservé à ce pays et il était du devoir du gouvernement d'encourager par tous les moyens possibles, les opérations minières. Il y a plusieurs manières d'extraire l'or. Il y a l'exploitation des placers, le broyage du quartz aurifère, le procédé hydraulique et le dragage. Ce sont autant de manières d'utiliser les dons précieux que la Providence a répandus sur le Yukon. Quand les claims les plus bas, près du niveau de l'eau, furent épuisés, il fallut aviser aux moyens d'amener l'eau sur les hauteurs pour le lavage du gravier sur les versants des collines. Il est évident qu'un pareil travail ne pouvait être laissé à l'entreprise individuelle. Il fallait de toute nécessité mettre à exécution un grand projet pour fournir la force motrice et amener l'eau aux endroits d'où elle pourrait être distribuée aux particuliers, absolument comme cela se pratique aujourd'hui dans les villes. Les municipalités ont cru préférable de construire des aqueducs et de faire de l'opprovisionnement de l'eau un service public, plutôt que de laisser aux particuliers le soin de se pourvoir d'eau, à leur guise, comme dans les temps primitifs. Ainsi, dans le but d'exploiter les claims, au-dessus de la crique, à une certaine distance de l'eau, la méthode la plus économique et la plus pratique était d'établir un système général, grâce auquel chaque particulier pourrait acheter la quantité d'eau dont il aurait besoin, sans avoir à faire, dans chaque cas, les travaux nécessaires à son approvisionnement. C'est dans ce but que le ministère de l'Intérieur chercha à obtenir des offres pour fournir de l'eau aux districts miniers situés sur les hauteurs. Plusieurs projets furent proposés ; mais le ministère de l'Intérieur voulait avant tout confier ce privilège à un homme de haute réputation et d'une prafaite solvabilité.

L honorable député nous a lu des articles de journaux qui ne parlent que de fraudes, de fausses représentations et d'escroqueries. J'ignore si cela s'adresse aux personnes auxquelles ces concessions ont été accordées. S'il en était ainsi, je crois que ces personnes auraient de bonnes raisons de se plaindre. Un de ces concessionnaires est bien connu des députés. Il est aussi bien connu dans le pays et malgré tout mon respect pour mes collègues des deux côtés de la Chambre, je ne crains pas de dire que personne au Canada ne jouit d'une plus haute réputation d'honorabilité et d'intégrité que l'un de ces concesssionnaires, M. Walter Barwick.

Mon honorable ami qui insiste tant pour avoir une enquête, n'ignore pourtant pas que le gouvernement est décidé à instituer

cette enquête. Il doit se rappeler, qu'au moment de l'élection, le gouvernement promit aux électeurs de nommer une commission pour s'enquérir de tout ce qui concerne l'administration du Yukon. Depuis lors jusqu'aujourd'hui l'occasion ne s'est pas présentée d'envoyer des commissaires enquêteurs sur les lieux. C'est à peine si la navigation est ouverte, si toutefois elle est ouverte. Quand l'honorable député du Yukon (M. Ross) qui est actuellement dans la Colombie Anglaise, sera de retour à Ottawa et que nous pourrons profiter de ses conseils, nous tiendrons les promesses faites aux électeurs du Yukon et nous instituerons une enquête sur toutes les accusations et même tous les soupçons que les honorables députés voudront bien avoir l'obligeance de porter à notre connaissance concernant l'administration du Yukon.

Je préviens mon honorable ami de cette intention du gouvernement, et outre l'occasion qu'il a eu aujourd'hui de faire connaître sa manière de voir sur les questions du Yukon, il en aura une autre de faire la preuve, s'il le peut, de toutes les accusations et insinuations, devant un tribunal, où on ne se contentera pas de lettres et d'extraits de journaux, mais où des témoins auront l'avantage de déclarer sous serment tout ce qu'ils savent.

Je dois dire aussi que dans son désir de faire grand bruit il a complètement perdu de vue la véritable portée de l'arrêté ministériel. Il cite des journaux pour démontrer que nous avons sacrifié 350 milles carrés comprenant tous ces riches cours d'eau, creeks et rivières. L'honorable député est avocat, et il a cherché à donner une tournure légale à son discours et à indiquer les effets légaux des documents qu'il citait ; cependant, il n'y a pas un homme dans cette Chambre, j'en suis certain, qu'il soit avocat ou non, qui n'ait compris qu'il outrepassait la portée de ce décret ministériel, et cherchait à donner une fausse idée de l'importance de cette concession.

Bien qu'il soit permis aux concessionnaires de construire un barrage sur la rivière pour établir un pouvoir hydraulique qu'ils auront ensuite le privilège de distribuer et vendre aux particuliers, dans ce district, en vertu de quel raisonnement peut-il prétendre que tout le district avec ses richesses est livré aux mains de ces concessionnaires, en pur don. Quand on accorde le privilège de construire un barrage pour produire de l'électricité sur les bords d'une rivière, avec le droit de vendre cette électricité au public, les concessionaires ont le droit de vendre cette électricité dans tout le Canada, s'il n'y a pas de restriction dans la concession. Et dans ce cas l'honorable député pourrait prétendre que ces concessionnaires ont obtenu la possession et la propriété exclusive de tout le pays. C'est à cela que conduit sa manière de raisonner. Parce que cette compagnie a obtenu le privilège de vendre de l'électricité dans un certain district, cela doit lui donner tous les droits imaginables.

Or, voyons quels sont les privilèges que confère cet arrêté. Celui du mois de juin 1901, diffère considérablement de celui de 1902, quoi qu'en dise mon honorable ami. Il est avocat, il a étudié tous ces documents qu'il a entre les mains depuis la dernière session et il sait tout ce qui en est. J'ai ici les deux arrêtés ministériels dont il a aussi des copies. Voyons un peu s'il persistera à dire qu'il n'y a pas de différences sensibles entre les deux. Dans le premier, la concession est accordée pour un assez grand nombre d'années, et certains travaux devaient être faits dans un certain délai. Mon honorable ami dira qu'il y a eu un changement pour le pire, en accordant la concession pour six ans, au lieu d'une période plus courte ; mais je lui ferai remarquer que d'après le deuxième arrêté, les travaux ne doivent pas être exécutés dans un délai aussi court que d'après le premier. Voici une disposition du deuxième arrêté que je recommande à l'attention de mon honorable ami :

> Toutefois, si les concessionnaires, sous l'empire du présent article, développent et rendent disponible de la force motrice dont il ne feront pas usage, cette force sera offerte en vente au public et les prix en seront sujets à règlementation par l'Exécutif.

Cette condition est tout à fait nouvelle. Le premier arrêté ministériel avait créé du mécontentement dans le Yukon, une assemblée des mineurs eut lieu et ils envoyèrent deux délégués à Ottawa pour demander, non pas la révocation de l'arrêté, mais sa modification. Autant que nous avons pu nous en rendre compte, la majorité des mineurs ne demande pas la révocation de la concession, mais des changements dans les conditions, et voici quelle est la nature de ces changements : ils s'opposaient, par exemple, au privilège que le premier arrêté ministériel accordait exclusivement à la compagnie de construire des conduites sur roches de fond (bed rock flumes). Ces privilèges provoquaient une forte opposition. Dans le deuxième décret, non seulement il n'apparaît pas, mais le droit est accordé à tout le monde de construire des conduites sur roches de fond. C'est ce privilege de construire, entretenir et exploiter ces conduites sur roches de fond qui était la grande question dans le Yukon, et qui provoquait une si vive opposition contre le premier décret. Les mineurs étaient tellement montés à ce sujet qu'ils envoyèrent deux délégués, M. Williams et M. Sugrue, consulter le gouvernement, et demander la révocation de cette partie de l'arrêté ministériel. C'était la première objection et elle a été réglée. Elle n'existe plus dans le deuxième arrêté ministériel et cependant l'honorable député prétend qu'il n'y a pas de différence entre les deux.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend que la majorité des mineurs n'a pas demandé la révocation de cette concession. J'aimerais à savoir de quelle manière la majorité a fait connaître son opinion.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les deux délégués qui sont venus à Ottawa et qui étaient supposés représenter les opinions et les désirs des mineurs n'ont pas demandé la révocation, mais la modification, et cela a été accordé. Quand des délégués viennent ici, chargés d'une mission de cette nature, il est juste de supposer qu'ils représentent les opinions et les sentiments de ceux qui les envoient. L'honorable député prétend, malgré cela, qu'il n'y a pas de différence entre les deux décrets ministériels. Le premier concède aux concessionnaires le droit de produire une force motrice et de l'employer tout entière à leur propre usage.

En vertu du premier arrêté ils n'étaient pas tenus de vendre de la force motrice à qui que ce soit. Sous l'empire du nouvel arrêté ministériel est-ce la même chose ? L'honorable député ne reconnaîtra-t-il pas que nous avons ici une notable modification :

Si les concessionnaires développent et rendent disponible de la force motrice dont ils ne font pas usage, cette force sera offerte en vente au public.

N'est-ce pas là un notable changement ? Mon honorable ami ne se rend pas compte qu'en vertu du nouvel arrêté, le public est favorisé dans cette mesure qu'il acquiert le droit d'utiliser moyennant finance la force motrice développée en vertu de cette concession.

M. POPE : A quel prix ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je continue à lire. Les honorables députés devraient se contenir ; ces renseignements leur seront fournis dans le temps voulu. Ils auraient été beaucoup plus sages s'ils avaient connu les arrêtés ministériels avant de faire ces discours inflammatoires.

M. CASGRAIN : Nous les connaissons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami de Compton (M. Pope) demande à quel prix :

Les prix demandés seront sujets à réglementation par l'Exécutif.

C'est de cette manière que les prix sont fixés en ce pays dans beaucoup d'autres cas. L'Exécutif exerce un contrôle sur les tarifs des chemins de fer, ainsi que sur d'autres tarifs, et dans le cas actuel, l'Exécutif, responsable au parlement et au peuple, s'interpose, tribunal indépendant, entre les vendeurs et les acheteurs de force motrice, de sorte qu'en vertu de l'arrêté ministériel modifié, le public obtient le droit d'utiliser la force motrice et le droit d'être protégé en ce qui regarde les prix.

L'honorable M. HAGGART : Faut-il entendre la même chose par " eau " et par " force motrice " ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; c'est ici que les honorables députés font preuve d'une connaissance insuffisante de l'affaire. Force motrice signifie la force motrice électrique qui doit être produite par l'emploi de l'eau. Il y aura une digue, ou refoulement de l'eau. Les honorables députés sourient ; qu'ils me permettent de leur lire le passage :

Le droit exclusif de capter et de recueillir l'eau de la rivière Klondike en aucun point entre son confluent avec la rivière Yukon et le creek Plat, dans le but de produire la force motrice destinée à pomper l'eau pour l'exploitation des gisements du district.

C'est là quelque chose d'entièrement différent du droit de pomper de l'eau du lit de la rivière et de l'élever, qu'elle doive ou non retourner à la rivière.

M. CLARKE : Ces concessionnaires n'avaient-ils pas le droit de vendre de la force motrice en vertu du premier arrêté ministériel ? Le public ne pouvait-il les contraindre à vendre de la force motrice ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous verrons ce qui en est de cela.

M. R. L. BORDEN : Où est-il question de cela dans l'arrêté ministériel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une fois la force motrice produite, s'il y en a de reste, et s'il se présente quelqu'un pour l'acheter, les concessionnaires sont tenus de la vendre. Je me reporte à l'article 2. On a affirmé avec raison qu'en vertu du premier arrêté ministériel, les concessionnaires avaient le droit de capter et de recueillir les eaux de la rivière Klondike pour distribution dans le district généralement, en vue de l'exploitation des terrasses et autres terrains. En vertu du nouvel arrêté, la quantité qu'ils ont droit de prendre à l'exclusion de tous est 5,000 pouces de mineur.

M. CLARKE : Combien cela fait-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me demande si l'honorable député a une idée de la quantité d'eau disponible dans le district ?

M. CLARKE : Nous voulons être renseignés. Quel volume d'eau ces 5,000 pouces représentent-ils ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais l'expliquer à l'instant. Qu'on me permette d'abord de dire, qu'en vertu du second arrêté ministériel il y a un droit privatif accordé aux mineurs autorisés :

Les détenteurs autorisés d'emplacements miniers situés sur la rivière Klondike auront droit privativement aux concessionnaires à l'usage

d'un courant d'eau suffisant pour l'exploitation de leur terrain, mais n'excédant pas en tout 3,500 pouces de mineur, soit 5,250 pieds cubes par minute.

Un pouce de mineur équivaut donc à 1½ pied cube par minute. En premier lieu, les mineurs autorisés prennent leurs 5,250 pieds cubes par minute, puis les concessionnaires en question ont droit à leurs 5,000 pouces de mineur par minute. Mon honorable ami de Toronto-ouest voudrait savoir quel est le rapport de cette quantité au débit de la rivière. J'ai sous la main une note du professeur Haanel en ces termes :

D'après le professeur Herdt, de Montréal, la vélocité de la rivière Klondike est de sept milles à l'heure ; sa largeur moyenne est de 275 pieds, et sa profondeur moyenne de 3½ pieds. Cela donne un débit de 395,266 pouces de mineur.

Le pouce de mineur a été défini dans l'arrêté ministériel du 19 mai 1902, comme étant l'équivalent d'un débit de 1½ pied cube par minute.

L'honorable député verra donc qu'avec ces 395,266 pouces de mineur représentant un débit de 1½ pied cube chacun, il nous reste certainement de la marge pour répondre aux besoins du grand public, même si quelqu'un doit en recevoir 5,200 pieds cubes par minute.

M. R. L. BORDEN : Je pensais que les mineurs devaient recevoir 3,500 pouces de mineur, et que tout le reste allait à ces concessionnaires. L'arrêté ministériel se lit :

Les détenteurs autorisés d'emplacements miniers situés sur la rivière Klondike auront droit privativement aux concessionnaires à l'usage d'un courant d'eau suffisant pour l'exploitation de leurs terrains, mais n'excédant pas en tout 3,500 pouces de mineur, soit 5,250 pieds cubes par minute.

Une fois que les mineurs auront eu leurs 5,250 pieds cubes, tout le reste appartiendra aux concessionnaires en question.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce peut être là l'opinion de l'honorable député en tant que membre de cette assemblée ; mais je ne pense pas que ce soit son opinion en tant que membre du barreau.

M. R. L. BORDEN : Je ferai connaître à l'honorable ministre quelle est mon opinion comme membre du barreau, s'il le désire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis sûr qu'elle n'aboutirait pas à la conclusion qu'il vient de poser.

M. R. L. BORDEN : Quelle est votre conclusion ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ma conclusion c'est que les mineurs autorisés de la rivière Klondike ont un droit privatif à 3,500 pouces de mineur. La quantité restante d'eau était laissée aux concessionnaires, quelle raison aurait-on de spécifier qu'ils auront droit d'utiliser l'eau jusqu'à concurrence de 5,250 pouces cubes ? Je suis persuadé que mon honorable ami n'insistera pas davantage sur ce point.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) est évidemment dans le vrai, et vous êtes évidemment dans l'erreur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas très longtemps que les honorables députés de la gauche étaient évidemment dans le vrai sur une question de droit : l'interprétation à donner à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. L'un après l'autre ils prirent la parole en Chambre et firent des discours soignés et savants en vue d'établir que la représentation des diverses provinces devait être déterminée de telle manière. La cour Suprême, quelques jours plus tard, établissait que chacun de ces honorables députés s'était trompé dans son interprétation de la loi. Je les trouve hardis de vouloir encore une fois interpréter la loi.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là un compliment que vous faites à la cour Suprême ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne fais pas de compliment je rends simplement justice à la Cour Suprême.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudra-t-il nous donner sa propre interprétation des articles 1 et 2, puisqu'il prétend que la nôtre est erronée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami veut-il parler du premier arrêté ministériel ou du second ?

M. R. L. BORDEN : Du second, celui du 21 avril 1902. Je voudrais le comprendre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est raisonnable. En vertu de l'article 1, les concessionnaires sont autorisés à construire des digues sur la Klondike, et à prendre de l'eau dans cette rivière en vue de produire la force motrice nécessaire pour pomper l'eau qui doit être utilisée dans un certain district mentionné. Ils ne sont pas autorisés à recueillir de l'eau pour des fins d'hydraulique ou d'exploitation minière, mais simplement pour produire la force motrice électrique qui devra à son tour mettre leurs machines en mouvement pour pomper l'eau. C'est là le pouvoir qu'on leur donne.

M. CLARKE : Ont-ils le privilège exclusif de faire cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, mon honorable ami (M. Clarke) a l'article sous les yeux.

M. PRINGLE : L'article premier du dernier arrêté ministériel se lit comme il suit :

Le droit exclusif de capter et de recueillir l'eau de la rivière Klondike en aucun point entre son confluent avec la rivière Yukon et le creek Plat.

Puis on ajoute :

Mais si le droit accordé par le présent article n'est pas exercé dans les six ans à partir de la date de la concession, il pourra être révoqué par ordre de l'Exécutif.

Ce droit va-t-il être réservé à ces concessionaires pendant six ans ? Ceux-ci ne pourront-ils, par injonction, empêcher tout autre compagnie ou individu de prendre de l'eau dans la Klondike entre ces points ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, M. l'Orateur. L'honorable député paraît ignorer que cet arrêté ministériel n'a encore aucune existence légale. Il ne confère aucun droit en justice. Certaines formalités sont nécessaires pour donner force de loi aux arrêtés ministériels. Mais celui-ci, tel qu'il est, est une garantie de notre bonne foi donnée aux concessionnaires dans le but de les aider à attirer des capitaux au Canada et de poursuivre ces travaux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable directeur général des Postes reconnaît-il que l'arrêté ministériel est invalide ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux dire qu'il faudra une formalité de plus pour qu'il confère des droits légaux.

M. PRINGLE : Quelle formalité ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les arrêtés ministériels de cette nature disposant de droits miniers, n'autorisent les concessionnaires à exercer ces droits qu'une fois les arrêtés publiés dans la Gazette officielle. Les arrêtés en question n'ont pas encore été publiés. Ils sont réservés. Mais si les concessionnaires montraient qu'ils sont en état de prélever les fonds nécessaires pour la construction de ces travaux, alors le gouvernement déciderait si oui ou non ces octrois doivent être confirmés. Pour le moment ils ont simplement ces arrêtés, indiquant ce que, dans leur opinion, il serait à propos de faire dans le cas où ils se verraient en état de poursuivre les travaux dans de bonnes conditions.

M. CASGRAIN : Que dites-vous du télégramme de la chambre de commerce ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'en viens maintenant à l'article 10. L'honorable député de Montmorency a dit qu'il n'y avait pas de différence notable entre les deux arrêtés ministériels. L'assemblée des mineurs demanda non seulement qu'on mît fin au monopole relatif aux conduites d'eau sur roche de fond, mais qu'on modifiât aussi les règlements au sujet des terrains miniers abandonnés. Ils soutenaient que les concessionnaires ayant par un arrêté ministériel antérieur acquis des droits aux terrains abandonnés, ils n'étaient pas en conséquence tenus d'exécuter des travaux en vue d'établir un pouvoir hydraulique. Mais les terrains abandonnés n'auraient eu guère de valeur sans le secours de l'eau. Lorsque les représentants des mineurs du Yukon rencontrèrent les ministres, ce point fut discuté à fond ; une nouvelle clause fut rédigée et prit la place de l'ancienne dans le nouvel arrêté ministériel. Je référerai mon honorable ami à l'article 10. Il se lit comme suit :

Le droit (libre de toute redevance sauf le droit régalien établi sur le rendement) de se faire assigner par l'Etat et d'exploiter tout terrain ou terrains miniers abandonnés le long des creeks Bonanza, Bear et Hunker ; ce droit ne pouvant être exercé que lorsque les concessionnaires, par la construction de travaux en exécution de leur privilège, seront en mesure de fournir l'eau sur ce terrain, ou ces terrains, en vue de leur exploitation.

Sous le régime de l'arrêté antérieur, on prétendait que les concessionnaires pourraient s'emparer des terrains abandonnés et ne jamais dépenser un dollar pour l'exécution de ces travaux. Mais, en vertu du nouvel arrêté tout est changé, et les concessionnaires n'ont aucun droit quelconque à un terrain abandonné tant qu'il n'y ont pas introduit l'eau ; et même alors, ils ne sont pas plus favorisés que les simples particuliers, lesquels peuvent arriver, planter, leurs piquets et prendre possession d'un terrain sans que les concessionnaires puissent les en empêcher. Quant à ce qui est de la prise de possession de terrains miniers abandonnés, les concessionnaires ne sont pas investis de plus de droits que n'importe quel individu qui peut se transporter au Yukon.

Mon honorable ami (M. Casgrain) trouve à redire à l'article de ce contrat qui exempte les concessionnaires de la représentation ou du paiement de droits. Il est vrai que les concessionnaires jouissent de cette exemption ; mais il y a des raisons pour cela. Le gouvernement s'efforce d'engager ces concessionnaires à s'exécuter et, si possible, à mener à bonne fin leur entreprise. Cette proposition ne sourit pas énormément aux concessionnaires. Jusqu'à présent, ils n'ont pas réussi à engager des capitalistes à y risquer leurs capitaux. Leur première concession est en date de janvier 1901. Deux années se sont écoulées depuis, et si cette concession était d'une valeur si grande, s'il y avait tant de bénéfices à y réaliser, ne pensez-vous pas que les financiers avisés de Londres, où ces concessioinaires sont gens d'influence, auraient depuis longtemps fourni les capitaux nécessaires pour l'exécution de ce contrat, à l'occasion duquel on nous accuse d'imprévoyance ? Mais jusqu'à présent ils n'ont pu convaincre personne qu'il y aurait de l'argent à gagner dans cette entreprise. Lorsque le second arrêté ministériel fut pris, il fallut tenir compte des dépenses déjà encourues. Mon honorable ami (M. Casgrain) affirme qu'en vertu du nouvel arrangement nous renonçons à la clause exigeant la dépense de $250,000. C'est juste. Le premier arrêté ministériel exigeait une certaine dépense d'argent et les concessionnaires se mirent à en dépenser. Ils retinrent les services des

ingénieurs hydrauliques les plus capables de l'Angleterre ; ils envoyèrent au Klondike sir Thomas Tancred, dont la réputation est très grande, et ils appliquèrent de fortes sommes à des travaux d'investigation et de recherche.

M. CLARKE : Combien ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Barwick m'informe que jusqu'au moment de la rescision de l'arrêté, les concessionnaires avaient dépensé $50,000.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on fait des travaux sur place ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, pas sur place. Ils ont dû payer de très forts honoraires aux ingénieurs, et faire d'autres frais, lesquels, d'après M. Barwick, s'élevèrent à plus de $50,000. Ils avaient ce montant en jeu lorsque le premier arrêté ministériel fut rescindé ; et ils étaient intéressés à poursuivre les travaux en vue de recouvrer les sommes dépensées. Ils se trouvent donc avoir déjà $50,000 engagés, et ils seront perdus à moins qu'ils ne tirent parti de leur concession.

M. CLARKE ; D'autres personnes ont-elles été invitées à visiter les lieux et à s'assurer si la proposition était avantageuse ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Diverses personnes, je pense, ont fait d'autres propositions.

M. CLARKE : Ces propositions seront-elles déposées sur la table ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne le sais que par ouï-dire,.

M. CLARKE : Par les rapports des journaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On m'informe que toutes les pièces ont été produites. J'en viens maintenant à une autre disposition du contrat ; et je pense que les honorables députés se rendront compte que c'est une condition très à l'avantage du peuple. Les concessionnaires sont autorisés à exécuter des travaux, à produire la force motrice, à utiliser l'eau, comme tous autres ; mais on ne leur accorde pas de privilège exclusif à cet égard. Le public est autorisé à se servir de l'eau, tout comme le public à Ottawa a droit d'obtenir de l'eau de la ville. La population du Yukon a le même droit d'obtenir de l'eau et de la force motrice que tout particulier de notre ville. C'est donc une entreprise publique dont toute la population, moyennant une taxe raisonnable, tirera avantage. En vertu des règlements, c'est le commissaire de l'or qui règle toutes les redevances en rapport avec cette concession. Lorsqu'un particulier désire faire établir le taux de la redevance, s'il ne peut tomber d'accord avec la compagnie, le commissaire de l'or donne sa décision, sauf appel à un tribunal supérieur.

M. CLARKE : Comment le gouvernement ou le commissaire de l'or peuvent-ils savoir si le prix qu'on demande est raisonnable ou non ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le commissaire de l'or demeure au Yukon et les habitants du pays savent à quoi s'en tenir. Il y aura quelque moyen de s'assurer si le prix demandé est raisonnable ; c'est une question d'opinion. A tout événement, c'est au commissaire de l'or et à la cour territoriale du district qu'on a laissé le soin de décider cette question. Je ne connais pas de tribunal plus juste ; peut-être mon honorable ami (M. Clarke) en connaît-il un. Quoi qu'il en soit, il me paraît bien qu'en soumettant les droits du peuple en des matières de cette importance au jugement du commissaire de l'or, avec droit d'appel à la cour territoriale, nous n'avons pas fait preuve de négligence, d'imprévoyance ou de fraude ; non plus qu'en nous efforçant de mettre à la portée du peuple une abondance d'eau pour le développement du pays.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (sir Wm. Mulock) s'appuie sur les mots : "Toute question de compensation."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, certainement, en vertu de l'octroi. Les trois différences que j'ai signalées à la Chambre correspondent aux trois changements que les mineurs nous ont priés de faire. Ces trois modifications ont été effectuées ; et je mentionnerai ce fait : lorsque le ministre de l'Intérieur mît à l'étude la question de modifier l'arrêté ministériel, il constata que les concessionnaires étaient tous disposés à consentir au changement. De fait, ils attachaient si peu d'importance à leur privilège, qui ne leur avait rien rapporté jusque-là, qu'ils consentirent sans difficulté à ce que l'arrêté ministériel fût rescindé. Nombre des dispositifs de l'arrêté ministériel de 1901 ont été omis dans le nouvel arrêté. Par exemple, l'article 3 de l'ancien arrêté a été laissé de côté. Il se lisait comme suit :

> Le droit, sur tout creek ou tributaire dans le district, de capter, recueillir, retenir et emmagasiner pour des fins d'exploitation minière toute eau non utilisée par un mineur libre pour l'exploitation de son terrain sur ce creek ou tributaire, en vertu des règlements aujourd'hui en vigueur pour l'exploitation des placers ou relatifs au détournement des eaux pour les fins d'exploitation minière dans le territoire du Yukon.

Cet article a été omis dans le nouvel arrêté. En outre, en vertu de l'ancien arrêté, il était réglé que les concessionnaires auraient un prolongement de délai pour l'achèvement de leurs travaux dans le cas où il se produirait un retard dû à diverses causes, telles qu'inondations, guerres, troubles civils, accidents aux machines ou aux travaux, et autres causes de force majeure. Cela a été omis dans le nouvel arrêté ministériel, et ils sont tenus à leur date plus fermement qu'a-

vant. Ainsi, M. l'Orateur, j'ai indiqué plusieurs différences très marquées entre l'ancien arrêté et le nouveau. Et pourtant, mon honorable ami (M. Casgrain) a déclaré qu'il ne voyait aucune différence entre l'ancien et le nouveau. A l'égard de cette partie du discours de mon honorable ami au cours duquel il commença par déclarer qu'il y avait eu de vastes étendues de pays soustraites à l'inscription, il était, si je ne me trompe, sous l'impression que ces étendues avaient été ainsi réservées avant l'émission du premier arrêté ministériel. Je me permettrai de corriger son erreur. Il a lu, du Sun, de Dawson, une déclaration établissant, dans son opinion, qu'une grande étendue avait été accordée à ces concessionnaires. Mon honorable ami a donné à entendre qu'on ne recevait plus d'inscriptions pour un grand nombre de ces creeks, afin d'assurer une étendue plus grande à ces concessionnaires. En cela, il se trompait.

M. CASGRAIN : Ce n'est pas là ma prétention. Ne me mettez pas dans la bouche des paroles dont je ne me suis pas servi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas mon intention. J'ai tenu compte à l'honorable député de son désir de ne pas nous tromper, mais je désire corriger son erreur. Il est vrai qu'à un certain moment les creeks Dominion, Bonanza et leurs tributaires étaient fermés à l'inscription ; mais il est inexact de dire qu'ils étaient fermés au moment de l'émission du premier arrêté ministériel. Ils avaient été ouverts de nouveau avant cette date.

M. CASGRAIN : Quand ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis donner la date exacte.

M. CASGRAIN : Je l'ai ici.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors l'honorable député peut le dire.

M. CASGRAIN : Le 11 avril 1902, par télégramme du ministre de l'Intérieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, c'est inexact.

M. CASGRAIN : Alors les pièces produites en réponse à la motion sont erronées, car c'est là que je trouve cette date.

M. R. L. BORDEN : Je puis donner le texte même du document, si l'honorable ministre le désire :

Bureau du commissaire de l'or du
Territoire du Yukon, Dawson, T.Y.,
11 avril 1902.

Au secrétaire,
Ministère de l'Intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception du télégramme suivant de l'honorable Clifford Sifton au commissaire de l'or : " Déclarez disponibles sans retard tous les titres miniers périmés et abandonnés qui étaient réservés en raison de l'arrêté ministériel de Treadgold."

Sir WILLIAM MULOCK.

Les instructions du ministre sous ce rapport ont été mises à effet et, sur réception du télégramme, l'avis suivant fut affiché par le commissaire de l'or.

Dawson, T.Y., 17 avril 1902,
4.30 heures, p.m.

Avis est par le présent donné qu'à partir de la date ci-dessus tous les titres périmés et abandonnés qui avaient été réservés en raison de l'arrêté ministériel de Treadgold, sont maintenant disponibles en faveur de mineurs libres sous l'empire des règlements régissant l'exploitation des placers.

(Signé) D. PATULLO,
Aide-commissaire de l'or.

Pendant que j'ai la parole, mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander lesquels de ces arrêtés ministériels furent rescindés et lesquels furent maintenus ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais essayer de répondre à cette question. Mais je dirai d'abord à mon honorable ami que le télégramme qu'il vient de lire ne se rapporte pas à la question dont je parle. Voici une note de M. Ryley, du ministère de l'Intérieur :

Les titres qui avaient été réservés le long des creeks Dominion, Bonanza et leurs tributaires, furent déclarés disponibles quelque temps avant l'émission de l'arrêté ministériel de juin 1901.

Cette note m'a été envoyée de la galerie de la Chambre. Il est probable que si ce fonctionnaire avait été dans le ministère, il aurait donné la date exacte. On voit par là que la concession n'est pas aussi étendue que le pense mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Si ce fait avait quelque rapport à la question, pourquoi ne l'a-t-on pas communiqué en même temps que les autres documents ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est nombre de renseignements qui peuvent être introduits dans le débat et qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans les papiers. Tout dépend des termes de l'ordre donné par la Chambre. Je ne sais ce que l'ordre demandait.

Maintenant, M. l'Orateur, pour récapituler, l'arrêté ministériel stipule que dans le cas où les concessionnaires réussiraient à prélever les fonds requis, ils auront le privilège d'installer sur la rivière Klondike, les constructions et le matériel nécessaires pour la production de la force motrice électrique. Ils auront le privilège, sous certaines réserves, de se servir de l'eau pour des fins hydrauliques. Le public aura le droit d'utiliser la force motrice dont les concessionnaires ne se servent pas, moyennant un prix déterminé par l'Exécutif. Le public a le droit d'exiger que la compagnie lui vende l'usage de l'eau disponible au prix fixé par le commissaire de l'or, ou, en cas d'appel, par la cour territoriale du district. Ces droits palpables sont assurés au public, et tout ce qu'il lui faut payer en retour, c'est le prix qui sera fixé par l'Exécutif ou par la cour territoriale. Il n'y a pas un seul pouce de

territoire enlevé au public. Les particuliers ont le même droit que ces concessionnaires de s'établir sur n'importe lequel des terrains abandonnés. Les seuls droits privatifs assurés aux concesssionaires sont ceux relatifs à l'usage de l'eau en vue de la production de la force motrice, et *sub motu*, celui de se servir d'une certaine quantité d'eau eux-mêmes. Vous ne trouverez rien dans ces documents qui donne aux concessionnaires un privilège exclusif, sauf dans la mesure que les représentants du peuple pourront eux-mêmes fixer. Ce sont là quelques-unes des raisons, et les principales, sans doute, pour lesquelles les capitalistes n'ont vu dans cette entreprise rien qui fût de nature à les engager à y mettre des capitaux.

M. CLARKE : Ces gens n'ont-ils pas un délai de six ans pour prélever les fonds, et ce privilège ne se trouve-t-il pas leur être réservé pour cette période de temps ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES ; Il ne se trouve pas réservé un seul jour, si nous décidons de l'annuler. Nous avons l'espoir que ces messieurs réussiront à prélever les fonds nécessaires pour l'exécution des travaux. S'ils ne réussissent pas, le mérite en reviendra aux honorables députés de la gauche. Ils sont déjà parvenus à paralyser l'entreprise.

M. CLARKE : Des pétitions ont-elles été reçues du Yukon demandant de maintenir la concession ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons reçu du Yukon à l'égard de cette affaire et de la politique générale du gouvernement, le témoignage le plus complet que nous puissions désirer. Le peuple a fait entendre sa voix il y a quelques mois. Je pense, M. l'Orateur, que le candidat de l'opposition a perdu son dépôt. Vous voyez donc qu'il reste encore de l'argent au Trésor là-bas.

M. R. L. BORDEN : Parce que l'autre candidat s'était engagé à faire annuler la concession.

M. CASGRAIN : Il a été envoyé ici spécialement pour faire annuler la concession.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sacne pas qu'il l'ait été. Il s'était engagé à promouvoir les meilleurs intérêts du Yukon, et c'est ce qu'il fait, et c'est ce que nous faisons. Je voudrais que les honorables députés fissent de même. Je n'ai peut-être pas traité cette question au goût de ces messieurs ; mais je pense l'avoir traitée, du moins, de manière à convaincre la Chambre et le pays que cette mesure est dans l'intérêt du Yukon. Si cette entreprise est menée à bien en dépit de tous les obstacles qu'on lui oppose, ceux qui portent aujourd'hui ces accusations ne tarderont pas à se repentir de l'attitude qu'ils ont prise ; et parmi ceux qui se reprocheront leurs erreurs il se trouvera certains députés de la gauche; ils auront amplement le loisir de le faire dans les ombres de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne m'a pas fourni le renseignement que je lui ai demandé. Je lui ai demandé de me dire lequel des ces arrêtés ministériels n'avait pas été publié dans la *Gazette du Canada*, car je crois lui avoir entendu dire que ces arrêtés ministériels n'entraient en vigueur qu'après avoir été publiés. Il est bien évident que le premier arrêté ministériel a été publié, puisqu'on s'est appuyé sur ses dispositions pour agir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment cela ?

M. R. L. BORDEN : En empêchant le public de prendre des terrains miniers abandonnés, comme le démontre la correspondance.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que le fait d'avoir arrêté la vente de ces terrains miniers soit une preuve que l'arrêté ministériel a été mis en vigueur.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre veut-il dire si l'arrêté ministériel a été publié ou non ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis bien prêt à fournir à l'honorable député tous les renseignements nécessaires, et il ne lui servira à rien de se fâcher, bien que la chose soit excusable jusqu'à un certain point dans les cincorstances. Le deuxième arrêté ministériel n'a jamais été publié. Je n'ai fait aucune recherche à ce sujet, mais si je puis rencontrer quelques-uns des fonctionnaires avant huit heures ce soir, je le ferai.

M. CASGRAIN : En vertu de quelle loi cet arrêté ministériel a-t-il été adopté ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député la connaît très bien.

M. CASGRAIN : C'est pour cette raison que je veux que vous l'indiquiez.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu des dispositions de l'Acte des terres fédérales, article 57.

M. CASGRAIN : Qui ne s'appliquent pas du tout.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. PRINGLE : J'ai écouté attentivement les remarques faites par le directeur général des Postes, et je voudrais que la tâche de lui répondre eut échue à quelqu'un de plus

habile que moi. Il m'est assez difficile de faire valoir à leur juste mérite les réclamations de faire valoir à leur juste mérite les réclamations de ceux que je puis appeler les mineurs en bottes de caoutchouc, de ces hommes dont l'esprit d'entreprise, le travail et le courage à supporter la misère ont créé au Klondike tout ce qui donne aujourd'hui de la valeur à cette partie du Canada. J'ai été surpris de voir le ministre du Travail abandonner dans cette Chambre la cause des mineurs pour se faire le protecteur des concessionnaires et des monopoleurs, de ces hommes qui ont réussi à se faire octroyer des privilèges iniques par le gouvernement actuel, comme je vais essayer de le démontrer. Tout ce que l'honorable ministre a été capable de répondre au puissant requisitoire prononcé par le député de Montmorency (M. Casgrain) contre le gouvernement, c'est que le 2 décembre dernier l'honorable M. Ross a été élu en qualité de partisan du gouvernement actuel. Mais étudions un instant le programme préconisé par ce monsieur pour se faire élire. A-t-il été élu en qualité d'adversaire de cette concession ? Voyons quel a été le programme du parti libéral au cours de cette élection. Voyons quelels ont été les propres paroles prononcées pa l'honorable réputé qui a été élu en qualité de partisan du gouvernement. Cet examen aura pour résultat de nous convaincre qu'il a été élu parce qu'il avait promis de combattre cette concession et de voir à la faire révoquer. C'est là le programme adopté par la convention libérale, dont chaque article constitue une mise en accusation de l'administration actuelle. Il commence en ces termes :

Attendu que cette convention est d'avis que la prospérité future du Yukon dépend principalement des efforts des mineurs libres et des prospecteurs dont le travail s'accomplit dans les conditions les plus difficiles, et que la stabilité des affaires du pays exige que les ouvriers y trouvent constamment de l'ouvrage ; il est en conséquence résolu :

Que le gouvernement fasse tous les efforts possibles pour obtenir tels changements qui seront de nature à amener le résultat désiré ; et que cette convention recommande fortement :—

1. Une réduction dans les droits d'inscription de concession de mine ainsi que dans leur enrégistrement et leur renouvellement.

2. L'abolition du paiement d'une certaine somme pour tenir lieu de la corvée, et l'obligation d'exécuter les travaux de corvée en commun sur le terrain minier lui-même ou sur les groupes de terrains miniers.

Suivent ensuite sept ou huit paragraphes, et le programme continue :

Attendu que cette convention est d'avis que cet approvisionnement——

Il s'agit ici de l'approvisionnement d'eau.

—pour pouvoir être obtenu à des conditions justes et raisonnables, devrait être administré par le gouvernement et ne pas être laissé à l'initiative privée ; il est en conséquence résolu:

Que le gouvernement soit requis sans retard de faire faire un examen minutieux et d'obtenir des rapports complets sur cette question, dans le but de faire révoquer sans plus tarder la concession Treadgold, afin de se charger de cet approvisionnement d'eau à titre d'entreprise nationale.

Maintenant, M. l'Orateur, le ministre du Travail a dit que le gouvernement avait été accusé d'avoir accordé ces privilèges par fraude et au moyen de fausses représentations. Quels sont ceux qui ont formulé ces accusation contre lui ? N'est-ce pas la convention libérale ? A une assemblée de libéraux tenue au Yukon, on adopta des résolutions déclarant que ces concessions avaient été accordées par fraude et au moyen de fausses représentations, et demandant au gouvernement de les révoquer ou, tout au moins, d'ordonner une enquête à ce sujet. Le programme dit encore :

Il est résolu que, de l'avis de cette convention, un grand nombre des concessions actuellement détenues ont été obtenues par fraude et au moyen de fausses représentations ; qu'il est dans dans l'intérêt du pays qu'elles soient révoquées, et qu'à cette fin une enquête ait lieu pour s'assurer des circonstances de telles fraudes et fausses représentations et que le procureur général du Canada prenne les procédures prévues en pareil cas.

Je répète que ces accusations de fraude et de fausses représentations sont formulées par les libéraux du Yukon. Je me contenterai de donner lecture du dernier paragraphe de ce programme du parti libéral :

Et que tous les détenteurs de concessions hydrauliques actuellement accordées soient forcés de se conformer aux conditions strictes de leurs contrats, et qu'à défaut par eux de le faire, lesdites concessions soient révoquées.

Quelle fut la réponse de l'honorable James Ross aux propositions énoncées dans le programme adopté par la convention ? Dans son discours adressé aux électeurs du Yukon, il disait :

J'approuve sans la moindre hésitation toutes les propositions qu'il contient. Elles sont conforme, sous presque tous les rapports, à la politique que j'ai cherché à faire adopter au Yukon. J'admets que l'avenir du Yukon dépend du succès du prospecteur et du mineur, et ce sont eux qui doivent avant tous être encouragés.

Voyons maintenant ce que disait cet honorable député relativement aux accusations de fausses représentations :

Une enquête complète sur les accusations de fraude que l'on dit avoir accompagné l'octroi de certaines concessions, et si une telle fraude est établie, l'obligation de prendre immédiatement les procédures nécessaire pour faire évacuer le terrain et la mise en vigueur immédiate et sévère des obligations qui découlent de l'octroi de toutes terres publiques au Yukon.

Que l'on me permette de lire cet autre passage très court :

A mon avis, le Yukon ne fait que commencer à se développer ; ses ressources au lieu d'être épuisées, ont à peine été touchées, et l'avenir

qui s'ouvre devant lui jettera dans l'ombre tous les succès obtenus jusqu'à présent. J'étais en frais d'essayer de réviser et de codifier non seulement les lois minières, mais toutes les lois applicables au Yukon, quand la maladie est venue interrompre mon œuvre. Je considère que ce travail est absolument nécessaire pour nous donner des lois fixes, claires et certaines. Quant aux lois minières, je me propose de les faire codifier, puis de les soumettre aux représentants des mineurs qui pourront les critiquer, et proposer les modifications qu'ils croiront nécessaires, afin qu'elles puissent rencontrer autant que possible l'approbation de tous les mineurs.

Voilà donc le programme sur lequel l'honorable James Hamilton Ross a été élu en qualité de représentant de la population du Yukon et de partisan du gouvernement dans cette Chambre. Maintenant, le ministre du Travail a beaucoup insisté sur le fait que M. Ross avait été élu en qualité de partisan du gouvernement. Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire un mot de cette élection, qu'il y a eu 5,160 votes d'enregistrés en tout; sur ce nombre, M. Ross en a reçu 2,971, et M. Clarke, 2,079, et il y a eu 100 bulletins de vote de maculés. Mais, sil faut en croire les journaux, cette élection a provoqué beaucoup de mécontentement. Lors de l'élection qui eut lieu un peu plus tard, le 17 de janvier, les trois principaux candidats ne reçurent en tout que 1,618 votes, bien que les circonstances fussent de nature à faire prévoir un vote plus nombreux qu'à l'élection du 2 décembre, et l'élément défait à cette dernière date triomphait sur toute la ligne le 15 janvier. Au creek Miller, dont la population totale ne dépasse pas quarante personnes, il y eut 161 votes d'enregistrés en sa faveur. A la traverse de Caribou, qui compte à peine vingt habitants, les cahiers du poll montrent que M. Ross y a reçu 109 suffrages. Il est donc évident que le directeur général des Postes n'est pas justifiable d'attribuer autant de mérite qu'il le fait à l'élection de M. Ross.

Tout en étant parfaitement satisfait des déclarations faites par le directeur général des Postes au sujet des accusations de fraude et de fausses représentations, permettez-moi de dire quelques mots d'une très nombreuse assemblée tenue par le parti libéral au Yukon, au cours de laquelle des résolutions furent adoptées concernant cette affaire. Il s'agit ici d'une assemblée de l'association libérale :

L'association libérale de Dawson s'est réunie samedi soir à la salle " Pioneer ", et a condamné en termes formels l'arrêté ministériel du 7 décembre, accordant à la compagnie Treadgold un droit absolu sur toute cette partie du Klondike située de ce côté-ci du Dome. Une résolution fut adoptée à l'unanimité demandant aux ministres de la couronne de révoquer cet arrêté et demandant aussi au commissaire, M. Ross, de faire tout en son pouvoir pour empêcher la mise en vigueur de cette mesure. Il fut aussi résolu à l'unanimité que le contenu de la première résolution serait télégraphié sans retard à chacun des ministres ainsi qu'à M. Ross.

Cette assemblée avait lieu dans le mois de mars 1902 :

Le vice-président, F. T. Congdon, ouvrit l'assemblée et en fit connaître le but. Il en arriva au fait de la cause immédiatement. Il fit remarquer que le sentiment populaire était plus soulevé depuis quelques jours qu'il ne l'avait pas été depuis bien longtemps, cependant, malgré toute l'importance de l'affaire et l'énormité de l'erreur commise, il fut d'avis que les circonstances ne justifiaient pas le recours aux mesures extrêmes ; il croyait, au contraire, que les meilleurs résultats pouvaient être obtenus en discutant la question avec calme, et en conseillant convenablement les ministres qui pouvaient seuls apporter remède au mal. Par dessus tout, il crut que l'on ne devait pas permettre aux ennemis du parti de retirer des avantages de l'erreur commise par le gouvernement sous l'impulsion de fausses représentations. L'octroi ou l'arrêté ministériel du 7 décembre avaient certainement été obtenus au moyen de fausses représentations et en violation de tous les principes du droit. Le sol canadien n'est pas la propriété du gouvernement. Il ne le détient qu'en qualité de fidéicommissaire pour le peuple en général.

Par qui cette déclaration a-t-elle été faite? Par celui qui occupe en ce moment la position de gouverneur du Yukon, un partisan du gouvernement libéral. Il aurait ajouté :

Qu'il était bien convaincu que les faits si bien connus de chacun de ses auditeurs, ne l'étaient pas du gouvernement, qui devait avoir été indignement trompé. L'arrêté ministériel étant adopté, il était difficile en loi, pour l'une ou l'autre des parties au contrat, de l'annuler ; mais une autre disposition de la loi, aussi puissante et aussi forte, permettait de mettre de côté tout contrat dont la sanction avait été obtenue par fraude ou au moyen de fausse représentations, et il était bien persuadé qu'il n'y aurait aucune difficulté dans le cas actuel à prouver que des représentations de cette nature avaient été faites et plusieurs faits importants cachés.

De nombreuses résolutions furent adoptées à cette grande assemblée des libéraux du Yukon, et en voici une d'entre elles :

Résolu, que le commissaire soit prié tout particulièrement de représenter au gouvernement que dans l'opinion de la présente assemblée, l'insertion de dispositifs de cette nature dans l'arrêté ministériel n'a pu être obtenue que par le moyen des représentations les plus fausses et par la suppression frauduleuse des faits; qu'on n'a jamais pu porter à la connaissance du ministre qui a présenté ces arrêtés, ou à celle de l'Exécutif, qu'ils empiéteront sur des droits acquis et les révoqueront, que l'effet en sera rétroactif, et les conséquences, graves et incertaines ; qu'il en résultera de la méfiance au sein des groupements miniers de ce territoire et que le progrès du pays en sera arrêté. On n'a pu davantage laisser voir que la seule considération de cet énorme octroi sera le monopole de la fourniture de l'eau à un prix exorbitant, inabordable.

Je regrette sincèrement l'absence du ministre de l'Intérieur. Si nous devons en croire les rapports, il se serait embarqué pour l'Angleterre sur le même navire que M. Treadgold, et ils doivent être tous deux en ce moment à Londres. Je regrette son

absence, car j'aurais aimé à entendre les explications qu'il aurait été en mesure de donner au sujet de toutes ces différentes concessions et en particulier au sujet de la concession Treadgold. Je regrette aussi beaucoup l'absence de l'honorable député du Yukon (M. Ross). Je constate que l'organe officiel du parti libéral le félicite sur le résultat de son élection ainsi que sur les faveurs importantes qu'il a réussi à obtenir pour les mineurs de son district.

On me permettra peut-être de dire un mot au sujet de la réception accordée au gouverneur Congdon lors de son arrivée au Yukon, ainsi qu'au sujet des paroles qu'il a prononcées dans cette circonstance relativement à la concession Treadgold. Je vais citer le *Sun*, du Yukon, l'organe attitré, paraît-il, du parti libéral dans cette région. Il y a également une entrevue accordée par le gouverneur Congdon et publiée dans le Dawson Daily News. Que dit le gouverneur au sujet de cette concession ?

Quant à la concession Treadgold, je dois dire que je suis en faveur de sa révocation.

Cela avait lieu le 9 avril 1903, plusieurs mois après l'élection de l'honorable député du Yukon.

Mon attitude à ce sujet est ce qu'elle a toujours été. Je suis bien d'avis qu'il ne doit pas avoir de privilèges plus étendus que n'importe quel autre citoyen. Je ne dirai pas que je suis en faveur de la révocation complète——

Mais, depuis qu'il est devenu gouverneur, ses idées se sont modifiées. Antérieurement à cette nomination, il était en faveur de la révocation complète et absolue de la concession Treadgold. Aujourd'hui, voici ce qu'il dit :

Je ne dirai pas que je suis en faveur de la révocation absolue des privilèges accordés à M. Treadgold, mais je considère qu'il ne devrait pas obtenir des avantages que les autres n'ont pas. Quant à la conduite que tiendra le parlement au sujet de cette affaire, je ne puis rien en dire. Si le gouvernement voulait se charger d'établir des travaux hydrauliques pour fournir l'eau au campement, ce serait là une grande entreprise qui contribuerait dans une large mesure au développement de l'industrie minière. M. Ross s'occupe de la chose, et il va demander au parlement d'envoyer des experts ici pour se rendre compte de la possibilité d'une pareille entreprise et des avantages qu'elle offrirait. C'est l'intention de M. Ross d'obtenir du gouvernement qu'il envoie sur les lieux les ingénieurs les plus compétents qu'il y aura moyen de trouver. Le parlement devra étudier ce projet très attentivement, et il est inutile d'espérer qu'un crédit sera voté d'ici à la fin de la présente session pour permettre l'installation immédiat d'appareils aussi considérables. Les projets importants se réalisent lentement, et si M. Ross réussit à obtenir l'argent nécessaire pour couvrir les dépenses qu'entraînera l'envoi d'un corps d'ingénieurs experts, chargés de visiter les lieux et de se prononcer sur la valeur du projet, durant la présent session, il aura bien fait. Si, après tout, le gouvernement est incapable de fournir l'eau, nous devons chercher à l'obtenir ailleurs. Mais le gouvernement ne connaît pas nos besoins, et il lui faudra commencer par se rendre compte de la perspective de permanece qu'offrent les terrains miniers et le besoin absolu d'un approvisionnement d'eau pour le campement tout entier. Si ce besoin n'existait que chez quelques uns, cela ne pourrait justifier une dépense aussi considérable que celle que l'on a en vue.

M. TAYLOR : Quel est la date du numéro du journal dans lequel ce document a été publié ?

M. PRINGLE : C'est le *Dawson Daily News* du 9 avril 1903. Permettez-moi maintenant de citer le *Yukon Sun*. Personne ne peut lire ce journal sans en arriver à la conclusion qu'il est l'organe du parti libéral dans ce territoire. Je commencerai par citer un article du *Yukon Weekly Sun*, en date du 4 avril :

L'octroi de la concession Treadgold est une bien triste affaire. Elle doit être ratifiée par le parlement pour avoir force et effet. M. Ross s'opposera à sa sanction.

M. SPROULE : Pourquoi n'est-il pas ici ?

M. PRINGLE :

Si cette affaire est soumise au parlement pour être approuvée, le représentant du Yukon la combattra. L'arbitre 5 de l'acte modifiant l'Acte du Yukon, " adopté à la dernière session, stipule que tous les règlements adoptés, concernant ou pouvant s'appliquer au territoires du Yukon, ne resterent en vigueur qu'en autant qu'il auront été approuvés par une résolution des deux Chambres du parlement. D'après les renseignements reçus ici de Dawson, on dirait que la population de cet endroit est sous une fausse impression relativement à cette disposition. Tous les règlements pour avoir force et effet doivent être approuvés par le parlement avant la date de la prorogation de la présente session. Par conséquent, l'arrêté ministériel concernant la concession Treadgold doit être approuvé durant la présente session, autrement il cesse d'avoir aucun effet. Comme on l'a dit, si la chose vient devant la Chambre, M. Ross s'y opposera.

J'ai assisté à presque toutes les séances de la Chambre depuis le commencement de la session, et je ne sache pas que le représentant du Yukon ait fait entendre la moindre protestation à ce sujet. Cet honorable député a fait de grandes choses, mais je mets au défi n'importe quel membre de cette Chambre de me dire ce qu'il a fait ici. Voici ce que l'on trouve dans le *Yukon Sun* du 28 mars, l'organe du parti libéral à Dawson :

JIM ROSS, M.P.

Notre député ne lambine pas. Il est arrivé à Ottawa samedi après-midi. Dimanche il a donné une réception aux membres de la Chambre des communes et du Sénat, et a fait des amis au Yukon. Lundi, il a été présenté à la Chambre par le premier ministre, et son entrée a été saluée par de vifs applaudissements. Immédiatement après il a réussi à faire adopter un bill accordant des pouvoirs plus étendus au conseil du Yukon. Mardi, il a passé l'après-midi au ministère de l'Intérieur, s'occupant d'affaires concernant le Yukon. Mercredi, il a fait réduire le coût du certificat des mineurs libres à $7.50.

C'est à lui ou à d'autre qu'il faut adresser des félicitations pour avoir obtenu cette réduction. Cela s'est fait en bien peu de temps et ce certificat ne coûte plus maintenant que $7.50. Le journal continue :

Les honoraires d'enregistrement réduits de $15 à $10, les honoraires sur renouvellement réduits de $15 à $10, et le paiement d'une somme d'argent au lieu de la corvée, abolie. Ce qu'il a fait hier n'est pas encore connu au moment où l'on écrit ces lignes, mais les nouvelles télégraphiques publiées en première page nous le diront. Si Jim Ross se maintient à l'allure actuelle, il lui faudra à peine une semaine pour exécuter toutes les œuvres quasi impossibles qu'il doit faire en vertu du programme qui lui a été tracé ici.

Or, ce programme l'obligeait à faire révoquer cette concession Treadgold, et si l'on doit en croire cet article de l'organe du parti libéral au Yukon, du train qu'il y allait, il lui fallait au plus une semaine pour faire révoquer cette concession. Mais son zèle parait s'être ralenti, car nous n'avons pas entendu parler de cette affaire Treadgold depuis l'arrivée de l'honorable député à Ottawa. Le journal ajoute :

La raison qui a poussé les électeurs du Yukon à élire M. Ross est évidente. Personne ne voudrait avoir l'audace d'insinuer qu'il aurait été possible à M. Clarke d'accomplir la somme d'ouvrage que M. Ross a déjà faite pour le Yukon. M. Ross s'en va à Ottawa en qualité d'ami du parti au pouvoir. Il a été reçu avec toute la considération possible, et il est en mesure de nous gagner chaque jour de nouvelles sympathies. M. Clarke se serait rendu là à titre d'ennemi reconnu du parti au pouvoir, il aurait parlé de révolte à tous les reporteurs qu'il aurait rencontré sur sa route, et son passage dans la Chambre des communes serait resté inapperçu. On peut se fier au jugement de la population du territoire du Yukon. Et elle n'a jamais donné une meilleure preuve de sa perspicacité que lorsqu'elle a choisi Jim Ross pour le représenter dans le parlement.

On voit dans le même numéro de ce journal, que M. Jim Ross doit faire révoquer les privilèges accordés à M. Treadgold, et obtenir l'établissement d'appareils installés par le gouvernement pour fournir l'eau aux mineurs de cette région. Il est donc facile de se rendre compte, après les explications que je viens de donner, des causes de la victoire remportée par M. Ross. Il est dit dans certains documents qu'il y a au Yukon un employé public pour chaque groupe de quinze mineurs, et je n'ai pas l'ombre d'un doute que ces fonctionnaires n'ont pas manqué de voter en faveur de l'honorable député. Je désire discuter cette question avec calme et impartialité. Le directeur général des Postes a accusé l'honorable député (M. Casgrain) d'avoir prononcé un discours incendiaire. Or, cette accusation n'a pas sa raison d'être. Tous les membres de cette Chambre, y compris le directeur général des Postes, qui est également ministre du Travail, doivent être d'accord à dire que la politique du gouvernement doit consister à favoriser le véritable mineur de préférence au simple spéculateur, et c'est là la politique que je désire préconiser.

Je sais qu'il est très souvent assez difficile de préconiser une politique destinée à favoriser le mineur, lorsque le directeur général des Postes est prêt à prendre la part des monopoles et à défendre la conduite de ces concessionnaires.

J'aurais cru que le directeur général des Postes prendrait au contraire la part du mineur, de l'artisan, de ceux qui ont tant travaillé pour faire connaître à l'univers Dawson et le Klondike. Il y a à peine quelques années, ces noms étaient encore inconnus du monde civilisé, mais si aujourd'hui Dawson et le Klondike sont des noms universellement connus, cela est dû aux efforts des hardis mineurs qui exploitèrent cette partie du pays et travaillèrent au développement de ses mines. Voilà les hommes que nous devons protéger et qui méritent de recevoir l'appui de cette Chambre. On me permettra de citer brièvement quelques extraits d'un petit ouvrage publié par un homme qui a visité la ville de Dawson et le Yukon afin de se rendre compte de la situation. Qu'a-t-il constaté? A-t-il constaté que les affaires publiques y étaient administrées convenablement?

Non, M. l'Orateur, il constata que l'état des mineurs sous l'opération des règlements adoptés par le gouvernement était pire que l'état des Uitlanders dans l'Afrique du sud. L'ouvrage est intitulé : "The Klondike Stampede" et est écrit par M. Tappan Abney, correspondant spécial du "Harper's Weekly," au Klondike. Il s'exprime comme suit :

An Klondike, ceux qui connaissaient mieux les besoins du pays ne participent pas à son gouvernement ; toutes les lois sont faites à Ottawa, et ceux qui sont envoyés pour les mettre à exécution ne sont responsables qu'au gouvernement fédéral ou à ceux à qui ils doivent leur nomination. Dawson est un "camp d'étrangers" où la situation de la majorité des habitants ne différait de celle des Uitlanders à Johannesburg qu'en ce que les lois ont un caractère plus libéral. Vu l'éloignement du siège du gouvernement avec lequel les communications prennent deux ou trois semaines à se faire, il est facile de comprendre comment, même avec les meilleures intentions de la part des fonctionnaires, l'état du mineur n'est guère meilleur que n'était celui de son infortuné confrère dans la république boer. De fait, des Anglais qui arrivaient directement du Transvaal ont déclaré que l'état de choses qui existait à Dawson était encore pire que celui qu'ils avaient fui.

Les difficultés naturelles qui empêchent de mettre en opération immédiate un système de gouvernement effectif sont si grandes que l'on ne doit pas juger les habitants du Klondike trop sévèrement. D'un autre côté, s'il n'y a pas eu de désordres sérieux, cela est dû moins au bon gouvernement qu'au caractère pacifique de la population, et aussi à ce que ceux qui étaient là endurant les privations d'un climat arctique, y restaient pour faire fortune, et non pour régler les différends politiques de leurs amis canadiens.

Puis il continue :

Bien que la loi obligeât l'ouvrier mineur à choisir ses claims en personne, on accordait de prétendus "permis de dragage" en blocs de cinq milles sur des distances de quinze cent milles de cours d'eau du Klondike et du Yukon, à des gens qui, pour la plupart, n'avaient jamais vu le pays et ne se proposaient pas non plus de le voir. Tels sont en résumé les règlements aujourd'hui en vigueur, règlements qui permettent de plus d'accorder des coupes de bois étendues à des particuliers, tandis que l'on défend virtuellement aux mineurs de couper du bois, même pour leur propre usage, à moins qu'ils ne se conforment aux conditions des concessionnaires exclusifs. La tendance de la législation nouvelle est contre l'ouvrier mineur, l'homme dont l'esprit d'aventure, les travaux et les misères ont donné au Klondike la valeur qu'il a aujourd'hui. C'est la tendance inévitable dans tous les pays miniers, mais ce résultat ne s'est jamais produit aussi promptement qu'au Canada.

Commentant la conduite des fonctionnaires publics au Yukon, il dit :

Plus tard, enhardis par l'impuissance du commissaire à corriger ces abus, des favoris se firent admettre pendant les heures de bureau, sur permis, et enregistrèrent des claims avant d'autres qui attendaient à la file au dehors depuis plusieurs jours, et tous ceux qui avaient des affaires à traiter avec le bureau reconnurent bientôt que le seul moyen d'obtenir même ce qui leur appartenait, était de corrompre un fonctionnaire. On pouvait être certain qu'un appel au commissaire de l'or serait renvoyé d'une façon arbitraire, injuste et illégale. Pendant la plus grande partie de la fièvre de l'or, il n'y avait personne pour vérifier les mesures des claims (les lignes tirées par les arpenteurs fédéraux étaient seules reconnues valables). Le commissaire ne connaissait pas la location ni le nom des rivières et cours d'eau ; il donnait, par exemple, deux noms différents au même ruisseau, ne sachant pas que c'était le même ; il accordait encore le même claim à deux personnes différentes, et il refusait cependant, lorsqu'on lui démontrait son erreur, de rembourser un des deux honoraires payés pour l'inscription ; il permettait deux découvertes sur un même ruisseau, et les mineurs devinrent si mêlés dans leurs claims à cause de ces empiètements de l'un sur l'autre, que le commissaire était obligé de fermer le ruisseau à l'exploitation au grand dommage des mineurs qui détenaient personnellement et légalement des claims, mais n'avaient pas la permission de les inscrire tant que les arpenteurs officiels n'étaient pas arrivés. Ainsi, avec d'un côté l'incompétence du commissaire et de l'autre la corruption des employés, les opérations légitimes cessèrent presque complètement. La loi générale du Canada qui pourvoit à ce que personne ne souffre de l'incompétence d'un fonctionnaire, était lettre morte pour le pauvre mineur qui n'avait ni l'argent, ni le temps nécessaires pour se faire rendre justice.

L'auteur de ce livre est un homme entièrement indépendant qui a visité ce pays et qui nous dit comment il a trouvé qu'on y administrait la chose publique. A mon avis, M. l'Orateur, les choses n'étaient pas en aussi mauvais état à l'époque où ce livre a été écrit qu'elles le sont présentement. En effet, nous savons que depuis la publication de ce livre on a accordé de grandes concessions dans ce territoire à ce qu'on appelle des concessionnaires, et les mineurs ont été virtuellement chassés de certaines parties du pays. Nous voyons que dès 1898 le gouvernement a commencé à empêcher les mineurs de prendre des placers dans ce territoire. En cette même année, de grandes étendues du creek Dominion ont été formées à l'exploitation à plusieurs reprises. En cette année encore on a refusé d'enregistrer des claims. En février 1898 le ministre de l'Intérieur a décidé qu'aucuns claims ne pourraient être pris sur le Bonanza, l'Eldorado, leurs tributaires et leurs plateaux, et d'après les renseignements que je possède ces deux rivières étaient les plus riches dans cette partie du pays. Ceci a été suivi en octobre 1899, d'un règlement empêchant de renouveler tous les claims expirés. Pendant les dix-huit mois qui suivirent, on agissait silencieusement à Ottawa et hors la connaissance des habitants du Yukon, et en invoquant les prétextes les plus futiles, on incluait la plus grande partie de ces champs miniers dans ce que l'on a appelé les concessions hydrauliques. Sur le creek Hunker on concédait à Williams deux milles et demi carrés ; à Milne, deux milles carrés ; à Anderson, deux milles et demi. Sur le Klondike, y compris les creeks Bear et Lindow, on concédait à Boyle cinquante milles carrés. Pendant que le mineur n'avait le droit de prendre qu'un certain nombre de pieds comme claim, le gouvernement accordait des concessions de dix à cinquante milles. Sur le Bonanza on accorda à Philip, cinq milles carrés ; à Bronson et Roy, quinze milles carrés ; à Watson et Doyle, trois milles carrés ; et sur le creek Quartz, quatre milles et demi ont été accordés au même Boyle. Je crois pouvoir dire que ce Boyle semble être un grand favori du gouvernement de ce pays. Il semble n'avoir aucune difficulté à obtenir concession après concession dans la partie la plus riche et la meilleure du Yukon. Je trouve que M. Boyle a plus tard vendu ces concessions à des prix énormes. Ainsi que je l'ai dit, on a accordé au même Boyle une autre concession de quatre milles carrés sur le creek Poors, tandis que l'on accaparait de la même manière les autres creeks, ou, pour me servir des termes employés à la convention libérale, obtenues par fraudes—expression employée par les libéraux présents à cette assemblée—je ne fais que répéter leurs propres mots. Je dis que ces concessions ont été en grande partie obtenues par fraude.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PRINGLE : Or, M. l'Orateur, les mineurs du Yukon demandaient—et je crois qu'ils ont raison de le faire—le parti libéral dans le Yukon demande, et lui aussi évidemment, croit avoir de justes motifs de demander que le gouvernement annule ces concessions qui ont été accordées sous de fausses représentations et frauduleusement.

Je crois, M. l'Orateur, que toutes les concessions peuvent être annulées parce que les conditions des baux n'ont pas été remplies.

J'arrive maintenant à M. Treadgold, et je veux dire tout d'abord que je n'ai rien à dire contre M. Treadgold personnellement, ni contre M. Walter Barwick, C.R., ni contre M. Irving ou contre n'importe lequel de ceux qui ont obtenu des concessions du gouvernement. Je n'ai rien à dire contre eux. Je ne crois pas que ce soient des philantropes ; je ne crois pas qu'ils aient obtenu ces concessions pour le bénéfice des mineurs, mais je crois sincèrement qu'ils les obtenaient pour leur propre bénéfice, et c'étaient des concessions de grande valeur. Si le mémoire de la Chambre de commerce de Dawson, et si le rapport des ingénieurs de cette compagnie sont exacts, cette concession devait rendre ces gens millionnaires en très peu de temps. M. Treadgold est apparu sur la scène en 1898, et on me dit qu'il s'est présenté au Yukon comme un représentant du capital anglais. Il a commencé immédiatement à acquérier des claims de valeur. En 1899 et 1901 il acquit des intérêts dans la concession Boyle et dans une autre de ces concessions obtenues par fraude dont j'ai déjà parlé. Le 31 mai 1900, sous prétexte d'obtenir de l'eau pour exploiter des graviers de qualité inférieure, il demanda, de concert avec Walter Barwick, C.R., et O. N. Irving, presque le monopole du reste du bassin du Klondike. Il est intéressant de lire la requête de ces concessionnaires. Le 31 mai ces personnes présentèrent leur pétition à l'honorable ministre de l'Intérieur et dans cette pétition ils disaient:

> Vos pétitionnaires sont prêts à entreprendre l'installation d'appareils hydrauliques pour fournir de l'eau aux gisements aurifères qui présentement n'en ont pas, etc., etc.

Cette pétition demande des concessions qui, d'après les habitants du Yukon, n'auraient jamais dû être accordées, et, M. l'Orateur, le gouvernement a-t-il changé quelque chose aux termes de la pétition lorsqu'il a pris l'arrêté ministériel ? Non ; l'arrêté ministériel est rédigé absolument dans les mêmes termes que la pétition, le ministre ne semble jamais s'être enquis si la demande était raisonnable ou déraisonnable. Le ministre de l'Intérieur a évidemment fait observer à ses collègues qu'ils devaient accorder aux pétitionnaires tout ce qu'ils demandaient, et l'arrêté ministériel a été pris le 12 juin 1901. Or, que leur donnait cet arrêté ? Il leur donnait le pouvoir de faire payer au mineur un dollar de l'heure par pouce de mineur pour leur eau. C'était une concession inique au suprême degré, même d'après eux, car quelque temps après ils abaissèrent leurs prétentions, et dirent : " Nous serons très heureux d'accepter vingt-cinq cents par pouce de mineur. L'arrêté a été modifié peu de temps après,—je crois que ce fut à la date du 29 juin 1901—dans les termes suivants :

> Le prix que les concessionnaires auront le droit de faire payer pour l'usage de telle eau pour chaque placer n'excédera pas 25 cents par pouce de mineur par heure.

Ces concessionnaires baissèrent bien vite d'un dollar à vingt-cinq cents.

L'honorable ministre du Travail a accusé l'honorable député de Montmorency de parler d'après des documents non officiels, d'après les journaux et des lettres anonymes, et il a parlé avec mépris de toutes les sources de renseignements de l'honorable député de Montmorency. Pourquoi le ministre condamnerait-il la Chambre de commerce du Yukon, un corps composé de conservateurs et de libéraux? J'ai été surpris, M. l'Orateur, d'entendre l'honorable ministre condamner ce corps et d'appeler ses membres des irresponsables. Voici ce que la Chambre de commerce dit à ce sujet :

> La concession Treadgold et le privilège de l'eau qui sont accordés par un arrêté ministériel qui deviendra loi s'il est ratifié par le parlement à la session suivante, est dans l'opinion de cette Chambre, une des lois les plus iniques qui aient jamais été infligées à une population.

La Chambre de commerce de Dawson peut être sans responsabilité, mais c'est un corps composé des éléments les plus respectables que l'on puisse trouver dans le territoire du Yukon, et ce corps dit qu'à son avis cette concession——

> Causera beaucoup de torts à la population du territoire, car elle signifie la banqueroute de tous les propriétaires de Dawson et du territoire environnant, et le Klondike au lieu de devenir le pays prospère que nous espérons, deviendra virtuellement la propriété de M. Treadgold, et de ses associés.

Pourquoi cette concession est-elle accordée? Est-elle accordée pour le bénéfice des mineurs du Yukon, ou pour le bénéfice de ces individus? Nous savons que tout le monde dans le Yukon, y est opposé. L'honorable député a dit qu'il était en possession des requêtes demandant cette concession. Je demanderai à l'honorable député de déposer ces pétitions sur le bureau de la Chambre ; nous voulons les voir, parce que nous sommes avertis que les habitants du Yukon sont unanimement opposés à cette concession et nous sommes informés que lorsque l'honorable député du Yukon reviendra à son siège dans cette Chambre, il nous aidera de toutes ses forces à repousser ce projet.

Permettez-moi de lire quelques extraits de la pétition de la Chambre de commerce :

> La pétition des soussignés habitants du territoire du Yukon soumet respectueusement :—
> 1° Qu'en vertu d'un arrêté ministériel en date du 21 avril 1902, certains privilèges ont été accordés à Malcolm Orr Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick, au sujet de l'établissement qu'ils se proposent de faire d'un système hydraulique pour le lavage du gravier aurifère dans le district dont ils donnent la description et qui comprend : le Klondike, le Bonanza, les creeks Bear et Hunker et leurs tributaires.

2° Que les bénéfices accordés aux concessionnaires sont d'une valeur incalculable et comportent une énorme exploitation des richesses publiques de ce territoire au profit d'un petit nombre de favoris.

2° Que les avantages accordés aux concession-concentration de pouvoirs extraordinaires entre les mains d'une seule corporation, telle que produite par le susdit arrêté ministériel, aura pour résultat de paralyser le développement du commerce et de l'industrie et exercera une espèce de tyrannie tout à fait nuisible aux intérêts du public en général, vu que lesdits concessionnaires sont mis en possession de tels pouvoirs qu'il leur est loisible d'écraser toute concurrence et de réduire effectivement en servitude tous les mineurs individuellement dans l'immense district où ils opèrent et qui renferme la portion la plus riche du Klondike.

4° Que ce dont ce territorie a besoin, ce n'est pas la création, mais la destruction des monopoles, comme aussi l'encouragement donné aux mineurs individuellement en assurant à tous des privilèges égaux et des chances égales en tant que la loi et l'administration peuvent le leur procurer.

Un homme très compétent a fait un calcul des revenus que retireront ces concessionnaires au moyen des privilèges que leur accorde ce gouvernement. Si ces calculs sont exacts ces revenus seront tout simplement fabuleux. Qu'il me soit permis de faire quelques citations :

Maintenant pour vous donner une idée de l'énormité des privilèges convoités par M. Treadgold et ses associés, et qui suivant toutes les apparences vont leur être accordés, si les propositions du ministre de l'Intérieur sont acceptées, nous croyons que ledit Treadgold et ses associés reçoivent le droit exclusif de démontant de 5,000 pouces de mineurs, ledit district les eaux de la rivière Klondike jusqu'au niveau de 5,000 pouces de mineurs, ledit district comprenant les lits, rivages, vallées, versants et collines de la rivière Klondike, de la Bonanza et des creeks Bear et Hunker ainsi que leurs tributaires ; de plus le droit de détourner et d'utiliser l'eau du creek Rock, laquelle eau, selon les informations que nous avons reçues de M. Joseph McGillivray, ingénieur de mines de longue expérience, s'élève à 8,000 pouces, cours naturel, et donnerait à M. Treadgold et ses associés le droit exclusif de détourner et de vendre 13,000 pouces d'eau. Maintenant un mineur a besoin pour laver sa boue aurifère, de 50 pouces d'eau, ce qui est la quantité regardée nécessaire pour faire un canal de lavage, et si la Compagnie Treadgold exerçait son privilège dans la proportion qu'on nous indique, savoir vingt-cinq cents par cent pouces de mineur par l'heure, cela coûterait au mineur $12.50 par heure ou $300 par jour de 24 heures qui est la longueur des jours de travail ici durant la saison d'été. Or, cette concession de 5,000 pouces de la rivière Klondike et celle du cours naturel du creek Rock, qui est de 8,000, faisant un total d'eau de 13,000 pouces à la disposition de la Compagnie Treadgold ou 260 canaux de lavage de 50 pouces, coûtant au mineur de ce pays $78,000 par jour ou $10,-140,000 par année de 130 jours de lavage qui est la longueur de la saison ici, voudrait tout simplement dire ceci : que le propriétaire de ce privilège serait virtuellement le maître de tout le pays et que tous les propriétaires de concessions minières sur les collines auraient à aller à M. Treadgold pour avoir de l'eau, ou se voir condamnés à l'inaction par le manque d'eau, et M. Treadgold et ses associés recevraient tous les profits qui découleraient des milliers de claims de plateau, situés dans les immenses et riches gisements de gravier aurifère dont le pays abonde.

Je ne vois pas pourquoi l'on accorderait à ces messieurs une concession qui leur donnera des avantages si extraordinaires. L'honorable directeur général des Postes a prédit que la gauche aurait à se repentir si elle combat ce projet. Il a été également prédit que nous regretterions notre opposition au projet de chemin de fer du Yukon. Qu'on me permette de rapporter quelques paroles de l'honorable premier ministre lorsque le petit item de $328,508 que le pays a dû payer à MM. Mackenzie et Mann était soumis à cette Chambre.

Voici cet item :

| | |
|---|---|
| Pour payer le montant du jugement de la cour d'Echiquier en faveur de MM. Mackenzie et Mann, pour les rembourser de leurs avances au sujet de l'entreprise projetée d'un chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin.. .. .. .. .. .. .. .. | $327,678 10 |
| Honoraires des témoins, etc.. .. .. | 830 20 |
| | $328,508 30 |

Dans la discussion sur cet item, l'honorable premier ministre a dit :

Naturellement, je dois dire immédiatement qu'il n'y a pas de recours légal contre le gouvernement canadien qui puisse être mis en vigueur devant une cour de justice, mais nous admettons que Mackenzie et Mann ont une créance morale qui s'impose à l'honneur du peuple canadien, et à l'honneur du parlement canadien pour l'argent qu'ils ont dépensé dans une entreprise qui était nationale de sa nature, etc.... Pour ces raisons nous représentons au parlement canadien que ces hommes ne devraient pas être assujettis à la lourde perte qu'ils subiraient, mais que, comme cette perte doit être subie par quelqu'un, elle soit subie par le pays et non par les entrepreneurs, etc., etc.... Naturellement, n'eût été la charte que le parlement avait accordée—je ne dirai pas imprudemment et d'une façon imprévoyante—mais qu'il avait accordée sans connaître les conditions qui existaient dans cette région il n'y aurait eu aucune nécessité de se hâter de cette manière.

Je n'ai aucun doute que mon honorable ami le directeur général des Postes viendra plus tard et cherchera à obtenir quelque compensation pour les intérêts de ces messieurs dans la concession Treadgold parce qu'il nous a dit qu'ils y avaient dépensé plus de $50,000. Bien que j'aie la certitude que ce gouvernement n'osera jamais en face de l'opposition de ses propres amis dans le Yukon, en face de l'opposition de l'honorable député (M. Ross) qui a été élu pour représenter le Yukon dans cette Chambre, permettre que cette inique concession acquiert force de loi, le gouvernement demandera sans doute un crédit pour rembourser ces concessionnaires de leurs dépenses, tout comme il a été fait

dans l'affaire McKenzie et Man. Je ne veux faire aucune remarque offensante sur MM. McKenzie et Mann, ni aucun de ceux qui ont eu quelque part dans leur entreprise, mais je dis que lorsque le gouvernement s'y jeta tête baissée, les conditions du pays n'étaient pas connues, ou le gouvernement n'aurait jamais commis cet acte de folie. Permettez-moi de citer encore l'ouvrage de Tappan Abney, " The Klondike Stampede " :

Le ministre de l'Intérieur canadien, l'honorable M. Clifford Sifton, a accordé à une compagnie d'entrepreneurs, MM. McKenzie et Mann, des droits conditionnels de construire un chemin de fer depuis la rivière Stikeen jusqu'au lac Teslin en retour d'immenses concessions de terrains aurifères dans le Klondike. Des arpentages furent faits, les matériaux déposés au terminus du chemin projeté, et des billets furent vendus dans les principales villes d'Europe et des Etats-Unis pour transport direct jusqu'à Dawson.

Mais il ajoute :

Cependant avant que le marché avec McKenzie et Mann fût ratifié par le parlement, un comité de mineurs envoyé à Dawson dans l'automne de 1897 pour protester contre le droit régalien, découvrit et mit à jour devant le parlement le but véritable de la franchise proposée, dont les profits étaient calculés déjà à $34,000,000 et comme conséquence du flot de lumière projeté en pleine Chambre sur les affaires du Yukon, le projet fut rejeté.

Puis il continue :

3,750,000 acres de terrains miniers au Klondike devaient être accordés aux entrepreneurs, pendant que toute l'étendue de terrains déjà explorés autour de Dawson ne comprenait que 864,000 acres. Ils devaient avoir la permission de passer leur lignes sur un parcours de 960 milles de creeks, lorsque le Bonanza et l'Eldorado n'ont que 31 milles de long ; le terrain devait être tenu en franc-alleu, au lieu d'être à loyer annuel, et le droit régalien sur l'or ne devait être que de un au lieu de 10 pour 100 que l'on exigeait de tous les autres. En retour, ils devaient construire un chemin de fer à voie étroite à partir d'un terminus de 26 milles seulement plus près de Dawson que de Skagway—150 milles de voie ferrée inutiles pendant sept mois de l'année—avec privilège d'imposer des taux exorbitants et avec un monopole de chemin de fer au Yukon pendant cinq ans. C'était mettre la main sur presque tout ce qui pouvait valoir quelque chose dans le district du Yukon.

Si par cette convention on faisait main basse sur tout ce qui pouvait avoir quelque valeur dans le district, cette concession Treadgold, si nous devons en croire les libéraux du Yukon, la Chambre de commerce et les mineurs de ce district est une saisie d'à peu près tous les biens de ce territoire.

J'aimerais à référer pour un moment à certains faits qui certainement ne sont pas de l'histoire ancienne. J'aimerais à lire un télégramme envoyé le 16 mars 1903 par la Chambre de commerce et à commenter la réponse qui fut renvoyée par le premier ministre.

Il peut se faire que je sois très peu intelligent, mais je ne puis comprendre exactement la signification de cette réponse. Voici le message expédié par la chambre de commerce :

Dawson s'oppose à toute tentative de faire passer un arrêté ministériel ou un acte du parlement qui pourrait en aucune manière confirmer la concession Treadgold. Pétition monstre signée et données exactes prêtes à être envoyées aux mineurs. Le peuple est unanime dans ses demandes et il insistera pour que le gouvernement annule le monopole de la Compagnie Treadgold.

La réponse à ce télégramme est datée d'Ottawa, 9 mars 1903, envoyée à H. C. McCullough, président de la Chambre de commerce. Evidemment le très honorable premier ministre ne partageait pas les opinions de son collègue le directeur général des Postes, que la Chambre de commerce était un corps sans responsabilité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'honorable député veut bien me permettre. Plusieurs fois, déjà, il m'a accusé d'avoir dit que la Chambre de commerce de Dawson était un corps sans responsabilité. Je n'ai rien dit de semblable. Je n'y ai pas fait allusion, je n'ai rien dit qui l'impliquât; j'ai fait allusion aux racontars de la presse et aux entrefilets de ce genre.

M. PRINGLE : Très bien, je regretterais sincèrement de donner une version inexacte des propos du directeur général des Postes. Ce que j'ai compris à ses paroles, dont j'ai pris note dans le temps, était que l'honorable député de Montmorency s'appuyait sur des paroles de gens sans responsabilité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas dit que toutes ses citations étaient des propos tenus par des gens sans responsabilité, j'ai attiré l'attention sur le fait que quelques-unes de ces citations provenaient de personages dans ces conditions.

M. PRINGLE : L'honorable ministre voudrait-il me dire lesquelles de ces citations provenaient de gens sans responsabilité ? Etait-ce les citations tirées de la convention du parti libéral ? Etaient-ce les extraits des discours de l'honorable James Ross ? Etaient-ce les extraits du manifesto du parti libéral tel qu'adopté par la convention ? Etaient-ce les citations de la Chambre de commerce ? Ou quelles étaient ces citations de gens sans responsabilité ? Si l'honorable ministre veut me dire quelles sont ces citations de discours prononcés par des personnes sans responsabilité, je pourrai m'expliquer.

Mais, M. l'Orateur, puisque je ne puis obtenir de réponse du directeur général des Postes, je vais discuter ces télégrammes. D'après moi, ils sont ambigus, je ne dirai pas qu'ils sont décevants, bien que ce soit le terme que des délégués du Yukon ont em-

ployé. Que signifie ce télégramme ? Veut-il dire qu'une confirmation de l'arrêté n'est pas nécessaire ? Signifie-t-il que la concession Treadgold est morte et que le gouvernement ne songe à aucune action législative ou ministérielle ? Voici le télégramme qui est signé par le très honorable premier ministre :

Vous êtes absolument mal renseigné au sujet de ce que l'on appelle la concession Treadgold. Il n'est nullement question de telle démarche soit par législation, soit par action du gouvernement.

Or, quelle est la démarche dont il est question dans le télégramme envoyé par la Chambre de commerce de Dawson ? La seule interprétation que nous pouvons lui donner est que le gouvernement ne songe pas, soit par une loi soit par un arrête, à confirmer, légaliser et valider cet arrêté ministériel que le directeur général des Postes nous a dit ne pas être encore légal, et qui ne peut l'être tant qu'il ne sera pas publié dans la Gazette Officielle.

Je ne voudrais pas ennuyer la Chambre, mais je veux toucher à un ou deux autres points qui me paraissent très importants pour les mineurs du pays. Je ne sais pas si les représentants du travail que nous avons dans cette Chambre vont défendre la cause des travailleurs de ce pays lorsqu'il s'agit d'une concession accordée par le gouvernement. Le directeur général des Postes nous a dit que la délégation qui s'est présentée auprès du gouvernement, l'année dernière, n'a jamais demandé l'abolition de cette concession, mais seulement certaines modifications. J'ai ici le rapport que ces délégués ont fait de leur mission à leur retour au Yukon. Voici ce qu'ils disent :

Messieurs, comme en certains quartiers on semble désirer avoir un rapport du résultat de notre mission, au sujet de la concession Treadgold, je désire donner au comité un résumé de nos démarches à Ottawa.

Pour nous conformer à nos instructions, nous avons conféré avec l'honorable H. Ross à notre arrivée, et nous l'avons trouvé disposé à nous aider de toute façon possible.

Une entrevue a été fixée avec le premier ministre et l'honorable ministre de l'Intérieur, entrevue à laquelle étaient présents, l'honorable James H. Ross, Ralph Smith, Arthur Wilson et moi-même. Nous avons soumis la question à l'honorable premier ministre et à M. Sifton, dans tous ses détails, et nous avons demandé la révocation complète de la concession.

Ce n'est pas à moi de décider qui dit vrai ou qui dit faux. Mais lorsque le ministre du Travail déclare dans cette Chambre que la délégation n'a jamais demandé la révocation de la concession Treadgold, il n'est que juste que je consulte sur ce point le rapport de ces délégués à leur retour au Yukon. Et qu'ont-ils découvert ?

Nous avons découvert que la concession était déjà accordée et que le seul moyen pour nous d'obtenir justice était de nous tenir en rapport avec le gouvernement qui s'est montré tout disposé à corriger les erreurs qui avaient été faites.

M. PRINGLE.

Mais, M. l'Orateur, qu'a fait le gouvernement ? Il a rescindé l'arrêté ministériel; il l'a rescindé *in toto*, et il a pris un autre arrêté qui donne à ces personnes de plus grands avantages que leur donnait le premier arrêté. Cet arrêté a été pris subséquemment à la visite des délégués à Ottawa et à leur entrevue avec le premier ministre et le ministre de l'Intérieur; il rescindait l'arrêté ministériel du 12 juin, et l'arrêté qui suivait. Voici comment il se lit :

Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence, le 21 avril 1902.

Sur un mémoire du ministre de l'Intérieur en date du 17 août 1902, dans lequel le ministre déclare qu'il a eu une consultation avec l'honorable James H. Ross, commissaire du territoire du Yukon, au sujet de certaines objections qui ont été soulevées par les arrêtés ministériels du 12 juin 1902, du 29 juin 1901, et du 7 décembre 1901, accordant à Malcolm H. Orr-Ewing, de Malvern Angleterre, A. N. C. Treadgold, de Londres, Angleterre, et Walter Barwick, de Toronto, Ontario, certains droits, pouvoirs et privilèges définis dans les susdits arrêtés ministériels, et que ces objections ont aussi fait le sujet de consultation avec les concessionnaires.

Le ministre recommande comme résultat desdites consultations, avec l'assentiment desdits concessionnaires, que les arrêtés ministériels ci-haut mentionnés soient rescindés.

Ces arrêtés ont donc été rescindés. Si le gouvernement avait fait des erreurs, dans lesdits arrêtés, il avait le consentement des concessionnaires pour les rescinder, et ils furent rescindés le 17 avril. A cette date le gouvernement savait que les habitants du Yukon étaient absolument opposés à ces concessions. Cependant, trois jours plus tard, le 20 avril, il accorde aux mêmes personnes, des concessions qui leur donnent des avantages plus grands que ceux qu'ils avaient auparavant. Je reviendrai sur ce sujet un peu plus tard, et je montrerai que par les dernières concessions, les concessionnaires ont obtenu des privilèges plus grands que ceux qu'ils avaient auparavant. Je veux aussi, M. l'Orateur, pendent que je suis sur cette question, dire un mot de la déclaration faite par le ministre de l'Intérieur au sujet de cette délégation. Dans les débats de l'année dernière, 1902, vol. 2, pages 4951 et 4952, nous lisons une discussion qui a eu lieu au sujet de cette délégation. L'honorable chef de l'opposition (l'honorable M. R. L. Borden) a posé au ministre la question suivante :

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir si la concession dans cette forme modifiée donne encore lieu à de l'opposition dans le Yukon à présent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Je ne crois pas. M. Ross m'informa que les délégués qui avaient été envoyés de Dawson avaient vu l'arrêté ministériel modifié, et s'étaient déclarés très satisfaits.

M. BORDEN (Halifax) : Quant aux claims abandonnés, les renseignements que j'ai démontreraient que dans bien des cas on a trouvé ensuite que ces claims étaient très riches. Une autre objection qu'on a portée à mon attention c'est qu'on ne pouvait convenablement le mettre

à exécution avant que les niveaux inférieurs eussent été complètement exploités. Comme je comprends la chose, l'exécution de ce projet empêcherait l'exploitation des niveaux inférieurs. Est-ce vrai ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax): Il y a une autre chose dont je voudrais parler. Un certain nombre de mineurs ont présenté une pétition d'une espèce quelconque au ministre. J'en ai vu une copie imprimée dans les journaux. Je voudrais savoir si l'arrêté ministériel modifié tient compte en tout ou en partie des objections présentées par les mineurs dans cette pétition ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour toutes fins que de droit je crois pouvoir répondre affirmativement. J'ai lu la pétition avec M. Wilson et M. Sugrue. M. Wilson était un des membres élus au conseil du Yukon, et M. Sugrue était un journaliste. J'ai lu la pétition avec eux, et ils ont admis que l'arrêté ministériel dans sa forme modifiée faisaient en pratique disparaître leurs objections. Il est possible qu'on découvre que quelques-uns de ces claims abandonnés soient très riches.

Or, M. l'Orateur, cela s'accorde-t-il avec le rapport que les délégués ont fait à leur retour au Yukon? Leur version est tout autre. Ils disent :

Nous avons découvert que la concession était déjà accordée et que le seul moyen pour nous d'obtenir justice était de nous rallier au gouvernement.

Le ministre du Travail a déclaré ici que l'honorable député du Yukon avait été élu comme partisan du gouvernement. Il n'y a aucun doute qu'il a été élu comme partisan du gouvernement, mais je veux faire remarquer qu'il s'est engagé du commencement à la fin de sa campagne à combattre la concession Treadgold. Je vous ai lu le programme du parti libéral. Je vous ai lu son approbation de ce programme. Laissez-moi lire aussi les déclarations faites par M. Congdon, au nom de M. Ross pendant la campagne. M. Congdon qui est aujourd'hui gouverneur, était un partisan actif de M. Ross et dans son discours à Dawson-sud pendant la campagne, le 14 octobre 1902, il disait :

Le gouvernement a fait un contrat avec la Compagnie Treadgold, et le parlement du Canada seul peut annuler ce contrat. M. Ross s'est trouvé lui-même lié de telle manière qu'il n'a pu faire plus que d'obtenir une modification de la concession.

Cela montre, M. l'Orateur, que M. Ross demandait l'annulation de cette concession. Puis M. Congdon a fait une autre déclaration, mais comme mon honorable ami de Montmorency en a déjà parlé, je n'y reviendrai pas. Dans tout le territoire, l'agitation a été constante contre la concession, et faite sans distinction de parti politique. Laissez-moi vous lire une ou deux résolutions qui ont été adoptées à une assemblée des citoyens tenue le 2 avril 1902. On y a dit des choses qu'il serait injuste probablement de dire dans cette Chambre. On y a accusé, au sujet de ces concessions, des hommes qui occupent une haute position dans la politique de ce pays. Je crois, M. l'Orateur, qu'il serait souverainement injuste de répéter ici ces déclarations, car je n'ai aucune preuve que ces personnes étaient en quelque façon concernées dans ces concessions. C'est le compte rendu des débats d'une assemblée à laquelle M. Woodward et autres ont fait certaines déclarations. Je lirai simplement les résolutions, et non ce que ces personnes ont dit. Voici les résolutions adoptées à l'assemblée tenue à Dawson telles qu'elles sont rapportées dans les journaux du 22 avril 1902. La première résolution se lit comme suit :

Nous demandons au gouvernement du Canada de rechercher immédiatement par quels moyens ont été obtenues les concessions Anderson, Milne, Boyle, Bronson et Ray, Doyle et Matson, Slavin et Gates, et du creek Miller, savoir si lesdites concessions ont été obtenues par fraudes et fausses représentations, ou accordées par erreur et imprévoyance, et nous voulons savoir aussi si l'on s'est conformé aux règlements imposés par la concession et qui continue lesdits baux.

Attendu que les concessions Anderson, Milne, Boyle, Bronson et Ray, Matson et Doyle, Slavin et Gates et du creek Miller comprennent une très grande partie des plus riches terrains miniers du territoire du Yukon, et n'auraient jamais dû être accordées aux prétendus locataires.

En conséquence, il est résolu que tous les terrains situés dans les limites desdites concessions pourront être exploités par le mineur de placer, qu'ils soient concédés ou non.

Attendu qu'en vertu d'un arrangement spécial, les locataires des concessions Matson et Doyle, ont droit sur les claims miniers expirés dans les limites desdites concessions, pourvu que lesdits locataires produisent un plan et demandent la possession desdits claims, dans l'espace d'un an, à partir de la date de leur expiration, et attendu qu'en vertu d'un arrangement explicite ou implicite, les concessions Slavin et Gates, Bronson et Ray, Boyle, Milne et celle du creek Miller, renferment de la même manière des claims expirés, et attendu que lesdites concessions ont été obtenues par fraude et fausse représentation et comprennent dans leurs limites quelques-uns des placers les plus riches qu'il y a dans le territoire du Yukon, il est en conséquence résolu de demander au gouvernement du Canada de prendre des mesures pour empêcher que les claims qui expirent entrent dans telles concessions, et que les baux et arrangements en vertu desquels les concessions Anderson, Milne, Boyle, Bronson et Ray, Doyle et Matson, Slavin et Gates et celle du creek Miller, ont été accordées, soient révoqués et annulés à telles conditions que l'on croira justes.

Je veux maintenant, M. l'Orateur, examiner pendant quelques instants, l'arrêté ministériel accordé le 21 avril 1903. Le ministre du Travail a discuté ces concessions article par article, et il a essayé de montrer à cette Chambre que les concessionnaires n'avaient pas obtenu autant par les derniers arrêtés ministériels que par les précédents. Je ne puis m'accorder avec lui sur ce point. Le premier paragraphe de l'article de l'arrêté ministériel du 21 avril 1902,

est absolument identique au premier paragraphe des arrêtés ministériels accordés précédemment, et qui ont été rescindés. En vertu de ce premier paragraphe, les concessionnaires obtiennent :

Le droit exclusif de détourner et prendre l'eau de la rivière Klondike à tous endroits depuis sa jonction avec le fleuve Yukon jusqu'au creek Plat, pour produire la force nécessaire pour pomper de l'eau pour l'exploitation des gisements aurifères dans la région ci-après appelée " le district ") comprenant les lits, rives, vallées, versants et collines de la rivière Klondike, des creeks Bonanza, Bear et Hunker et de leurs tributaires.

Ce que je viens de lire montre que les concessionnaires obtiennent un droit exclusif et absolu, et l'article qui suit leur accorde six ans pour exercer ce droit. Ils empêchent pour une période de six années le développement des forces hydrauliques dans cette localité. Je prétends, M. l'Orateur, que si quelqu'un essayait de développer le pouvoir dans ce district, ces concessionnaires pourraient immédiatement demander une injonction à l'effet d'empêcher de faire ces travaux. J'ai eu le plaisir de lire plusieurs des meilleurs ouvrages sur les mines de l'Etat de Californie. Je reconnais que dans un pays nouveau comme le Yukon, l'on éprouve des difficultés à gouverner et à faire des ordres et règlements pour satisfaire aux besoins de la population, mais je prétends, M. l'Orateur, que vous ne pouvez trouver dans l'histoire d'un pays minier, que l'on ait jamais accordé une concession semblable à la concession Treadgold. Je vois dans l'histoire de la Californie, que dans les districts miniers de cet Etat, on a construit pendant la fièvre de l'or, 6,000 milles de canaux de lavage. On n'a donné de monopole à aucune compagnie, et l'on ne voit nulle part de concessions fermant tout un pays aux mineurs, comme la concession actuelle. Des compagnies se sont formées, et il s'est fait entre ces compagnies une concurrence qui a permis au mineur d'avoir à un prix raisonnable, l'eau dont ils avaient besoin. Il n'existait pas de concession comme ce monopole que l'on a accordé aux concessionnaires actuels. Le ministre du Travail a aussi parlé d'un petit changement à l'article 3. Cet article dit :

Le droit de détourner et employer l'eau du creek Rock, sauf toutes concessions subsistant légalement, et sauf le droit des mineurs autorisés exploitant des claims sur le creek Rock.

Voici donc un changement. Je veux faire remarquer à l'honorable ministre du Travail, au sujet de l'eau du creek Rock, qu'il n'y a pas de claims en exploitation sur ce creek, de sorte que la réserve dans ce cas-ci est nulle. Le creek Rock est un cours d'eau qui se déverse dans la rivière Klondike. Cet arrêté ministériel contient plusieurs articles et cela me prendrait beaucoup de temps pour en faire voir toutes les iniquités. L'honorable ministre a parlé de l'article 10 de cet arrêté ministériel. Je ne sais pas pourquoi. Cet article accorde des privilèges extraordinaires et se lit comme suit :

Le droit subordonné à aucun paiement autre que le droit régalien prescrit sur la production, d'acquérir par voie d'inscription et d'exploiter tout lot minier sur les creeks Bonanza, Bear et Hunker.

Jusque là les termes sont absolument semblables à ceux de l'arrêté précédent, mais on y a ajouté ces mots :

Ce droit ne pouvant être exercé que lorsque les concessionnaires, par la construction des ouvrages nécessaires pour l'exploitation du présent privilège, seront en état de délivrer de l'eau sur ces lots miniers pour leur exploitation.

Je ne vois pas que cet arrêté impose aucune obligation aux concessionnaires de faire quelque chose. Ils ne sont pas tenus de dépenser un seul dollar, tandis que dans l'arrêté ministériel précédent, ils étaient obligés de dépenser $250,000. Ce dernier arrêté ministériel, je le répète, ne les oblige pas à dépenser un seul dollar.

Ce n'est pas mon intention, M. l'Orateur, de discuter l'aspect légal de la cause, parce qu'il y en a qui me suivront qui traiteront particulièrement ce côté de la question. J'ai été beaucoup surpris de l'interprétation légale que l'honorable ministre du Travail a donnée de la cause. Il nous dit d'abord que cet arrêté ministériel ne vaut rien, qu'il ne vaudra rien tant qu'il n'aura pas été publié dans la *Gazette du Canada*. Il nous dit immédiatement après que l'arrêté est valide. D'après moi, il l'est. Nous devrons prendre l'arrêté ministériel tel qu'il est, et nous trouvons dans le préambule de cet arrêté, que les honorables ministres citent comme leur autorité pour l'adoption du dernier arrêté, certaines citations de statuts, tel que l'article 5 du chapitre 15 de l'Acte 55-56 Victoria, et l'article 8 d l'Acte du territoire du Yukon, article compris dans l'article 2 du chapitre 11 de 62-63 Victoria. Voyons le 62-63 Victoria, un instant :

Sauf les dispositions du présent acte, le gouverneur en conseil pourra faire les ordonnances pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration dans le territoire, aux sujets de Sa Majesté et autres qui l'habiteront ; mais aucune ordonnance faite par le gouverneur en conseil ou par le commissaire en conseil ne devra—

(c) disposer de terres ou autres propriétés publiques du Canada sans l'autorisation du parlement, ni imposer de droits de douane ou d'accise ; et aucune taxe ne pourra être imposée que de la manière prescrite dans le présent acte.

Je dis que ce statut est l'autorité qu'on peut invoquer contre l'opinion exprimée par l'honorable ministre, et qu'on n'a pas le droit d'abandonner, de concéder le domaine public de ce pays, sans obtenir auparavant l'autorisation du Canada.

Il me reste maintenant à m'excuser d'avoir parlé si lontemps, mais, sachant que les intéressés sont si éloignés de nous, j'ai cru que quelques membres de cette Chambre de-

vaient défendre leur cause. On ne saurait douter qu'il existe un grand malaise dans cette partie du pays. Il est évident que, depuis 1898, on a accordé des concessions qui ont tourné au détriment des mineurs de cette région. De plus, il est certain que cette concession que nous discutons maintenant, sera de nature à nuire non seulement au commerce du Yukon qu'elle détruira complètement, mais encore à celui du Canada tout entier. Ma seule excuse pour m'être laissé entraîner à faire un aussi long discours, c'est, je l'avoue, que j'éprouve un réel plaisir à défendre la cause des mineurs du Yukon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : M. l'Orateur, je voudrais faire quelques remarques sur deux ou trois points que mon honorable ami a soulevés au cours de la harangue qu'il vient de terminer. Il n'y a pas un membre de cette Chambre—si l'honorable député veut bien me permettre de le lui dire—pour lequel j'ai plus de respect que pour mon honorable ami, ou dont j'admire le plus la courtoisie et l'esprit de justice. Je dois avouer qu'il m'a donné, ainsi qu'à la Chambre, je crois, un exemple frappant des effets du préjugé et de l'irréflexion sur l'esprit d'un député qui croit, honnêtement et sincèrement, se montrer aussi juste et aussi impartial qu'un homme peut l'être. L'honorable député nous déclare qu'il a envisagé cette question au point de vue de l'équité la plus complète ; cependant, si je ne me trompe, la première chose qu'il fait pour qualifier cette convention, c'est de dire que cette dernière revêt le caractère le plus inique qu'on puisse trouver. Voilà l'épithète qu'il a employée. Quel calme, quelle impartialité mon honorable ami peut-il avoir quand, en discutant une convention aussi claire et, il me semble, aussi raisonnable au point de vue des affaires, il ne trouve pas d'expression plus modérée, plus logique que cette épithète qu'il applique à cette convention ? M. l'Orateur, l'honorable député (M. Casgrain) a demandé à la Chambre d'exprimer son opinion sur cette convention. Quels sont les termes de l'amendement qu'il a proposé ? Les voici :

Cette Chambre considère que lesdits pouvoirs, franchises et concessions constituent, en faveur dudit Treadgold et de ses associés, un monopole gigantesque qui cause le plus grand dommage à l'industrie minière du Yukon, tout en privant le Trésor d'un revenu énorme.

Et qu'en faisant ainsi lesdits octrois et concessions en vertu de décrets ministériels, le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs et a manqué gravement aux devoirs qui lui sont imposés par la constitution.

Mes honorables amis de l'opposition admettent, au moins, qu'ils doivent fournir à la Chambre une preuve quelconque qui lui permette d'accepter la conclusion de cette résolution. Je vais prendre la liberté d'examiner d'un peu près les termes de cet amendement, pour m'assurer, si je le puis, de la preuve—donnons, si vous le permettez, le nom de preuve à tout cela—qu'on a faite pour engager la Chambre à prendre une attitude semblable devant l'histoire parlementaire de ce pays. Serait-ce parce que cet arrêté ministériel contient des conditions qui créent un monopole que mon honorable ami combat cette convention ? Se plaint-il surtout du caractère de cette transaction, caractère qui ressemble à un accaparement ? J'en suis encore à me demander s'il serait possible, vu l'état de choses qui doit exister au Yukon, d'exercer un privilège de ce genre qui ne ressemblerait pas à un monopole. Remontons jusqu'aux origines de l'histoire du Yukon ; nous savons tous que deux ou trois ans après qu'on eut découvert les gisements aurifères qui se trouvent en abondance dans ce territoire, les plus riches filons pouvaient être facilement acquis ; aussi, une mise de quelques dollars rapportait-elle des résultats financiers étonnants.

Avec les années, cet état de choses se modifia, et il devint de jour en jour plus difficile de retirer de l'or des placers ; il fallait travailler beaucoup et se procurer l'outillage nécessaire. A moins de se servir de machines, à moins d'employer la méthode hydraulique, on ne peut dans les circonstances actuelles, extraire avec avantage les dépôts d'or que renferme ce territoire. Il faut cet outillage ; on s'en est servi, et avec succès, dans d'autres pays où l'on a cherché de l'or. Il est admis que pour exploiter ces placers, ont doit employer des machines hydrauliques très coûteuses. Il va sans dire que cet outillage coûte énormément cher, et que seules les personnes ou les compagnies qui possèdent des capitaux considérables, peuvent se les procurer. La nature des choses elle-même exige l'existence d'un monopole pour de tels travaux.

L'honorable député nous a dit que, dans certains districts aurifères des Etats-Unis, on a pu permettre à deux ou trois compagnies d'exploiter concurremment telle ou telle rivière qui traverse ces régions. Comment permettre à trois ou quatre compagnies différentes, ayant chacune un outillage particulier, de se faire concurrence pour l'exploitation des mêmes creeks au Klondike ? D'abord, il faut endiguer l'eau à la tête de la rivière, et l'on ne peut construire quatre digues différentes dans une même rivière au même endroit. Plusieurs compagnies ne peuvent accumuler l'eau de façon à la faire s'échapper par torrents de plusieurs barrages. A moins que je ne me trompe entièrement sur l'état de choses qui existe au Yukon, l'exploitation de ces mines, par le système en question, ne peut se faire que par une seule compagnie. Dans ce cas, celle-ci doit nécessairement jouir d'un monopole. A mon sens, la Chambre n'aurait pas raison de condamner cette transaction parce qu'elle se rapporte à un monopole, puisque, par la nature même des choses, si l'on veut que cette méthode hydraulique soit employée pour maintenir cette industrie dans cette

partie du pays, il faut créer un monopole, si l'on ne veut pas en arriver à un fiasco complet. Aussi, condamner ce monopole suivant les termes de cette résolution, c'est condamner une chose absolument nécessaire, à moins qu'on ne veuille abandonner ce territoire et laisser la terre garder ses trésors. Mon honorable ami (M. Casgrain) ajoute dans son amendement ce qui suit :

Tout en privant le trésor d'un revenu énorme——

Quelle preuve y a-t-il que l'application de ce système est si nécessaire et si approprié à mon avis, quelle preuve y a-t-il que ce système va priver le pays d'un revenu considérable ? Chaque dollar d'or qu'on extrait par ce procédé est sujet aux mêmes droits régaliens qui sont exigés dans toutes les autres parties de ce district où l'on extrait de l'or. Il n'y a aucune différence entre le montant de ce droit sur la production obtenue par ce procédé, et celui que l'on impose sur l'or extrait ailleurs.

M. CASGRAIN : Mais en ce qui concerne les recettes de la représentation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis parfaitement comprendre qu'il doit y avoir des raisons très fortes et très opportunes qui doivent encou))rager les capitalistes à risquer $4,000,000 ou $5,000,000 et peut-être plus, dans l'installation d'un outillage semblable. Il faut offrir à ces industriels des avantages importants, leur faire des concessions, les exempter des restrictions qu'on impose généralement et qu'on pouvait parfaitement mettre en vigueur pendant la première période de l'histoire de ce district, alors que le placers étaient exploités dans des circonstances bien différentes.

Il ne faut pas oublier, M. l'Orateur, qu'en adoptant ce système, le gouvernement avait l'intention d'assurer le développement de cette région, de manière à ce que l'exploitation de claims rapportât le plus de bénéfices possibles. Mais il fallait nécessairement faire de grandes dépenses pour arriver à cette fin ; on devait faire aux capitalistes des propositions avantageuses pour les engager à risquer leur argent dans cette entreprise. Aussi, dès qu'il fut question du développement de cette partie du pays, par le système hydraulique, un certain nombre d'Américains et d'autres étrangers sont accourus à Ottawa. En apprenant que nous allions imposer des conditions relativement à l'exploitation de nos mines par cette méthode, ces gens ont fait volte-face et ont repris le chemin de leurs foyers. Ils ont dit : Ces conditions que vous voulez imposer sont telles qu'il ne nous serait pas avantageux de nous embarquer dans cette entreprise, de risquer un montant considérable d'argent, car, après tout, ce pays peut ne pas être aussi riche en or qu'on nous le représente. D'autres capitalistes sont venus à Ottawa, à cette époque ; j'ai raison de croire, d'après les renseignements précis que j'ai reçus, que ces gens se sont convaincus qu'ils ne pouvaient se risquer dans cette entreprise, quelles que fussent les conditions que le gouvernement pouvaient exiger.

Mon honorable ami (M. Casgrain) ne semble pas tenir compte du fait que nous devions faire des propositions avantageuses aux personnes que nous invitions à se livrer à une exploitation de ce genre. L'honorable député croit que le premier venu aurait pu constater, sans examen, que cette entreprise devait être éminemment avantageuse. L'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle) a dit que les revenus que réalisera le syndicat Treadgold, seront simplement fabuleux. Il prétend qu'ils s'élèveront, chaque année, à $10,000,000. Si les capitalistes ajoutaient foi à la déclaration de mon honorable ami, ils entreraient en lice avec lui, et ce serait à qui serait accordée cette concession, alors même que les conditions imposées par le gouvernement seraient des plus sévères et des plus draconiennes. Ce n'est pas le ministre de l'Intérieur qui a mené seul ces négociations. Nous devons lui rendre cette justice de dire qu'il a toujours tenu ses collègues et les membres du sous-comité nommé par le conseil au courant de tout ce qui se rapportait à cette question. Il ne faut pas oublier qu'il s'agissait d'un problème nouveau pour nous. Nous avons fait tous les efforts possibles pour en arriver à une décision, pour conclure un marché qui serait avantageux au pays et qui rendrait justice à tous les intéressés. On fait des remarques plus ou moins déplacées à l'endroit du ministre de l'Intérieur ; les membres de la gauche, en parlant de cette opération, disent qu'elle est louche, qu'elle ne repose que sur la fraude. Y a-t-il quelque chose pour donner raison à des imputations semblables L'honorable juge Davies, de la cour Suprême, faisait partie de ce sous-comité ; il nous a aidés au cours de ces négociations.

M. CASGRAIN : Qu'est-ce que cela prouve ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami de Cornwall et Stormont a rappelé que, dès le lendemain du jour où le syndicat Treadgold avait demandé cette concession, le gouvernement s'est empressé de lui accorder ces priviléges. Il veut laisser entendre par là que ces industriels se sont jetés comme des oiseaux de proie sur le gouvernement et qu'ils lui ont arraché les concessions dont il est ici question.

Si mon honorable ami avait été ici durant les mois qu'ont duré ces négociations, il en saurait beaucoup plus long. Il saurait que la raison pour laquelle la lettre a été datée si peu de temps avant l'adoption du décret ministériel, c'est parce que les négociations qui avaient lieu de jour en jour, de semaine en semaine et de mois en mois, ont finalement abouti, et quand les condi-

tions ont été acceptées par le gouvernement elles ont été rédigées sous forme de lettre.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander combien de temps on a délibéré avant de permettre aux concessionnaires d'exiger un dollar par pouce d'eau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons délibéré longtemps. J'avoue que la question était tout à fait nouvelle. Pour arriver à fixer un prix que nous avions lieu de croire raisonnable, nous avons dû prendre des renseignements ailleurs, et le prix a été fixé d'après les opinions les plus plausibles que nous avons pu nous procurer, Nous avons constaté plus tard que nous nous étions entièrement trompé. Je l'admets franchement. Cela peut arriver à tous ceux qui ont à régler une question toute nouvelle, dans un pays nouveau et très éloigné de l'endroit où se rendent les décisions et d'où partent les ordres de l'exécutif.

Nos honorables adversaires n'ont aucune preuve à donner pour établir que cet arrangement, en plus de constituer un monopole, doit aussi faire perdre des revenus considérables au trésor. Si l'entreprise réussit, c'est-à-dire, si ces concessionnaires parviennent à se procurer le capital nécessaire pour mener leur entreprise à bonne fin, elle pourra être une source de grandes économies pour cette partie du pays, et contribuer puissamment au développement d'un district qui n'aurait jamais pu être exploité sans cela. De cette manière, cet arrangement rapportera peut-être à l'Etat de forts revenus dont nous aurions été privés autrement. Dans tous les cas rien ne prouve qu'il causera des pertes au trésor.

Les honorables députés de la gauche demandent à la Chambre de déclarer que cet arrangement cause de grands dommages à l'industrie minière du Yukon. Sur quelles preuves appuient-ils cette prétention ? En quoi l'industrie minière du Yukon aura-t-elle à souffrir si nous réussissons à doter le pays d'un vaste système hydraulique de cette nature ? Quelle est l'autorité qui nous dira au juste ce qu'il fallait exiger de ces concessionnaires en échange du privilège de vendre de l'eau et de la force motrice aux propriétaires et locataires de mines dans ce district ? L'Exécutif n'a-t-il pas entre les mains tout ce qu'il faut pour empêcher des injustices d'être commises envers les mineurs ? De quoi ces derniers ont-ils besoin? D'eau. Maintenant quel prix doivent-ils la payer? Qu'est-ce qui serait un prix raisonnable pour cette eau? Mon honorable ami dit qu'ils auront à la payer par pouce de mineur, et qu'à ce compte, tout propriétaire d'un canal de lavage devra dépenser $300 par jour. Peut-on supposer que le gouvernement qui aurait en main le pouvoir de l'empêcher, permettrait la continuation d'un système en vertu duquel on pourrait exiger des mineurs des prix hors de toutes proportions avec ce que leur industrie peut leur rapporter ? Personne ne supposera un instant que le gouvernement voudrait laisser subsister un pareil état de choses.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre veut-il me permettre une question. Je voudrais savoir où il est question dans le décret ministériel du prix que les mineurs devront payer pour l'eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais vous le dire dans un instant. Dans le décret ministériel, il n'y a pas de prix de fixé pour l'usage de l'eau, et cela n'était pas nécessaire. Je considère même qu'il était tout à fait inutile de fixer un prix. Si les mineurs sont appelés à payer pour l'usage de l'eau qui sera apportée à leurs claims et dont ils feront usage, le prix qu'ils auront à payer sera déterminé par l'Exécutif, et je vais indiquer à mon honorable ami où cela se trouve.

L'honorable M. HAGGART : Où cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUç: Si je réussis, M. l'Orateur, à démontrer que le décrét ministériel réserve en termes suffisamment clairs et explicites, le pouvoir de protéger le public contre l'imposition de taux excessifs, comment pourra-t-on prétendre, de bonne foi, que cet arrangement cause du tort à l'industrie minière du Yukon?

Les mineurs voudraient que le gouvernement dépensât $5,000,000 ou $10,000,000 en travaux hydrauliques. Ils savent qu'il n'y a pas d'avenir pour le Yukon, comme pays producteur d'or, si on n'y construit pas de travaux de cette nature et ils voudraient qu'ils fussent exécutés aux frais de l'Etat, parce qu'ils s'imaginent qu'ils auraient plus d'avantages que s'ils appartenaient à des particuliers. Voilà la raison des plaintes que nous entendons. Mon honorable ami me demande de lui indiquer le passage du décret ministériel qui donne à l'Exécutif le droit de régler le taux qui sera exigé pour l'usage de l'eau.

L'honorable M. HAGGART: Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 9 dit :

> Que les concessionnaires aient le doit, sauf le règlement ci-après, de faire la distribution et de disposer par vente ou autrement de l'eau délivrée par les concessionnaires dans le district.

M. CASGRAIN : Quelles sont les ordonnances édictées par ce règlement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député en a une copie. Je veux parler de l'ordonnance de la lettre C.

M. CASGRAIN : Je demanderais à l'honorable ministre de lire d'abord les ordonnances A et B.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux de me rendre à la demande de l'honorable député :

(a) Les concessionnaires permettront gratuitement à tous mineurs autorisés dans les limites du district d'abouter leurs conduites et drains aux conduites et drains des concessionnaires, mais non pas de façon à nuire ou faire obstacle au libre fonctionnement des conduites et drains des concessionnaires par des pierres, des cailloux ou autrement.

Cela n'explique aucunement cette partie de la question.

(b.) Les concessionnaires indemniseront le propriétaire de tout claim ou tout immeuble de tout dommage qu'il pourra subir par suite de ce que les ouvrages des concessionnaires se seront brisés ou seront imparfaits.

Cela ne se rapporte pas à la question.

(c.) Toute question d'indemnité découlant de la présente concession——

M. CASGRAIN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami, avec cette subtilité d'avocat qu'il possède, va prétendre que cette indemnité doit se rapporter simplement à l'indemnité indiquée ou comprise dans l'ordonnance B.

M. CASGRAIN : Sans doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si telle avait été l'intention des intéressés, au lieu de dire " toute question d'indemnité découlant de la présente concession " ils se seraient servi des mots " toute question d'indemnité résultant de ces ordonnances ". Mon honorable ami se moque ?

M. CASGRAIN : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas suffisant pour réfuter une argumentation basée sur la loi.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Comment se fait-il que dans le premier arrêté ministériel, où il n'est aucunement question du paiement de l'eau, on ne se sert pas du mot " indemnité ", mais des termes " droit d'exiger " ? On trouve la clause suivante dans les règlements accompagnant le premier arrêté ministériel :

Les concessionnaires n'auront sur nul claim le droit d'exiger pour l'usage de cette eau, plus d'une piastre par pouce de mineur par heure.

Pourquoi les mots : " droit d'exiger " ont-ils été remplacés par le terme " indemnité " quand, dans la clause précédente, les règlements parlent de compensation pour dommages causés au propriétaire d'une concession minière ?

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMIN DE FER ET CANAUX : Tel que je lis et interprète cette clause, je dis que, s'il devait exister une restriction, comme l'honorable député prétend en découvrir une dans les termes généraux du paragraphe C des règlements, ce dernier se rapporterait spécialement à l'ordonnance précédente, à l'ordonnance de la lettre B, et se trouverait clairement restreint par elle. Ce paragraphe dit : " Toute question d'indemnité découlant de la présente concession sera déterminée "—par qui ? —" par le commissaire de l'or, sauf appel à la cour territoriale du district, et la-dite cour pourra, dans des circonstances spéciales, ordonner une enquête supplémentaire".

Prenons ces deux clauses, comparons-les et l'on constatera, je crois, qu'elles font disparaître tout les doutes possibles. Voici la clause 9 :

Le droit, sauf le règlement ci-après, de faire usage, de faire la distribution et de disposer par vente ou autrement de l'eau délivrée par les concessionnaires dans le district.

Je viens de lire le paragraphe C des règlements. Si c'est là l'interprétation qu'il faut donner à ce paragraphe, il me semble que les mineurs du Yukon n'ont aucune raison valable à invoquer pour dire que leurs intérêts particuliers sont menacés par cette concession, ou que celle-ci porte le moindre préjudice aux intérêts généraux de l'exploitation minière dans ce district. Cet arrangement ne repose sur aucun fait précis. Il n'y a pas, non plus, d'arrêté ministériel qui, dans un sens ou dans un autre, aille à l'encontre du droit absolu qu'a tout mineur de ce district, droit qu'il possèdera même après que ces travaux auront été terminés, de demander et d'obtenir des permis pour exploiter partout, dans cette région, les terrains miniers qui n'ont pas encore été réclamés par d'autres personnes. Lorsque l'installation de l'outillage sera terminé, les concessionnaires auront—mais seulement alors—le droit de réclamer les permis et les claims abandonnés par leurs propriétaires, parce que ces derniers ne croyaient pas que leurs exploitations les paierait suffisamment de leurs peines, bien qu'il leur fût facile de se procurer l'eau pour continuer leurs travaux. Il me semble qu'on ne peut trouver de raison à invoquer contre un arrêté ministériel que restreignent des règlements aussi protecteurs. Cela démontre à l'évidence l'impossibilité où se trouvent nos amis de la gauche d'envisager, au point de vue de la simple raison, la moindre transaction accomplie par leurs adversaires politiques. Voilà ce qu'ils prouvent en condamnant, comme ils le font; une proposition aussi bien étudiée et préparée avec tant de soin. Voici la conclusion de cet amendement:

Et qu'en faisant ainsi lesdits octrois et concessions en vertu de décrets du conseil, le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs et a manqué gravement aux devoirs qui lui sont imposés par la constitution.

Selon moi, mon honorable ami n'a pas établi, à notre satisfaction, que le gouvernement avait, au cours de cette transaction, excédé tant soit peu les pouvoirs que la constitution lui accorde. L'honorable député a cependant affirmé le contraire. Il est vrai que le Yukon appartient à la Couronne. Il est également vrai que ni l'exécutif, ni aucun des ministres ne peut disposer de la moindre propriété de l'Etat, s'il n'en a obtenu la permission du parlement, Personne ne prétendra que, parce qu'un homme est devenu ministre de l'Intérieur, cette qualité lui donne des pouvoirs qui ne dérivent pas ou qui ne sont pas la conséquence logique d'une loi du parlement. Mais ici, il y a une loi du parlement qui embrasse tout ce sujet et qui nous donne raison d'avoir agi comme nous l'avons fait, en accordant cette concession. L'article 47 de la loi concernant les terres fédérales a été mentionné au cours de ce débat. Cette stipulation n'a pas été seulement promulgée et affirmée de nouveau, mais on en a étendu la portée par une législation subséquente. Cet article se trouve dans les Statuts Revisés de 1886, chapitre 54. Le voici:

Les dispositions du présent acte relatives aux ventes et aux inscriptions d'établissement ne seront pas applicables aux terres renfermant des houilles ou d'autres minéraux en territoire arpenté ou non arpenté ; mais il sera disposé de ces terrains de la manière et aux conditions que le gouverneur en conseil déterminera, au besoin, par règlements établis à cet effet.

Maitenant s'il faut un langage plus clair——

M. CASGRAIN : Cet article a été abrogé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais on l'a remplacé par une autre stipulation qui, à mon avis, est encore plus explicite et plus claire. En effet, si l'on consulte le chapitre 15 du statut 55-56 Victoria, on trouve les dispositions suivantes :

L'article quarante-sept dudit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

Les terres renfermant de la houille ou d'autres minéraux, y compris celles du parc des Montagnes-Rocheuses ne seront pas assujéties axu dispositions du présent acte relatives aux ventes ou aux inscriptions d'établissement ; mais le gouverneur en conseil pourra en tout temps établir des règlements pour l'exploitation et le développement de mines sur ces terres et——

Que les membres de l'opposition remarquent bien ceci :

—pour leur vente ou louage, les permis d'exploitation ou autre mode de concession——

Peut-on trouver des termes plus précis que ceux-là ? L'Exécutif peut, de temps à autre, adopter des règlements pour encourager l'exploitation des mines, pour la vente de tel ou tel terrain, pour le loyer et les permis d'exploitation des claims, or tout cela se trouve compris dans l'arrêté ministériel dont nous parlons maintenant.

L'honorable M. HAGGART : Mais s'agit-il d'un règlement concernant cette vente ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a des règlements généraux qui autorisent cette vente.

L'honorable M. HAGGART : Où peut-on trouver ces règlements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami, le ministre de la Justice les a en sa possession, et il s'en servira à l'occasion. Même s'il n'y avait pas d'autres règlements, cette stipulation en serait un par elle-même quant à ce qui se rapporte à cette transaction, et ce règlement serait aussi complet que celui qu'on pourrait juger nécessaire de faire. Mais pour les fins de l'argumentation, je ne dirai pas qu'on doit nécessairement accepter cette manière de voir. Je pourrais à bon droit le faire, mais, à tout événement, les règlements ont été préparés et promulgués et ils ratifient le plus pleinement possible tout ce qui est mentionné dans cet arrêté ministériel. Mon honorable ami s'est donc placé sur un terrain bien mouvant ; il poursuit une chimère; il se trompe lui-même quand il suppose qu'une loi du parlement qui déclare que l'Exécutif a le pouvoir de vendre ou de louer ces terrains de la façon et suivant les règlements qu'il lui plaît d'adopter, ne suffit pas dans le cas qui nous occupe. A mon sens, on ne saurait trouver de raison, au point de vue constitutionnel, pour émettre un doute sur ce qui a été fait. Cependant, l'honorable député va voter en faveur de cette résolution qui dit que le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs. Nous sommes le gouvernement et ils forment l'opposition; inutile pour nous d'employer le moindre argument pour convaincre nos adversaires que nous ne faisons jamais rien de bien et qu'ils sont impeccables ; leur opinion est la mesure de tout ce qui est juste et convenable ; aussi vont-ils voter en faveur de cette résolution sans la moindre hésitation, sans la moindre répugnance.

J'avais l'intention de parler plus tôt de la déclaration de l'honorable représentant de Cornwall et Stormont (M. Pringle) qui a su mêler à ce débat la question du contrat Mackenzie et Mann. Il a dit que cette convention ressemble à celle qui nous occupe présentement, que le gouvernement s'est rendu coupable d'imprudence et a manqué de jugement en étant partie à un marché qui n'aurait dû être sanctionné ni approuvé.

Mon honorable ami peut se rappeler, à ce propos, les calculs fabuleux qu'on faisait à propos des millions que réaliseraient Mackenzie et Mann, si cette convention devenait loi.

Il me semble encore voir nos adversaires se lever les uns après les autres avec des yeux étincelants, et les entendre nous énumérer les centaines de millions de dollars, les centaines de milliers d'acres de terre que

nous abandonnins à ces entrepreneurs, terrains qui recelaient de l'or en abondance, à tel point qu'il fallait seulement se baisser pour ramasser le précieux métal. Comment ! nous abandonnions à Mackenzie et Mann des terrains si vastes, dont la richesse était si énorme qu'elle aurait pu enrichir tout le pays, qu'elle aurait pu suffire, en abolissant les taxes, à subvenir aux besoins du service public du Canada un siècle durant ! Cependant, malgré tout cela, bien que ces terres que nos adversaires prétendaient être si riches en or, eussent été la propriété du premier venu qui nous les aurait demandées, on n'a pu trouver un seul individu qui ait constaté qu'il était de son intérêt d'en demander un mille carré ou même cent pieds carrés, pour y faire une exploitation minière. Je rappelle aux membres de la gauche l'insanité de leurs déclarations lors de la discussion sur ce sujet, et je leur demande de prendre garde de ne pas se placer dans une position aussi intenable et aussi insoutenable que celle où ils se sont trouvés placés alors. Ils parlent du montant énorme d'argent que réalisera le syndicat Treadgold. Ils ont tenu le même langage par le passé. Ils demandent au parlement d'oublier qu'il y a une opinion publique dans ce pays qui ne permettra pas à ce syndicat d'imposer des droits qui ne seraient pas justes, convenables et raisonnables. Ils veulent que le parlement oublie que ces industriels n'exerceront les privilèges que leur accorde leur charte, qu'au vu et au su de tout le monde et sous la haute main du gouvernement du Canada.

M. E. GUSS PORTER (Hastings-ouest): M. l'Orateur, je m'attendais, lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est levé pour discuter cette question, et lorsque je l'ai entendu trouver à redire aux remarques faites par certains membres de l'opposition qui avaient parlé avant lui, je m'attendais, dis-je, à ce qu'il traitât ce sujet sans préjugé, sans acrimonie. Mais si l'honorable député qui a pris la parole avant le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait preuve de préjugés, en discutant cette question, ce soir, j'ose affirmer qu'il a été complètement surpassé, à ce point de vue, par le ministre lui-même. En examinant cette question d'une manière générale, il me semble qu'on doit appliquer à cette loi la règle qu'on suit lorsqu'il s'agit d'autre législation, d'autres lois adoptées par ce parlement. Le principe général devrait être que toute législation, toute loi du parlement qui tend à accorder, ou qui prétend accorder à un particulier, à une corporation ou à un groupe de personnes des droits qui outrepassent ceux dont jouit le public en général, devrait être étudiée avec le plus grand soin, dans tous ses détails, par l'opposition et par le pays. Mais je ne crois pas, en lisant les arrêtés ministériels que nous avons discutés aujourd'hui, que ces derniers tombent dans la catégorie des lois qui respectent les droits de tous. A mon avis, ils violent directement ce principe général. Cet arrêté ministériel porte à sa face même sa propre condamnation. Il est parfaitement évident, d'après les termes de ce document et les offres faites par M. Treadgold et ses associés, que ce syndicat n'a pas oublié, lorsqu'il a présenté son mémoire au gouvernement, de demander presque tout ce qu'il était possible d'accorder alors. Malgré l'avidité, si je peux employer ce mot, montrée par la Compagnie Treadgold en demandant ces concessions, il semblerait que le gouvernement voulait lui accorder encore des privilèges plus considérables. J'en vois la preuve dans les termes mêmes des arrêtés ministériels. Après avoir rappelé l'offre que leur avait faite ce syndicat, le gouvernement dit :

Et qu'il soit accordé par le présent auxdits pétitionnaires tous les pouvoirs, privilèges, franchises et droits demandés.

Eh bien! M. l'Orateur, je suis étonné de constater que la Compagnie Treadgold n'a pas demandé au gouvernement de construire un mur autour de ses terrains. Si elle avait songé à cela, je suis certain que le gouvernement se serait rendu à cette requête, et que même il lui aurait donné un gardien, s'il faut en juger par la façon dont il a traité cette compagnie. On a dit, et avec raison, je crois, que tout en se montrant si généreux en accordant à ce syndicat ces droits et ces privilèges, le gouvernement avait eu le soin d'imposer à cette compagnie certaines conditions. On est porté à comprendre que ce mot " conditions " implique quelques obligations qu'on impose à la personne qui doit observer cette condition, ou que celui qui obtient un privilège, doit remplir certains devoirs. J'appelle l'attention de la Chambre, pour un moment, sur une ou deux de ces conditions et sur la manière dont la Compagnie Treadgold se trouve liée vis-à-vis du gouvernement. Je voudrais démontrer que ce dernier a dit à ceux qui composent ce syndicat, lorsqu'ils sont venus demander ces droits et ces privilèges. Oui, prenez tout ce dont vous avez besoin, tout ce que vous demanderez, vous l'aurez; mais vous devez, pour obtenir ces droits, vous soumettre à certaines conditions, dont la première est de prendre tout ce que vous voulez et de ne payer aucun droit sur cela. C'est là la première condition, très onéreuse, en vérité. M. Treadgold et ses associés ont dû plaider longtemps et vivement pour empêcher le gouvernement de leur imposer une condition aussi désavantageuse que celle-là. Cependant, ils ont peut-être cru que c'était la seule condition onéreuse de ce contrat ; aussi ont-ils dû attendre avec impatience la deuxième clause de cet arrêté ministériel. Celle-ci leur allait mieux. Elle voulait dire : Oui, vous pouvez avoir tous les privilèges que vous demandez dans le mémoire que vous avez présenté au gouvernement; vous ne paierez pas de taxes, et même plus que cela, vous ne paierez aucun loyer, pas même le

loyer d'occupation. Le syndicat Treadgold doit s'être trouvé bien marri de cette condition. Que la Chambre me permette de lui signaler un autre détail. Après avoir accordé à ces personnes tout ce qu'elles demandaient, et leur avoir dit qu'elles ne paieraient pas de taxes, pas de loyer, pas même de loyer d'occupation, qu'elles n'acquitteraient simplement que les droits régaliens sur le minerai extrait, droits les moins élevés qu'on puisse imposer sur l'or et l'argent, le gouvernement a ajouté une autre clause, comme s'il avait voulu rendre ce marché doublement onéreux et doublement plaisant au syndicat Treadgold. Il a dit à celui-ci. Oui, et même si vous n'exploitez pas ces mines, nous allons vous imposer la condition de ne pas payer au gouvernement les $200 que les mineurs ordinaires sont forcés de débourser, lorsqu'ils n'exploitent pas leurs concessions minières. On pourrait parcourir toute la liste de ces conditions et l'on constatera qu'elles ressemblent, à de rares exceptions près, à celles que je viens de mentionner.

Un mot maintenant sur quelques-unes de ces questions qui démontrent parfaitement à l'observateur sérieux que le gouvernement a commis une injustice envers les mineurs libres du territoire du Yukon, qu'il leur a causé un dommage considérable. On peut remarquer dans les ordonnances de l'Exécutif qu'on a citées ce soir, au premier article, paragraphe premier, qu'on a également lu plus d'une fois, ce qui suit :

Toutefois les possesseurs licenciés de lots miniers situés sur la rivière Klondyke, auront

Et le reste. Il en est de cela comme des autres conditions imposées aux concessionnaires et que j'ai déjà citées. Maintenant qu'est-ce que cela veut dire ? Peut-on trouver des termes qui expliquent plus clairement le but et l'intention des concessionnaires et du gouvernement ? Cela désigne les porteurs réels, de permis qui pourront, à l'avenir se procurer d'autres permis, mais ce paragraphe restreint les avantages qu'on prétend accorder à ces mineurs. On n'accorde pas ces privilèges au mineur nouveau qui pourrait se rendre au Yukon et faire concurrence à ce syndicat. Il me semble que c'est mettre des entraves bien extraordinaires au travail des mineurs autorisés qui se rendent dans cette région. Cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux demandera à la Chambre et aux députés qui ont discuté cette question, en quoi et comment cette concession pourra porter préjudice aux mineurs du Yukon.

L'orateur, n'est-il pas parfaitement évident qu'une stipulation semblable à celle qu'on trouve dans ces règlements, empêchera absolument la concurrence que pourraient faire les mineurs autorisés à ce syndicat, sur une grande étendue de ce territoire ? Mais, cette clause a encore un effet plus désastreux, si on la relie à l'autre stipulation de ce règlement, qui veut que si un claim est abandonné, le syndicat Treadgold pourra s'en emparer et l'exploiter. Relions cette clause à cette partie des règlements qui se rapporte aux droits de fournir de l'eau. Si celle-ci a manqué, s'il n'y en a pas assez pour exploiter toutes ces mines d'une manière efficace, alors on en fera la distribution en toutes ces mines, suivant une certaine proportion. Je dis, en tenant compte de ces deux arrêtés ministériels et de ces règlements dont j'ai parlé, que le résultat serait presque inévitable—il me semble qu'il est impossible de comprendre la chose autrement, c'est-à-dire que ces mineurs qui se trouvent déjà sur les lieux, qui sont seuls protégés par les dispositions de ce premier paragraphe, devront, pour la plupart, cesser l'exploitation de leurs claims, à la suite de la mise en vigueur de cet arrêté ministériel. Voilà encore comment,—et le fait est évident pour moi—cette mesure causera des dommages à cette région.

Je veux, maintenant, appeler l'attention de la Chambre sur une autre clause qui se rapporte à cette affaire, je veux parler de la clause treize. Je ne profiterai pas de l'occasion pour parler des autres stipulations dont le mérite a été discuté particulièrement ; mais la clause treize n'a pas, je crois, été mentionnée au cours de ce débat. La voici :

Le droit, sauf le règlement ci-après, de construire, poser, entretenir, alimenter et exploiter des conduites sur roche de fond (bed rock flumes) ou toutes autres conduites pour fournir l'eau dans le district.

Qu'est-ce que cela signifie, en vérité ? Cela veut dire que M. Treadgold et ses associés ont obtenu le droit exclusif de chercher de l'or dans cette région. Quand ils poseront ces conduites sur roche de fond dans ces rivières et dans ces ruisseaux, ils ne pourront faire ce travail sans découvrir où se trouvent les meilleurs filons sur toute cette ligne ; aussitôt qu'ils auront découvert qu'un claim est riche, ils auront le droit, en vertu de cet arrêté ministériel, de s'emparer de ce terrain aurifère comme de tous les autres. Cela seul suffirait à faire condamner ce décret et à prouver, d'une manière concluante, que les concessions qu'on a accordées, si l'on tient compte des intérêts de ce vaste territoire, sont désastreuses pour ce dernier et pour les mineurs qui s'y trouvent. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a profité de l'occasion pour demander aux membres de l'opposition qui discutent cette question, de lui prouver d'une manière quelconque que les concessions accordées à ce syndicat sont ou seront préjudiciables à la population de cette région. Je suis surpris d'entendre l'honorable ministre poser une question semblable en présence de cette accumulation de témoignages présentés par la gauche, au cours de cette discussion. En demandant cela, il discrédite véritablement son propre parti et les premiers citoyens du

Yukon. On a déjà cité, relativement à l'attitude du parti libéral, l'opinion du club libéral, de la Chambre de commerce et d'autres sociétés, de Dawson, qui, il faut le présumer, à cause de leur contact avec les intéressés, d'après l'expérience qu'ils ont acquise en vivant dans cette région, connaissent à fond l'état et les besoins de ce territoire. Je vais faire connaître à la Chambre le sentiment que les citoyens de Dawson ont exprimé, il n'y a pas bien longtemps. Voici un journal imprimé à Dawson même. Dans son numéro du 20 février dernier, je trouve le compte rendu d'une assemblée des citoyens de cette ville, convoquée dans le but de discuter la politique du gouvernement relativement aux chemins de fer, et de plus, la concession Treadgold. L'assemblée adopta plusieurs résolutions qui devaient être transmises au gouvernement auquel on demandait de s'occuper immédiatement des réformes suggérées dans ces résolutions.

La sixième résolution demandait :

La résiliation de tous les baux de concessions hydrauliques frauduleusement obtenus, ou dont les conditions n'ont pas été remplis et qui sont sujets à résiliation.

La septième résolution demande ce qui suit :

L'application rigoureuse des conditions de tous les baux de concessions hydrauliques, de manière à obliger les locataires de ces concessions d'exploiter les terrains qu'ils occupent.

Cet arrêté ministériel est, à un autre point de vue, préjudiciable à la population du Yukon, ainsi qu'on l'a déjà démontré. Il lie cette population pour six ans. Ceux qui vivent dans cette région et qui connaissent ce sujet à fond disent : Forcez ces gens à exploiter les claims qu'ils possèdent.

La huitième résolution—et c'est elle qui est la plus à point—demande :

La résiliation, dans chaque cas, des baux de concessions hydrauliques, alors même que ces baux ne contiennent pas cette stipulation des résiliation, de manière à ce que les claims maintenant inexploités et se trouvant dans les limites de ces concessions, puissent être exploités par les mineurs.

Le gouvernement a eu l'occasion, ainsi qu'on l'a démontré, avant l'adoption du dernier arrêté ministériel, de rescinder le premier décret et de faire droit aux demandes de la population du Yukon ; il aurait pu alors servir les meilleurs intérêts des mineurs de tout ce district. Les ministres ont adopté un arrêté ministériel annulant le décret précédent, mais ils n'ont pas voulu se rendre aux demandes de la population du Yukon ; ils ont prouvé qu'il n'était pas de leur intérêt d'aider ces mineurs, mais qu'il valait mieux pour eux porter leurs regards ailleurs ; en conséquence, ils ont adopté le dernier arrêté ministériel. Parlant sur la résolution que je viens de lire, M. George Black, un citoyen de Dawson, s'est servi du langage suivant :

M. PORTER.

Tout habitant de ce territoire désire que les lois reçoivent l'approbation du peuple et rencontrent les besoins créés par les différentes conditions de lieux. Si la loi concernant les mines de ce terr toire avait été approuvée par le peuple, le Yukon, aujourd'hui, se trouverait dans un état bien différent. Mais nous avons l'expérience des quatre ou cinq derières années, et il n'est pas trop tard pour nous d'agir.

Si nos lois avaient été faites par les représentants élus du peuple, nous n'aurions pas besoin de nous réunir ce soir. On n'aurait pas couvert de concessions notre territoire.

Je dois mettre la population en garde contre le moindre manque de vigilance, relativement à la concession Treadgold. Telle qu'elle est aujourd'hui, elle accorde à ce syndicat le droit exclusif de vendre l'eau. Lorsque la clause concernant le monopole a été retranchée de cette concession, le droit des autres personnes de se procurer l'eau fut aussi résilié. Donc le syndicat Treadgold possède encore le seul monopole de la vente de l'eau——

C'est là l'opinion de la populatiton du Yukon, qui connaît parfaitement ce sujet, sur la question que nous discutons, et je crois que nous ne nous trompons pas, en agissant d'après ce sentiment. Je m'étonne qu'en face d'une preuve de cette nature, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux se lève et nous demande une preuve plus complète que celle que nous lui avons donnée pour démontrer qu'il s'agit d'un monopole. Il profite de la circonstance pour faire remarquer que des travaux de cette nature doivent être exécutés par des compagnies jouissant d'une espèce de monopole. Quant à moi, je ne puis accepter cette opinion. Elle peut être juste jusqu'à un certain point ; et peut être nécessaire d'encourager d'une façon ou d'une autre, des compagnies, des corporations ou des capitalistes à placer de l'argent dans des entreprises de ce genre, pour le plus grand développement du pays. Mais on ne doit pas aller plus loin que ce qu'exige l'intérêt du pays, et il n'est pas nécessaire, comme l'a fait le gouvernement d'abandonner le territoire du Yukon à un syndicat qui, seul, aura le droit de fournir l'eau aux mineurs. Si je comprends bien l'attitude qu'a prise l'opposition, au cours de cette discussion, les membres de la gauche ne s'opposent pas, et c'est certainement mon cas, à ce qu'une compagnie risque des capitaux dans cette entreprise qui sera à l'avantage du territoire du Yukon et de l'industrie minière dans cette région. Peu m'importe qu'il y ait une ou douze compagnies, si les droits du peuple sont garantis contre toute compagnie qui voudrait s'emparer de toute ce que peut produire cette région. On a dit avec raison, et les recherches que j'ai faites dans différents livres me prouvent le fait, qu'en Californie et en Australie, on ne peut trouver un seul cas où une concession semblable à celle-ci ait été accordée à une compagnie.

Il y a des compagnies qui fournissent l'eau pour l'exploitation des mines, et elles sont très nombreuses, en Californie et en Australie ; cependant, malgré les recherches

que j'ai faites, je n'ai pu trouver un seul cas où l'on avait donné des droits aussi complets, aussi exclusifs, où l'on avait accordé autant de privilèges contraires aux droits de la population intéressée, que ceux dont jouira le syndicat Treadgold dans le territoire du Yukon. Le ministre des Chemins de fer et Canaux semble se réjouir beaucoup de ce que le commissaire de l'or aurait le droit de déterminer le prix auquel on vendra l'eau aux mineurs du Yukon ; c'est ainsi que le peuple de ce district et de tout le Canada peut conclure que le gouvernement ne serait pas et ici je me sers de ses propres expressions—assez stupide pour sanctionner l'imposition de taux qui seraient déraisonnables ou exorbitants. Eh bien ! M. l'Orateur, l'attitude que le gouvernement a prise et que l'honorable ministre voulait expliquer, en parlant ainsi, dément complètement cette assertion.

Le gouvernement, prétend-il, ne serait pas insensé au point de sanctionner une taxe de vingt-cinq cents par pouce de mineur pour l'eau ; or, il oublie qu'il y a un an ou deux, le cabinet a bien et dûment sanctionné une redevance de $1 le pouce de mineur, soit le quadruple de la première taxe contre laquelle l'honorable ministre récrimine aujourd'hui. En présence de ce fait, comment le ministre des Chemins de fer peut-il aujourd'hui faire pareille assertion? Il nous a donné son interprétation des articles ( B et C) des règlements, articles qui, à son avis, n'ont aucune connexité et s'appliquent à des choses parfaitement distinctes. Eh bien! il est évident qu'on ne saurait donner pareille interprétation à ces articles sans torturer le sens des mots. Voici ce que statue l'un de ces articles :

Les concessionnaires indemniseront les propriétaires de tout claim minier.

L'autre clause décrète :

Toute question d'indemnité découlant de la présente concession sera déterminée.

Il est évident à la simple lecture de ces articles, qu'ils s'expliquent mutuellement, et comme preuve, qu'on relise l'article (F) du même règlement au sujet de la taxe à imposer. Que dit cet article ? Est-ce que le mot "compensation" y figure? Pas du tout. Il y est statué que la "taxe" que le concessionnaire pourra établir, et le reste, etc. En veut-on une nouvelle preuve ? Qu'on relise l'arrêté du 7 décembre suivant et que dit-il ? L'article (S) des ordonnaces, qui y figure, contient la même phraséologie que l'article (F) déjà cité, et au lieu du mot "indemnité" on y retrouve le mot "taxe." C'est donc se moquer de la Chambre que de donner, comme le fait le ministre, une semblable interprétation à ces articles. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a aussi parlé de tous les efforts déployés par le gouvernement et de la discussion approfondie que ces arrêtés ministériels ont subie, avant que le gouvernement se décidât à prendre une initiative. Eh bien! si le gouvernement, pour me servir du langage du ministre, a apporté tant de soin et de travail à ces négociations et à l'élaboration de ces arrêtés, n'est-il pas fort étrange qu'après toutes ces négociations et tout ce travail, il n'ait pas eu le courage de donner à cet arrêté force de loi ? Si cet arrêté est légitime, il aurait dû devenir loi à l'époque en question et s'il n'est pas légitime, il ne devrait jamais le devenir, et le gouvernement aujourd'hui a parfaitement droit de le rescinder, dans l'intérêt même du pays. Je prétends donc, en m'appuyant sur ces raisons et sur celles alléguées par mes collègues de la gauche, que le gouvernement devrait à brève échéance rescinder cet arrêté. Il ne saurait mieux témoigner de l'intérêt qu'il porte aux populations du Yukon qu'en votant en faveur de la résolution présentée par mon honorable collègue (M. Casgrain).

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, pour mon propre compte, je dois avouer que je ne trouve pas matière à critique dans l'argumentation de l'honorable député de Hastings (M. Porter). Son discours a été remarquable par le calme et la bonne foi qu'il a su y mettre, et il me permettra bien de l'en féliciter, d'autant plus que ces qualités ont fait défaut aux harangues de quelques-uns de ses collègues de la gauche. Il y a une lacune toutefois, dans tous ces dicours : pas un seul de ces messieurs ne s'est demandé à quel mobile le gouvernement a obéi en prenant cet arrêté ministériel et en accordant cette concession à M. Treadgold et à ses associés. Car, enfin, le gouvernement a dû s'inspirer de quelque motif, il a dû obéir à un mobile quelconque en prenant cette initiative, que l'opposition cherche aujourd'hui à flétrir. Pour ma part, je n'hésite nullement à prendre envers la Chambre et envers le pays la responsabilité de cette initiative du cabinet, et je ne désespère point de voir les députés de la gauche, après mûre délibération, se ranger à un avis tout différent de celui qu'ils ont exprimé. La cause, la raison d'être, le pourquoi de cet arrêté qui, dans sa teneur même, il faut l'avouer, est bien quelque peu insolite, c'est dans l'histoire même du Klondike et dans sa situation actuelle qu'il faut les chercher. le territoire du Yukon est une contrée reposant sur un lit d'or, mais aussi faut-il ajouter que la disette d'eau pour les opérations minières s'y fait vivement sentir. C'est un fait constant qu'aujourd'hui il y a des claims miniers dont l'exploitation est très lucrative, tandis q'il y en a d'autres qui donneraient des profits tout aussi rémunérateurs, s'il y avait suffisamment d'eau pour les exploiter. Au début même de l'établissement du Yukon, on a demandé, à diverses reprises, au gouvernement de construire des ouvrages pour l'aménagement des eaux, afin de faciliter aux mineurs l'exploitation de leurs claims. Qu'on relise les diverses

pétitions auxquelles il a été fait allusion cet après-midi, et entre autres, celle de la chambre de commerce, et l'on constatera qu'elles demandent deux choses au gouvernement. D'abord, on demande la révocation de la concession Treadgold.

Et pourquoi ? Tout simplement afin que l'on y subsitue autre chose ; c'est-à-dire que aussitôt que cette concession aura disparu, on veut que le gouvernement y substitued es travaux aux frais de l'Etat, dans le but d'aménager les eaux et de les distribuer aux mineurs de cette localité. Voici, d'abord, la pétition de la chambre de commerce. L'argument formulé dans cette requête ayant déjà été cité trois ou quatre fois, il est inutile d'y revenir ; or, c'est la conclusion, si je ne me trompe, qu'on a omis de porter à l'attention de la Chambre, et je vais réparer cette omission, en citant le texte même :

Vos pétitionnaires, demandent donc :

(1) Que l'arrêté du conseil du 21 avril 1902 soit révoqué dans son intégrité et que dorénavant il ne soit plus accordé de privilèges spéciaux dans les limites de ce territoire relativement aux bois, à l'exploitation minière, aux eaux, ou à toute autre catégorie de droits intéressant le public en général, mais qu'en pareilles matières, les droits des individus soient strictement restreints à ceux conférés à chaque citoyen par les règlements miniers.

(2) Que l'approvisionnement et la distribution de l'eau pour les usages de l'exploitation minière dans les limites de ce territoire ne soient plus concédés à de simples particuliers ou à des corporations, mais que le gouvernement fédéral en fasse lui-même l'entreprise, à titre de travaux d'utilité publique ; ou bien que le commissaire du territoire du Yukon en conseil soit autorisé à construire ces travaux et à prélever les fonds nécessaires, au moyen d'obligations garanties par le gouvernement fédéral.

On le voit, on ne nous laisse pas d'alternative. C'était l'opinion régnante parmi tous les mineurs du Yukon que le système existant ne répondait point aux besoins du peuple, et qu'il importait de faire quelque chose pour l'aménagement des eaux, pour la création de forces motrices et pour la distribution de l'eau aux mineurs. Quel mode, quel système fallait-il adopter ? On nous demandait de nous charger de l'entreprise, à titre de travaux de l'Etat, en demandant les ressources voulues à l'émission d'obligations ou autrement. Après mûre examen, il fut constaté que des travaux du genre de ceux demandés par la Chambre de commerce du Yukon, coûteraient des millions de dollars—plus d'un million, et si mes renseignements sont exacts, plus de deux millions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Plus de cinq millions.

Le PREMIER MINISTRE : Plus de cinq millions, affirme-t-on. Le gouvernement n'était pas en mesure de faire pareille dépense dans le but de créer la force motrice nécessaire à la distribution de l'eau ; et ici je m'adresse à ces messieurs de l'opposition qui ont critiqué la conduite du gouvernement, à cet égard, et qui se sont constitués les champions des mineurs du Yukon, et je leur pose la question : seraient-ils prêts à appuyer le gouvernement et à approuver une dépense de quatre à cinq millions de dollars pour la construction de ces travaux ?

M. OSLER : Puis-je demander au premier ministre sur quel rapport il appuie cette estimation de $5,000,000 ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois savoir que c'est sur le rapport de tous les ingénieurs qui ont étudié la question. Pour ma part, je ne suis pas en mesure d'affirmer que ces travaux coûteraient $5,000,000, bien que mes renseignements comportent ce chiffre ; mais je ne crains pas d'affirmer que toutes les estimations s'accorderaient à porter ce chiffre à $2,000,000, au moins, et je demande à l'honorable député s'il conseillerait au gouvernement de construire, au prix de $2,000,000, les travaux demandés par les mineurs du Yukon ? Personne ne songerait à demander pareille chose au gouvernement ; et à défaut du gouvernement, c'était à l'initiative privée à entreprendre ces travaux. On nous adressa une demande dans ce sens. Cette demande vint de la part de capitalistes qui se déclarèrent prêts à entreprendre ces travaux à leurs frais et risques. En 1901, si je ne me trompe, nous fîmes une convention avec ces capitalistes. Le texte de cette convention fut publié au Yukon où il souleva de vives récriminations. On prétendait, entre autres choses, que le prix que nous avions fixé pour l'eau était trop élevé. Ce prix était d'un dollar. Après être allé aux renseignements, je dois l'avouer, nous constatâmes qu'en moyenne ce prix aurait été excessif. Il n'y a rien de plus difficile à établir que le prix de l'eau dans ce district, quand il s'agit d'exécuter pareils travaux. Un dollar le pouce eût été un prix légitime en quelques endroits, tandis qu'ailleurs, il eût été excessif. Nous abaissâmes le prix à vingt-cinq cents. Une délégation de mineurs du Yukon se rendit auprès du gouvernement et c'est à cette délégation qu'ont fait allusion cet après-midi, et le député de Montmorency (M. Casgrain) et le député de Stormont (M. Pringle). Nous discutâmes l'affaire avec les mineurs et ils nous convainquirent que même vingt-cinq cents le pouce de mineur serait un prix exorbitant en quelques endroits et force nous fut de chercher une autre solution. Nous révoquâmes tous les arrêtés du conseil en question et nous en établîmes un nouveau. On nous a censurés pour cette action.

Que fallait-il donc faire ? Fallait-il demeurer les bras croisés, alors que les mineurs du Yukon nous demandaient de leur faciliter l'exploitation de leurs claims ? Seuls, les claims les plus productifs étaient en exploitation à cette époque. Il y en avait d'autres qui auraient donné des résultats lucratifs, mais faute de facilités pour

s'approvisionner d'eau, les mineurs étaient dans l'impuissance de les exploiter avantageusement. Il fallait donc aviser à de nouvelles méthodes. Eussions-nous fermé l'oreille aux demandes des mineurs du Yukon, les députés de la gauche auraient été les premiers à nous blâmer. Quelle que soit l'attitude que nous prenions, infailliblement ces messieurs de l'opposition nous censurent. Convaincus que l'inaction, le piétinement sur place était le pire parti à prendre, nous avons décidé de faire l'impossible pour répondre aux vœux de la population minière du Yukon, qui nous demandait de faire les aménagements voulus pour lui faciliter l'exploitation de ses claims. C'est alors que fut établi l'arrêté ministériel en discussion, et parce que nous avons adopté cette mesure les députés de l'opposition demandent aujourd'hui à la Chambre de nous censurer. Eh bien, je consens volontiers à discuter cet arrêté ministériel ; je suis prêt à rencontrer ces messieurs de la gauche sur le terrain qu'ils ont choisi, et à débattre avec eux les points saillants de la mesure sur laquelle ils ont dirigé leur attaque. Quelle est donc la première disposition de cet arrêté ? Le pouvoir accordé ici est fort naturel. Il est stipulé que les concessionnaires Treadgold auront le pouvoir de construire des barrages et de faire tous les travaux nécessaires dans le lit de la rivière Klondike, entre l'embouchure de la rivière et le creek Plat, dans le but de créer une force motrice pour les fins de l'électricité. Or, en stipulant ce pouvoir, nous courrions peut-être le risque de porter atteinte à l'exploitation des mineurs qui ont des concessions sur la rivière Klondike et qui se trouveraient peut-être ainsi privés de leur eau. N'eussions-nous pas établi de disposition pour parer à ce danger, nous aurions pu être sujet à censure ; or, notre première préoccupation fut de stipuler que, antérieurement même au droit de la compagnie, les mineurs sur la rivière Klondike auraient le droit principal à un volume d'eau suffisant à leur exploitation. Voici la teneur même de cette disposition de l'arrêté :

> Le droit exclusif de détourner et prendre l'eau de la rivière Klondike à tous endroits depuis sa jonction avec le fleuve Yukon jusqu'au creek Plat, afin de produire la force motrice nécessaire pour pomper l'eau destinée à l'exploitation des gisements aurifères dans la contrée (ci-après appelée " le district "), comprenant les lits, berges, vallées, versants et collines de la rivière Klondike, des creeks Bonanza, Bear et Hunker et leurs tributaires.
>
> Toutefois, les détenteurs licenciés de claims miniers situés sur la rivière Klondike auront, nonobstant les concessionnaires, droit à l'usage, exempt de tout péage, d'eau courante suffisante à l'exploitation de leurs claims, mais ne dépassant pas en tout trois mille cinq cents (3,500) pouces de mineur, équivalant à cinq mille deux cent cinquante (5,250) pieds cubes par minute.

Voilà ce qui est réservé en faveur du mineur : c'est que son claim minier a priorité de droit sur celui de la compagnie. Les mineurs ont droit de prendre de l'eau les premiers. Quels que soient les perfectionnements effectués par la compagnie, il ne saurait y avoir d'empiétement sur les droits des francs mineurs du Yukon. Je ne sache pas qu'il soit possible de mieux sauvegarder les intérêts du mineur. La compagnie ayant construit ses travaux, elle jouit du privilège de vendre la force motrice à tous ceux qui en veulent, pour quelque usage que ce soit. Mais ici la question se pose : la compagnie est-elle autorisée à vendre la force motrice aux prix qu'elle établit elle-même, ou peut-elle créer un monopole qui tourne au détriment des autres exploitations industrielles ? A cela, M. l'Orateur, je réponds que non. Il y a ici un frein que nous imposons, quand il s'agit de concessions similaires : c'est le pouvoir qui est donné à l'exécutif de réglementer les prix. L'arrêté ministériel stipule ce qui suit :

> Toutefois, si les concessionnaires, sous l'empire du présent article, développent et rendent utilisable quelque force dont ils ne feront pas usage, cette force sera offerte en vente au public et les prix en seront soumis à la réglementation de l'Exécutif.

Voilà le système appliqué au pays en pareilles circonstances. C'est le mode suivi pour la réglementation des tarifs des chemins de fer ; c'est celui qu'on nous demande d'appliquer aux compagnies télégraphiques, et c'est le meilleur système qui ait encore été appliqué ici à l'exploitation de tous ces privilèges.

Un autre pouvoir est accordé à la compagnie.

Le premier but des privilèges accordés à la compagnie est l'aménagement et la distribution des eaux, tendant à faciliter l'exploitation de tous les claims miniers et entre autres celle des emplacements de berge ou de terrasse. La stipulation établie à cet égard a été l'objet de certaines critiques. Le député de Montmorency (M. Casgrain) prétend que nous n'avons pas mis de frein au pouvoir de la compagine, de façon à l'empêcher d'imposer des tarifs exorbitants.

Je veux bien discuter ici l'objection soulevée par l'honorable député et je lui signalerai d'abord un argument développé ici même par mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux. Je tiens à rafraîchir la mémoire de l'honorable député à ce sujet ; car, vraiment, je ne désespère pas encore de le convaincre, s'il veut bien oublier un instant qu'il est avocat et se rappeler qu'il sera peut-être appelé un jour à exercer les hautes fonctions de la magistrature, alors qu'il lui faudra se dépouiller de tout esprit de parti et envisager les choses avec calme et dans l'état d'âme qui convient à un juge. Non, je le répète, je ne désespère pas de le convaincre que nous avons établi toutes les dispositions voulues pour protéger les mineurs contre les exactions de la compagnie.

Voici donc ce que stipule l'arrêté du conseil, et c'est précisément là le point que l'ho-

norable député, dans le cours de ses observations cet après-midi, a apporté tant de soin et d'adresse à éluder. La compagnie a donc le droit——

D'une façon subordonnée aux règlements ci-après, d'utiliser, de distribuer et de céder les eaux conduites par les concessionnaires dans les limites du district.

Voilà qui est parfaitement clair. On donne à la compagnie le droit d'utiliser, de distribuer et de céder, par vente ou autrement, l'eau conduite par les concessionnaires dans les limites du district. J'appelle l'attention de l'honorable député sur les règlements établis à ce sujet. Ces règlements ne figurent pas ici à simple titre d'ornement. Ils sont censés avoir un sens quelconque. Quels sont ces règlements ? Les voici :

Les concessionnaires permettront gratuitement à tous francs mineurs dans les limites du district d'abouter leurs conduites et drains aux conduites et drains des concessionnaires, de façon, toutefois, à ne pas nuire ou faire obstacle au libre fonctionnement des conduites et drains des concessionnaires par des pierres, cailloux ou autrement.

Par conséquent, du moment que la compagnie construit une conduite ou réservoir faisant face à un claim minier, le propriétaire de ce claim a le droit de faire le raccordement de ses conduites avec le canal et d'y prendre de l'eau. Il n'a pas de permission à demander à qui que ce soit. La compagnie ne saurait s'y refuser. Que la compagnie y consente ou non, le mineur en question a le droit d'abouter ses conduites à celles de la compagnie et d'y prendre de l'eau. L'honorable député en conviendra, le mineur n'a pas de permission à demander, et du moment qu'il a abouté ses conduites à celles de la compagnie, l'eau y coule, et libre à lui de l'utiliser. Que s'ensuit-il ? Il doit y avoir compensation. Si le mineur et la compagnie conviennent d'un prix, tout est parfait ; mais s'il surgit quelque désaccord, alors intervient l'article 5, dont voici la teneur :

Toute question d'indemnité découlant de la présente concession sera déterminée judiciairement par le commissaire de l'or, d'une façon subordonnée au droit d'interjeter appel à la cour territoriale du district, et ladite cour pourra, dans des circonstances spéciales, ordonner une enquête supplémentaire.

Je prie l'honorable député d'envisager la situation sous son véritable jour. Supposons qu'il soit commissaire des mines d'or au Yukon ; la compagnie a construit ses travaux et en ma qualité de mineur, j'ai établi la communication entre mon drain et les tuyaux de conduite de la compagnie et j'utilise cet eau pour le lavage de mon gravier aurifère. La compagnie est impuissante à m'empêcher d'utiliser cette eau; elle ne saurait me défendre de prendre de l'eau dans ses conduites ; mais ici surgit un différend. Elle me demande de payer un prix que j'estime exorbitant, et en pareilles circonstances nous nous rendons auprès de M. Casgrain, le commisaire de l'or, et il décide de la compensation à payer. Voilà qui est parfaitement clair, ou bien il faut désespérer du sens des mots.

M. CASGRAIN : Si je rendais un jugement dans ce sens, ma décision serait infirmée par le tribunal supérieur, de l'avis unanime des juges.

Le PREMIER MINISTRE : Que l'honorable député me permette de lui dire que j'ai une plus haute idée de ses lumières en matière de droit qu'il ne nous le donne à croire, en niant que le premier jugement serait basé sur le droit, la justice et l'équité, ainsi que sur les stipulations de la convention en question.

Une autre objection soulevée par l'honorable député a trait aux claims abandonnés. Par le premier arrêté ministériel, rendu en juin 1901, nous avions donné à la compagnie les claims abandonnés. Il me paraissait parfaitement juste d'accorder à la compagnie le droit de prendre possession des claims abandonnés par les mineurs et de les exploiter. Or, lorsque les délégués du Yukon vinrent ici, dans l'hiver de 1902, ils nous représentèrent qu'il pourrait résulter de graves injustices de cette concession, d'ailleurs parfaitement juste. Aujourd'hui, il est possible qu'un claim soit abandonné, parce qu'il n'y a pas assez d'eau pour l'exploiter. Or, aussitôt que ces travaux auront été exécutés, et dès qu'il sera possible aux mineurs d'utiliser l'eau, avantage que cette convention vise à leur procurer, si elle devient en vigueur, alors les claims qui n'ont pas de valeur actuellement seront l'objet d'une exploitation lucrative. Cette raison nous a paru tellement probante, que nous avons décidé d'accorder le privilège en question à la compagnie. L'arrêté donne à la compagnie le privilège de prendre possession des claims abandonnés et de les exploiter, sans qu'elle ait à payer d'autre droit que le droit régalien sur la production, et dans ce but elle pourra prendre possession des claims sur les ruisseaux Bonanza, Bear et Hunker, ce droit ne devant s'exercer que lorsque les concessionnaires, en conséquence de la construction des travaux stipulés, seront en mesure de délivrer l'eau sur ces claims, pour leur exploitation. Voilà tout. Tant que les travaux ne seront pas terminés, elle ne pourra prendre possession d'aucun claim. Mais lorsque ces travaux seront parachevés, et que la compagnie sera en mesure de fournir de l'eau à tous les minurs, alors si quelques-uns de ces mineurs abandonnent leurs claims, pour le coup, elle pourra, sans commettre d'injustice, prendre possession de ces claims abandonnés et s'efforcer de les exploiter à son propre bénéfice. Jusqu'ici, il semble donc que la chose ne saurait donner lieu à aucun malentendu.

Voilà donc l'arrêté ministériel que nous avons établi ; je viens d'en parcourir les principales dispositions et je crois avoir résolu toutes les objections soulevées ici

même. Je le sais, les mineurs du Yukon ne sont pas encore satisfaits ; je ne l'ignore pas, ils ont adopté des résolutions hostiles à cet arrêté et j'ai reçu, entre autres, des résolutions formulées par l'association libérale à ce sujet. Je ne sache pas que ces dernières résolutions aient été citées par les députés de la gauche. Ils en ont tant cité cet après-midi, que malgré toute l'attention que j'ai apportée à leurs discours, il est possible que cette pétition m'ait échappé.

Du reste, si cette pétition a déjà été citée, elle mérite de l'être de nouveau. Elle m'a été adressée, personnellement, et en voici la teneur :

La pétition de l'association libérale de Dawson, du territoire du Yukon, expose respectueusement :—

1. Que l'approvisionnement d'eau et de force motrice aux mineurs exploitant les ruisseaux est une des plus graves questions qui touchent au territoire du Yukon.

2. Que, de l'avis de vos pétitionnaires, l'aménagement d'un service hydraulique, par lequel on fournirait aux mineurs de l'eau à des prix justes et légitimes est plutôt du ressort de l'Etat et ne devrait pas être abandonné à l'initiative de simples particuliers.

Que le développement des ressources du Yukon a gravement souffert de l'affectation de vastes étendues de terrains à placers par voie de concessions hydrauliques dont quelques-unes sont censées avoir été obtenues par fraude et fausses représentations.

Vos pétitionnaires prient donc :

Que l'arrêté du conseil du 21 avril 1902, accordant certains droits et privilèges à Malcolm Orr-Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick, soient rescindés absolument, et que le gouvernement fasse faire immédiatement une soigneuse enquête par des ingénieurs compétents et obtienne des rapports sur la question, en vue d'entreprendre la construction d'un système public d'approvisionnements d'eau, à titre d'entreprise nationale.

Eh bien ! M. l'Orateur, nonobstant tout le respect qu'il est naturel de professer à l'en droit de ses propres amis, et en dépit de ma haute opinion des pétitionnaires, qui sont mes amis politiques, je ne puis m'empêcher de penser que cette fois, ils ont mis la charrue devant les bœufs. Ils nous disent d'abord; rescindez la concession Treadgold, et alors faites enquête. A mon sens, il eût été plus logique de nous demander d'instituer d'abord une enquête et puis, au besoin, de rescinder la concession en question. Et voilà précisément ce que nous voulions faire. L'enquête une fois faite, nous saurions si la concession Treadgold sera, oui ou non, rescindée. Or, M. l'Orateur, remarquons la conséquence. Mes amis, les membres de l'association libérale nous demandent, advenant que la concession Treadgold soit révoquée, d'établir un approvisionnement d'eau, à titre d'entreprise nationale, afin de leur fournir l'eau dont ils ont besoin.

C'est toute la réponse que j'ai à faire aux observations de mon honorable ami, le représentant d'Hastings (M. Porter). Parlant du décret du conseil, il demande : Pourquoi avez-vous refusé de lui donner force de loi, pourquoi ne l'avez-vous pas publié, pourquoi n'a-t-il pas paru dans l'Officiel ? Pour la raison bien simple que nous avons reçu des représentations et des protêts concernant cet arrêté. Nous l'avons modifié à mainte reprise pour le rendre acceptable aux mineurs. Néanmoins, bien qu'à mon avis nous l'ayons modifié de façon à le rendre acceptable, nous recevons encore des représentations de la Chambre de commerce et des clubs politiques qui nous demandent de ne pas aller plus loin, et d'annuler ce décret du conseil. Avant de le publier dans l'Officiel, avant de rendre son annulation impossible, il n'est que juste et raisonnable d'examiner la question à fond et de voir quelle ligne de conduite il faudra suivre à l'avenir.

J'ai donné les raisons qui, selon moi, nous justifient d'avoir adopté cet arrêté ministériel, ou du moins les raisons qui doivent engager la Chambre à repousser la motion présentée par l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Dois-je comprendre que les très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) émet l'opinion que ces arrêtés ministériels n'ont force de loi que lorsqu'ils sont publiés dans l'Officiel ?

Le PREMIER MINISTRE : Tant qu'à cela, les autres ont été révoqués.

M. R. L. BORDEN : Voilà une singulière réponse. Je demande à mon très honorable ami s'il émet l'opinion que ces arrêtés ministériels n'ont force de loi que lorsqu'ils sont publiés dans l'Officiel. Et il me répond qu'ils sont révoqués. Pourquoi les avoir révoqués, s'ils n'ont jamais eu force de loi ? L'honorable premier ministre veut-il me le dire ? Il me semble étrange que l'honorable premier ministre, qui a étudié cette question pendant deux ou trois ans, ne puisse pas me donner une autre réponse que celle qu'il vient de faire à une question qui me paraît légitime et courtoise. Je ne crains pas de dire qu'on s'est autorisé à plusieurs reprises de l'arrêté de juin 1901, bien qu'il n'eut pas paru dans l'Officiel. J'ai demandé à l'honorable directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) si l'arrêté avait été publié dans la Gazette du Canada et j'ai reçu une note de lui m'apprenant qu'il ne l'avait pas été. Pourtant, tous ceux qui ont feuilleté la correspondance savent que l'arrêté du conseil passait pour valide et qu'on s'en est prévalu. Néanmoins, on déclare à la Chambre et au pays qu'un arrêté n'est pas valide avant sa publication dans l'Officiel. Il ne lui sied pas de reprocher à la gauche de parler sans savoir lorsqu'il prend une telle attitude.

Mon honorable ami a fait allusion à cette pétition de ses amis libéraux du Yukon et il a été aussi logique en cela qu'en ce qui a trait à la publication officielle de ces arrêtés ministériels. Il dit que ses amis libéraux du Yukon sont trop exigeants lorsqu'ils demande que ce service soit considéré comme une entreprise nationale. Il est regrettable qu'il ne soit pas toujours aussi prudent quand

ses amis libéraux de différentes parties du Canada lui présentent des requêtes. Il paraît très chatouilleux en ce qui concerne cette pétition. Pourtant, parce que ses amis du Yukon lui demandent de faire une chose déraisonnable, est-ce une raison de faire la sourde-oreille à une partie de cette pétition :

Que le développement des ressources du Yukon a gravement souffert de l'affectation de vastes étendues de terrains à placers par voie de concessions hydrauliques, dont quelques-unes sont censées avoir été obtenues par fraude et fausses représentations.

Parce qu'ils lui demandent de décréter cette entreprise d'intérêt public, doit-il refuser d'écouter la déclaration de ses propres amis politiques—déclaration corroborée par le conseil municipal et la Chambre de commerce du Yukon—qui disent que ces conecssions ont été obtenues par fraude et au moyen de fausses représentations. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, nous dit que le gouvernement s'est longtemps demandé s'il devait faire ordonner une enquête dans cette affaire. Depuis quand le gouvernement a-t-il pensé à se livrer à une enquête ? Et, s'il a eu cette intention, pourquoi n'a-t-il pas été question de cette enquête devant la Chambre avant que cette question fût soulevée par la gauche ? Mon honorable ami a-t-il une explication à nous offrir à ce sujet, car s'il en a une, je lui fournirai l'occasion de la donner à la Chambre. Il n'en a pas, apparemment.

J'appellerai, de plus, son attention sur le paragraphe suivant de cette pétition de ses amis libéraux :

Qu'une enquête devrait être instituée pour découvrir la preuve de la fraude et du vol et que le Solliciteur général du Canada devrait intervenir dans l'affaire.

Quelles sont les prémisses ? Que des concessions minières ont été obtenues par fraude et au moyen de fausses représentations, et mon très honorable ami, qui est plus qu'aucun autre ministre de la Couronne responsable de l'administration des affaires publiques, n'a pas jusqu'ici jugé à propos d'ordonner au procureur général d'intenter les procédures que ses amis libéraux du Yukon lui ont demandé de faire intenter. Qu'y a-t-il de plus ?

Que le Solliciteur général du Canada autorise des poursuites dans tous les cas où des procédures judiciaires sont commencées contre les détenteurs d'une concession hydraulique accusés de fraude ou de fausses représentations, y compris tous les procès de cette nature, actuellement pendants.

C'est pourquoi je crois que mon très honorable ami, même s'il décide qu'il n'est pas de l'intérêt public d'entreprendre ces travaux à titre d'entreprises publiques, trouvera ample matière à réflexion, à examen et à intervention dans les recommandations faites par ses propres amis politiques du Yukon qui sont plus au courant de la situation que ne saurait l'être aucun membre de cette Chambre. Mon très honorable ami conçoit-il le moindrement ce que ces personnes veulent dire quand elles parlent de la fraude et des fausses représentations au moyen desquelles ces concessions ont été obtenues ? En a-t-il entendu parler pendant l'année dernière ? A-t-il reçu quelque communication ? Lui a-t-on montré des documents ? A-t-il compris quelque chose qu'il n'a pas communiqué à la Chambre ? Peut-il nous expliquer ce que ses amis libéraux du Yukon veulent dire en affirmant de propos délibéré que ces concessions ont été obtenues par fraude et au moyen de fausses représentations ? Quelques-uns de ces éclaircissements n'eussent pas été déplacés dans le discours que mon très honorable ami a prononcé ce soir dans cette enceinte pour faire la lumière sur cette question de la concession Treadgold.

On a mûrement délibéré, dit mon très honorable ami et le directeur général des Postes avant d'accorder cette concession. Ces délibérations ont eu tant de poids que l'on a fixé à un dollar par pouce de mineur le prix que les mineurs de ce pays paieraient à ces personnes qu'on avaient engagées à accepter cette concession, prix que, six mois plus tard, le gouvernement diminua à vingt-cinq cents, du consentement des concessionnaires eux-mêmes, si je ne me trompe pas. Pourtant, mon très honorable ami et le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a parlé très au long des travaux accomplis par un sous-comité du Conseil privé, dont l'un des membres est maintenant sur le banc judiciaire, nous ont dit quelle somme de travail le gouvernement a consacrée à ces questions. Etait-il difficile de découvrir quel était le juste prix d'un pouce de mineur ? Combien de temps faut-il pour communiquer avec le Yukon ? Le gouvernement du jour n'a-t-il pas construit une ligne télégraphique reliée aux autres télégraphes du Canada ? Mon très honorable ami ne pouvait-il pas obtenir une réponse dès le lendemain ? Quel temps une lettre prend-t-elle pour se rendre là-bas ? Pourquoi dans cette affaire cette hâte extrême qui a poussé le gouvernement à fixer un prix que les mineurs paieraient aux concessionnaires pour la fourniture de l'eau, prix absolument ridicule et absurde, comme l'a prouvé la propre conduite du gouvernement six mois plus tard ?

Pourtant mon honorable ami—que dis-je ? —deux ministres de la Couronne élèvent la voix pour apprendre à la Chambre et au pays la longueur étonnante du temps qu'ils ont employé à réfléchir sur les conditions de cette concession, le prix inestimable des services qu'ils ont rendus au pays en consacrant leur temps et en donnant leur attention à l'examen de cette question, en rédigeant une ordonnance qui accordait aux mineurs du Yukon le privilège de payer l'eau un dollar par pouce de mineur !

Maintenant, je dois déclarer que je ne m'attendais pas à entendre tomber des lèvres du ministre des Chemins de fer et Canaux

et du premier ministre les assertions que tous deux ont faites : car tous deux sont des avocats éminents et je ne pouvais pas croire que l'un ou l'autre se servirait dans cette enceinte du raisonnement que tous deux ont employé touchant la signification de ce mot 'indemnité'. Mon très honorable ami a pris soin d'affirmer à la Chambre que ce décret du conseil contenait une disposition permettant à un tribunal, c'est-à-dire, au commissaire des mines avec appel de sa décision devant la cour territoriale du district, de fixer le prix de l'eau qui serait fournie aux mineurs. Mon très honorable ami, et le ministre des Chemins de fer et Canaux ont-ils lu le premnier arrêt ministériel ? L'un ou l'autre a-t-il pris soin de le lire et ont-ils trouvé à la fin le paragraphe (f) des règlements qui stipule que le prix que le commissaire pourra exiger pour la fourniture de l'eau à une concession minière ne devra pas dépasser un dollar de l'heure par pouce de mineur? Ces ordonnances sont les mêmes que renferme le deuxième arrêté ministériel et ceux qui au dire du très honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer et Canaux fixent le prix à payer. Le premier ministre dira-t-il que ces mots ont dans le deuxième arrêté un sens qu'ils ne comportent pas dans le premier ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux le dira-t-il ? Je crois que non. Voici ce que dit le premier décret du conseil :

Les concessionnaires indemniseront le propriétaire de tout claim ou tout immeuble de tout dommage qu'il pourra subir par suite de ce que les ouvrages des concessionnaires se seront brisés ou seront imparfaits.

(c) Toute question d'indemnité découlant de la présente concession sera déterminée judiclairement par le commissaire des mines, sauf appel à la cour territoriale du district, et ladite cour pourra, dans des circonstances spéciales, ordonner une enquête supplémentaire.

(f) Les concessionnaires n'auront sur nul claim le droit d'exiger, pour l'usage de cette eau, plus d'un dollar par pouce de mineur, par heure.

Or, mon très honorable ami s'appuie sur le fait que les dispositions des paragraphes (b) et (c) dont j'ai fait lecture sont reproduites dans le deuxième arrêté ministériel et offrent aux mineurs une garantie suffisante qu'ils ne seront pas rançonnés. Comment ! si ces ministres n'avaient pas élevé la voix et invoqué un pareil argument, je vous affirme, M. l'Orateur, que je n'aurais pas cru qu'ils y auraient recours. Le premier arrêté ne contient-il pas les mêmes dispositions qui fixent définitivement le prix? Après cela, s'il est nécessaire d'ajouter quelque chose, que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux regardent en haut de la deuxième page du deuxième arrêté du conseil et lisent ce qui s'y trouve :

Toutefois, si les concessionnaires, s'autorisant du présent article, développent et rendent disponible de la force motrice dont ils ne font pas usage, cette énergie sera offerte en vente au public, et les prix demandés seront sujets à réglementation par l'Exécutif.

A quoi sert cette clause conditionnelle si les dispositions de l'ordonnance citée par mon très honorable ami suffisaient pour atteindre ce but ? Comment ! M. l'Orateur, tous ceux qui feuillettent ce décret du conseil et en examinent les trois premières pages voient partout que ces concessionnaires, pour les fins de leur entreprise ont le droit de passer sur le terrain des particuliers et de s'en servir et chaucun sait que ce droit n'est pas ordinairement accordé sans indemnité. Par conséquent, il serait absurde de croire que le décret du conseil lui-même ou un règlement qui s'y rapporte, ne contiendrait pas une disposition stipulant que ceux qui enfreindront les droits des particuliers devront indemniser ces derniers. C'est la chose la plus raisonnable et la plus naturelle. Pourtant, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux cherchent à dénaturer le sens de ces mots pour faire croire à la population du Yukon que le premier, aussi bien que le deuxième arrêté ministériel, offre quelque garantie et une certaine protection aux mineurs.

Ce sujet a été débattu par ceux des députés qui ont pris la parole et j'ai admiré la candeur de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) qui a avoué que cette concession était incontestablement un monopole. C'est un monopole, dit-il, et un monopole indispensable, car il est impossible de développer un pays sans en créer, et il ajoute que les mineurs du Yukon ne comprennent pas leur intérêt. Un pareil monopole est nécessaire dans l'intérêt des mineurs, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, avec beaucoup de force et avec cette vigueur qui le distinguent, persiste à dire que les mineurs du Yukon ont vraiment besoin de ce monopole, bien qu'ils déclarent à grands cris au parlement et au pays entier que ces ordonnances nuisent irrémédiablement à leurs intérêts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont dit qu'ils en avaient besoin.

M. R. L. BORDEN : Ils ont dit qu'ils en avaient besoin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais ils veulent que le gouvernement la fournisse.

M. R. L. BORDEN : Qu'ils avaient besoin de cette concession ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'ils avaient besoin de cette eau.

M. R. L. BORDEN : Qu'ils avaient besoin d'eau ? Il y en a dans la rivière Klondike, et un seul propriétaire de mines, dans ce district, s'en procure pour son usage 1,500 gallons par minute et élève cette eau à une hauteur de 300 pieds pour un prix moindre que 25 cents par pouce de mineur. Un homme a fait pour sa propriété et à moins de

frais une grande partie de ce que les concessionnaires se proposent de faire en vertu du deuxième arrêté du conseil.

L'an dernier, j'ai saisi la Chambre de cette question ; je possède un mémoire que je pourrais communiquer de nouveau à la députation si je croyais qu'il fût nécessaire de m'interrompre pour le chercher.

Je désire demander au chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) où sont les détails des divers projets qui ont été soumis au gouvernement. L'arrêté ministériel adopté en juin 1901, débute par le joli préambule que voici :

Attendu, qu'on a étudié et discuté les détails de différentes propositions qui ont été soumises.

Je ne trouve dans les papiers déposés aucun détail sur les différents projets qui ont été soumis et si, ainsi que l'a déclaré le ministre des Chemins de fer et Canaux, différentes personnes sont venues proposer au gouvernement divers projets, il me semble étrange qu'à cette date avancée on prive la députation du privilège inestimable de connaître ces détails et d'examiner ce qu'étaient en réalité ces projets.

Mon honorable ami, le représentant de Cornwall (M. Pringle), au cours de ses observations, a fait allusion au représentant du Yukon (M. Ross), homme très habile et très estimable, je le crois, quoique je ne le connaisse pas assez pour savoir s'il mérite tous les éloges que lui fait l'organe du gouvernement au Yukon, et si on peut dans toutes les circonstances le comparer à un météore. Je l'ignore, mais je sais positivement que dans cette affaire de la concession Treadgold, il ne saurait être comparé à un météore, car les Chambres sont réunies depuis huit semaines et l'honorable député, qui a été élu après s'être engagé à faire révoquer cette concession, n'a pas encore été en état de rien entreprendre dans ce sens. Le directeur général des Postes m'a bien amusé lorsqu'il s'est vanté de l'élection du représentant actuel du territoire du Yukon. Cela m'a surtout mis en gaîté parce que le programme qui a assuré l'élection de l'honorable député blâmait l'administration des affaires dans le territoire du Yukon par le gouvernement du jour. Bien que la presse canadienne ait interprété son élection comme une victoire ministérielle et un certificat de bonne conduite décerné au gouvernement, cette élection était un certificat bien différent, en ce qui a trait au Yukon, parce que le présent représentant de cette partie du pays aurait été défait par une majorité adverse de 1,500 voix s'il n'avait promis du haut de la tribune populaire, personnellement et par l'entremise de son agent accrédité dans ce territoire, de faire tous ses efforts, dès son entrée au parlement pour redresser les griefs dont on avait à se plaindre, surtout ceux qui concernent les concessions dont il a été question. Ce ne souffre aucun doute, car le présent commissaire des mines du Yukon, à l'arrivée à Dawson de certains journaux de l'est qui proclamaient que cette élection était une victoire libérale, saisit l'occasion d'écrire à un journal du Yukon qu'il n'en était rien et que les libéraux et les conservateurs s'étaient donné la main pour appuyer l'honorable député qui s'était engagé à leur faire rendre justice, croyant qu'il était plus en état que son adversaire d'obtenir le redressement de leurs griefs. Que le directeur général des Postes ne s'abaisse pas à de telles mesquineries, car son propre commissaire des mines, qu'il a nommé il y a quelques semaines, a saisi l'occasion de relever des assertions semblables, et les reproches qu'il a alors adressés à ces journaux de l'est s'appliquent également au discours que le directeur général des Postes a tenu aujourd'hui.

Le ministre a parlé d'accusateurs sans autorité, comme d'autres l'ont fait avant lui. A mon honorable ami le député de Cornwall qui lui demandait à qui il faisait allusion lorsqu'il parlait d'individus sans responsabilité, le directeur général des Postes n'a su que répondre et, comme on lui demandait s'il entendait parler de la Chambre de commerce de Dawson, il rétracta——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais prétendu cela.

M. R. L. BORDEN: Qui appeliez-vous alors des gens sans responsabilité ? Après avoir réfléchi pendant près d'une heure, le ministre a-t-il fini par découvrir quels étaient ces irresponsables ? La Chambre remarquera qu'il n'a pas parlé d'un homme sans responsabilité mais d'individus sans responsabilité. Puisque ce n'est pas la Chambre de commerce, puisque ce n'est pas le conseil, puisque ce ne sont pas ses amis libéraux, ni les membres de l'association libérale, puisque ce n'est pas le rédacteur de l'organe ministériel, nous en sommes réduits à supposer qu'il visait le rédacteur du journal indépendant du Yukon en parlant d'individus sans responsabilité.

Puisqu'il en est ainsi, je vais lui donner les opinions et les déclarations de personnes responsables, car ceux de mes amis qui ont pris la parole ce soir ont omis de mentionner le rapport très important d'un comité choisi à une grande assemblée des citoyens du Yukon. Quand j'aurai fini de lire ce rapport, je dirai à l'honorable ministre qui l'a signé et je lui demanderai si c'est un homme responsable ou non :

Les soussignés qui ont été nommés par le comité général choisi à la grande assemblée tenue à Dawson dans la soirée de lundi le 17 février courant, pour former un sous-comité devant recueillir des renseignements et préparer un rapport concernant les côtés répréhensibles de la concession Treadgold,. ont l'honneur de faire rapport comme suit :—

Le directeur général des Postes et le ministre des Chemins de fer et Canaux remarqueront que ce comité s'attribue le mérite

de ce que le gouvernement a fait. Il a recueilli des renseignements relatifs à cette concession. Il semble s'être donné autant de mal que le gouvernement en a eu à fixer le prix que les mineurs auraient à payer aux concessionnaires pour la fourniture de l'eau. Voici quel a été le résultat de cette enquête :

Il est facile de comprendre que des hommes intelligents résidant dans la capitale aient pu être mis sous une fausse impression tant au sujet de la valeur de l'approvisionnement d'eau que l'on se proposait d'accorder à M. Treadgold qu'au sujet du chiffre du capital qu'il devait engager dans cette entreprise, ainsi qu'au sujet de l'importance des concessions qui lui étaient accordées ; mais votre comité croit que personne, possédant les renseignements qu'il a pu recueillir par des recherches dans le bureau du commissaire des mines, par de nombreux entretiens avec des mineurs et autres personnes parfaitement au courant de la situation et par tout autre moyen à sa disposition, ne peut douter un instant que cette offre des concessionnaires de fournir de l'eau aux mineurs n'était qu'un prétexte pour mettre la main sur d'énormes étendues de terrains miniers comprenant virtuellement les plus riches terrains aurifères du district.

Pour mieux captiver l'attention du directeur général des Postes, je me permettrai de répéter que ce rapport est signé par un de ses amis haut placés. Le rapport ajoute :

Il semble à votre comité que l'acte qui contient la concession Treadgold, tout en étant très imparfait et denué de mérite au point de vue logique ou scientifique——

Et cela, en dépit du mal que le gouvernement s'est donné pour le préparer.

—est très adroit au point de vue de M. Treadgold et de ses associés.

L'honorable ministre (M. Blair) ne croit-il pas, après tout que M. Treadgold y a mis plus de travail que le gouvernement ?

Qeulques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Il continue :

Les clauses du contrat sont compliquées, embrouillées et obscures, et partant d'une interprétation difficile. On dirait qu'elles ont été ainsi rédigées à dessein pour faire croire que M. Treadgold et ses amis confèrent de grands avantages au pays et reçoivent très peu de chose en retour, tandis qu'en réalité, ils donnent rien ou presque rien et reçoivent beaucoup.

Comme cela diffère des vues exprimées cet après-midi, avec tant de chaleur par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il cherchait à en faire une affaire attrayante pour les capitalistes. Il nous a expliqué que c'était la seule manière d'attirer les capitaux dans nos entreprises. Le gouvernement est donc tenu de faire voir cette affaire sous des couleurs attrayantes. J'ignore si les capitalistes l'ont aussi rendue attrayante pour les ministres.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Le rapport dit encore :

Plusieurs membres du comité ont fait des rapports spéciaux sur les différents aspects de cette concession. Ces rapports ont été soumis au comité qui les a approuvés ; ils sont annexés à celui-ci et transmis au comité général pour son information.

Il est très difficile de résumer les opinions et les vues hostiles à la concession, mais votre comité tient à appuyer d'une manière particulière sur les points suivants :—

(1) L'acte conférant la concession ignore, en grande partie et met de côté les droits et les intérêts acquis par l'initiative individuelle de citoyens et le capital privé.

(2) M. Treadgold ne prend pas l'engagement de fournir un juste et raisonnable approvisionnement d'eau aux mineurs qui pourront en avoir besoin.

(3) Le prix maximum est trop élevé, et le droit qu'on lui accorde de retenir l'eau, de prendre possession des claims abandonnés, son droit antérieur et exclusif de se servir de l'eau, lui mettent entre les mains un puissant moyen d'obliger les mineurs à payer des taux exorbitants ou à abandonner leurs propriétés.

(4) Le fait d'interdire aux prospecteurs des étendues considérables, d'ignorer les droits des particuliers, les monopoles et privilèges accordés par cette concession, créeront un sentiment d'incertitude dans la partie la plus importante du pays qui ne pourra que nuire considérablement aux intérêts du territoire et amener une diminution de revenu sensible dans une branche importante des affaires.

(5) Les clauses concernant l'expropriation ne tiennent pas un compte suffisant des droits des particuliers et ne contiennent pas de dispositions suffisantes concernant les indemnités.

Je dois dire, et j'aurais peut-être dû expliquer avant de commencer que ces critiques s'adressent à l'arrêté ministériel tel que rédigé en premier lieu, et que tous les arguments que les honorables députés de la droite pourront tirer des différences existant entre les deux arrêtés, serviront à mitiger les blâmes contenus dans ce document. Mais je partage absolument l'opinion des orateurs qui ont prétendu qu'au point de vue des intérêts généraux du pays et de la protection à donner aux mineurs du Yukon, il n'a que très peu de différence entre la concession accordée par le premier arrêté ministériel et celle accordée par celui de l'an dernier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! ecoutez !

M. R. L. BORDEN : Le rapport ajoute :

Pour conclure, votre comité redoute grandement que si la concession reste telle qu'elle est sans qu'il soit apporté de changements radicaux et importants, il n'en résulte un monopole qui menacera d'accaparer la plus riche partie du territoire du Yukon.

Votre comité est d'opinion que la meilleure manière de fournir de l'eau pour les besoins de l'industrie minière serait un système hydraulique construit et exploité par le gouvernement, mais, par dessus tout il est très important d'empêcher que ceux qui ont le monopole de l'eau ne fassent en même temps, concurrence dans l'industrie minière aux mineurs qui sont à leur merci pour se procurer de l'eau.

Quelques VOIX : Ecoutez ! ecoutez !

M. R. L. BORDEN : C'est un des plus forts arguments qui aient jamais été avan-

cés contre cette concession accordée à M. Treadgold et à ses associés, car non seulement elle leur donne virtuellement le monopole de toute l'eau du Yukon, mais elle les met en concurrence quotidienne et immédiate avec ceux auxquels ils fournissent l'eau.

Quelques VOIX : Ecoutez ! ecoutez !

Une VOIX : Qui a signé ce rapport ?

M. R. L. BORDEN : J'arrive à la signature ; voici la conclusion du rapport :

Votre comité est sous l'impression que le gouvernement a été trompé dans cette affaire et que si une commission était nommée pour remettre les choses sous leur vrai jour, le gouvernement trouverait d'excellentes raisons pour révoquer les différents décrets ministériels et autres ordonnaces concernant cette concession, sinon, entièrement, du moins, dans ses parties les plus répréhensibles.

On serait peut-être porté à croire, M. l'Orateur, que ce rapport est signé par l'un des particuliers sans responsabilité dont a parlé ce soir mon honorable ami le directeur général des Postes. Eh bien ! j'ignore si le directeur général des Postes va le considérer ou non comme irresponsable. Son nom est Fred. T. Congdon, président de ce comité, et dans le moment il occupe la haute position de commissaire du Yukon, position à laquelle le gouvernement l'a appelé environ un an après qu'il eut signé ce document.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Eh bien, M. l'Orateur, je dois faire remarquer à mon très honorable ami qu'il faut choisir entre ces deux choses : Ou il y a dans tout cela matière à une enquête que le gouvernement aurait dû faire depuis longtemps, ou bien M. Fred. T. Congdon n'a pas les qualités requises pour être commissaire du Yukon.

Un DEPUTE : Gouverneur du Yukon.

M. R. L. BORDEN : Il importe peu que son titre officiel soit gouverneur ou commissaire. Ce qui importe ici c'est que, comme président de ce comité, il a signé un document qui renferme des plaintes aussi graves contre cette concession que tout ce que les membres de l'opposition ont pu dire ce soir.

Quelques DEPUTES : Ecoutez! écoutez!

M. R. L. BORDEN : Et cependant, sans qu'on eût ouvert l'enquête dont il est en ce moment question ; sans que le gouvernement eût modifié en quoi que ce soit les articles répréhensibles de cette concession, ce monsieur accepte la position de commissaire du Yukon, et je crois qu'il a tout dernièrement dit aux populations de cette partie du pays que cette question Treadgold devait être réglée à Ottawa par le gouvernement et le parlement. Et c'est ce que, M. l'Orateur, nous essayons de faire en ce moment. Nous essayons d'obtenir du gouvernement qu'il s'occupe de cette question, et la résolution que nous proposons ce soir ne comporte pas une condamnation plus forte de cette concession Treadgold que celle exprimée là-dessus, non seulement par les hommes d'affaires et le gouvernement du Yukon, mais par ces mêmes messieurs qui au Yukon sont les meilleurs amis et les meilleurs soutiens du gouvernement qui dirige les affaires du Canada. Et cependant mon très honorable ami semble croire qu'il n'y a rien dans ces plaintes qui demande l'attention de cette Chambre, ou qui puisse engager cette Chambre à pousser le gouvernement à prendre quelques mesures du genre de celles que demande mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain). Je ne veux pas discuter le côté légal de la question. On n'a encore donné aucune réponse aux arguments présentés par mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), par mon honorable ami de Cornwall (M. Pringle) et par les autres honorables députés qui ont adressé la parole ce soir.

Tant qu'on n'aura pas répondu d'une autre manière à ces arguments, je ne crois pas qu'il vaille la peine pour moi de faire perdre du temps à la Chambre en essayant de discuter cette question. Somme toute, il me paraît, non seulement au point de vue légal, mais, ce qui est bien plus important, au point de vue de l'intérêt public, que la résolution qui a été présentée par mon honorable ami de Montmorency devrait recevoir l'appui de cette Chambre et l'assentiment de ce gouvernement ; et que cette concession Treadgold, qui a déjà été une source de scandale dans l'Ouest, devrait être révoquée une fois pour toutes. Si le gouvernement décide de s'occuper de la chose, ce devrait être en demandant ouvertement des soumissions parmi tous ceux qui seraient disposés à entreprendre des travaux de cette nature. Il devrait s'y prendre de façon qu'il y aura de la concurrence après que les réservoirs auront été construits. Du moins, il devrait agir de telle sorte que nous pourrions avoir la haute-main sur ces opérations.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chs. Fitzpatrick) : M. l'Orateur, l'honorable député qui a proposé cette motion, et tous ceux qui ont parlé avant le leader de l'opposition, se sont appliqués, avec toute l'habileté et l'esprit d'invention que leur donne leur longue expérience des cours de justice, à établir deux choses : Que cette concession a été délivrée illégalement et avec imprévoyance ; et, secondement, que les mineurs n'approuvent pas cette concession. J'ai dit que mes honorables amis s'étaient appliqués avec ardeur à établir ces deux points, et je dois conclure de l'éloquence déployée par l'honorable leader de l'opposition que celui-ci est absolument convaincu que les orateurs qui l'ont précédé ont perdu leur temps inutilement.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'est vu dans la nécessité de renchérir encore sur

les plaintes portées contre cette concession, et il a été jusqu'à dire, non pas directement, mais de telle sorte qu'on n'a pû s'y tromper, qu'il y avait fraude. Eh bien, voici ma réponse. Si l'honorable leader de l'opposition est sincère, s'il a réellement voulu dire que cette concession est entachée de fraude, c'était son devoir de le dire sans ambages dans la motion qu'il a soumise à la considération de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre s'adresse-t-il à moi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je m'adresse au leader de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Je n'en étais pas très sûr. En présentant mes observations, je n'ai fait que lire un extrait d'un discours prononcé devant le club libéral du Yukon, et j'ai dit que ces paroles, me paraissant venir d'une source importante, méritaient d'être prises en considération par ce gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami s'est surtout appuyé là-dessus ; mais je viens de dire qu'il a été plus loin, et qu'il a porté l'accusation que je lui reproche, non pas ouvertement, mais par voie d'insinuation. Je répète tout cela, et je vais immédiatement le prouver. Mon honorable ami a dit, en discutant ce sujet, que l'honorable ministre des Chemins de fer avait suggéré de rendre cette concession attrayante aux capitalistes, et il a ajouté que les capitalistes l'avaient rendue attrayante pour d'autres personnes. Dites-moi si ce n'est pas là insinuer qu'il a pu y avoir fraude. Eh bien, je le répète, si l'honorable leader de l'opposition voulait parler de fraude, son devoir n'était pas de procéder par voie d'insinuation, mais directement et ouvertement.

M. R. L. BORDEN : Cette accusation avait déjà été portée par les amis de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je cesserais de considérer comme ami toute personne, se rendant coupable d'imputation semblable, à mon égard, et qui ne serait pas prête à en prouver le bien fondé. Mon honorable ami ne s'en est pas tenu à la même argumentation que celle de l'honorable député qui l'a précédé, et je crois avoir répondu en substance à la plus grande partie de son discours. Je ne désirerais maintenant ne parler que de ses remarques au sujet du commissaire du Yukon, M. Congdon, et j'aimerais à rappeler à cette Chambre que le mémoire préparé par le commissaire actuel du territoire du Yukon se rapportait au premier décret de l'Exécutif, que ce mémoire demandait qu'il fût apporté des modifications à ce décret, et que ces modifications ayant été faites, et que ce gentleman ayant accepté la charge de commissaire du Yukon, il s'ensuivait par là même qu'il était pleinement satisfait de ces modifications. Et, pour ce qui est de ces modifications, la réponse au mémoire dont a parlé mon honorable ami est complète. J'en arrive maintenant à d'autres choses dont ont parlé les honorables députés qui ont précédé l'honorable leader de l'opposition. Ils se sont efforcés de prouver la dernière accusation dont j'ai parlé, c'est-à-dire que les mineurs du Yukon n'approuvent pas cette concession, en nous citant des articles de journaux et des résolutions votées à des assemblées de mineurs. Pour ceux qui ne sont pas déjà familiarisés avec le langage à la fois vigoureux et pittoresque des camps de mineurs, ces résolutions et ces articles ne laisse pas que d'avoir un certain effet. Mais, pour ma part, je n'hésite pas à dire que si, d'une part, ces résolutions et ces articles peuvent constituer la première opinion que les mineurs du Yukon se sont formée sur ces concessions, leur seconde pensée, plus calme, plus réfléchie, ressort pleinement de la preuve qu'ils en ont donnée le 2 décembre dernier, alors que le candidat du gouvernement a été élu à une majorité de 891. On ne voit pas là seulement que les mineurs avaient reconsidéré tout cela, mais il n'en faut pas plus, en outre, pour démontrer que ces mineurs sont parfaitement assurés que ce gouvernement se prêtera toujours, non-seulement à entendre leurs représentations, mais aussi à y faire droit ; et que, de même que le premier décret de l'Exécutif a été modifié pour accéder à leurs désirs, de même, si l'on soulève quelques objections pour le second décret, on apportera à la solution de ces nouvelles difficultés le même esprit de conciliation que précédemment. Je suis certain que les mineurs du Yukon ont confiance que ce gouvernement les traitera avec justice et équité, et que chaque fois qu'on aura pu établir que des griefs sérieux existent en aucune partie de ce Dominion, ce gouvernement s'empressera d'y apporter remède aussitôt qu'il en aura eu connaissance.

J'en arrive maintenant au second décret de l'Exécutif. Il m'est inutile de parler du premier, parce que ce décret, ayant été révoqué, n'existe plus. Si j'ai bien saisi les arguments présentés par mes honorables amis de la gauche, ces arguments sont que ce second décret de l'Exécutif était inconstitutionnel, illégal, et que le gouvernement n'avait pas qualité pour le rendre. En répondant à ces arguments, je désire faire remarquer que j'énonce ici mon opinion absolument mûrie et réfléchie, car j'ai eu tout récemment occasion de discuter cette question en cour Suprême au sujet des droits régaliens dans le Yukon, alors que toute cette question des décrets de l'Exécutif concernant les mines du Yukon était devant la cour. Si cela peut intéresser mes honorables amis, je leur dirai qu'ils trouveront le rapport entier de tout cela dans le numéro courant des rapports de la cour Suprême, volume 32, n° 4. Le commencement est à la page 586.

M. R. L. BORDEN : Sont-ce là les cas où l'on a demandé à interjeter appel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CASGRAIN : Et où l'on a accordé cet appel ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Autorisation d'interjeter appel a été demandée par les deux parties, et accordée à ces deux parties. La Couronne en appelait sur une question, et les mineurs sur l'autre. Autant exposer tout cela, tandis que nous y sommes. Sur quoi me suis-je fondé, pour en arriver à la conclusion que le gouvernement avait parfaitement le droit de rendre le décret en question ? L'article 47 de l'Acte des terres fédérales, tel qu'amendé, pourvoit à ce que l'Exécutif puisse faire les règlements nécessaires pour la vente ou l'affermage, ou toute autre disposition quelconque de terrains miniers dans les Territoires du Nord-Ouest.

Les Territoires du Nord-Ouest comprennent, bien entendu, le Yukon. En outre, on pourvoit aussi à ce que l'Exécutif ait le droit, par règlement, de déterminer les conditions pour la vente de ces terrains. Conformément aux droits conférés par cet article, des règlements miniers ont été édictés, dès 1889, autorisant un officier subalterne au Yukon à concéder des mines de cette région. Mais si l'Exécutif a le droit de déterminer, par règlement, les conditions dans lesquelles le gouvernement pourra se dessaisir de ces terrains miniers, il possède aussi assurément le droit de s'en dessaisir lui-même. Assurément, le gouvernement doit avoir le droit de faire lui-même ce que son représentant a le droit de faire. C'est là mon opinion, et je prétends, sans me vanter, que cette opinion doit avoir une certaine valeur. Si l'Exécutif peut, par règlement, autoriser un officier subalterne à faire la vente, assurément il doit aussi lui-même avoir ce droit, en vertu d'une ordonnance rendue par le conseil même. C'est là dans tous les cas mon opinion ; on en fera le cas qu'on voudra, et peut-être mes honorables amis en viendront-ils avec le temps à la conclusion qu'elle représente quelque chose. Le développement du Yukon dépend dans une grande mesure de la création de forces hydrauliques. Tant qu'il existera de riches gisements, il est facile d'extraire l'or du sein de la terre par les moyens ordinaires dont dispose chaque mineur en particulier. Mais quand ces gisements seront épuisés, et qu'il faudra s'attaquer à des filons plus ingrats, ces opérations ne pourront être rémunératrices qu'en ayant la force hydraulique. Par conséquent, la seule question qui se présente est si, oui au non, en premier lieu, le gouvernement était justifiable de confier le développement de cette force hydraulique à une société de capitalistes, ou bien s'il eût été préférable qu'il entreprît lui-même la tâche.

M. FITZPATRICK.

D'une manière ou d'une autre, la conclusion à laquelle en est arrivé le gouvernement, c'est qu'il était préférable de confier la tâche de développer ces forces hydrauliques à une corporation de particuliers, et qu'il était plus dans l'intérêt du pays que ces travaux fussent faits par cette corporation plutôt que par le gouvernement. La question que la Chambre doit considérer, c'est si la concession de ces droits à une corporation particulière était entourée de toutes les conditions désirables, afin que cette concession fût aussi avantageuse et aussi peu onéreuse que possible pour les mineurs. Quelles sont les conditions de la concession ? Je ne m'occupe en ce moment que du seul décret de l'Exécutif qui existe. Ce décret accorde deux choses à M. Treadgld et à ses associés. En premier lieu, le droit de détourner la rivière Klondike, afin de produire de la force hydraulique, pour des fins d'opérations minières. Mais ce que mes honorables ami ont pris bien soin de passer sous silence, c'est que ce décret est sujet à un autre droit, que possède chaque mineur de se servir tout d'abord, et de prendre à la rivière suffisamment d'eau pour l'exploitation de son claim, sans cependant dépasser 3,500 pouces de mineur. Le mineur a le droit en premier de prendre à la rivière cette quantité d'eau, et ce n'est qu'après qu'il s'est prévalu de ce droit que MM. Treadgold et associés peuvent prendre l'eau nécessaire pour la production de leur force hydraulique. Quelle peut être la signification de ce droit de prendre 3,500 pouces de mineur ? Je m'en rapporte à la définition d'un pouce de mineur donnée par mon honorable ami de Montmorency. Il dit que cela équivaut à un volume d'eau de douze pieds carrés, et il suffit de multiplier 3,500 par 12 pieds carrés pour connaître quel volume d'eau chaque mineur a le droit d'avoir par minute. En vertu du droit de prendre à la rivière l'eau nécessaire à sa force hydraulique, la compagnie a le droit de distribuer l'eau dans le district. Laissez-moi citer les termes mêmes de la concession, afin que vous puissiez comprendre jusqu'à quel point s'étend ce droit de détourner l'eau. Le paragraphe 2 stipule que la compagnie aura :

> Le droit antérieur—sauf les dispositions contenues dans la clause 1—de détourner et d'utiliser les eaux de la rivière Klondike, pour les distribuer et utiliser dans le district jusqu'à concurrence de 5,000 pouces de mineur.

Voilà le droit qu'ils ont, et je serais curieux qu'on voulût bien m'expliquer ce que cela peut signifier exactement—c'est-à-dire le droit de détourner et d'utiliser 5,000 pouces de mineur. Cette quantité une fois prise, est-ce que leur droit est périmé ?

M. HEYD : Sur ces 5,000 pouces, combien les mineurs en ont-ils déjà pris ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le mineur a droit avant tout autre à ses 3,500 pou-

ces. D'après l'article 10, la compagnie possède un autre droit, subordonné à aucun paiement autre que la redevance sur le rendement, d'acquérir par voie d'inscription et d'exploiter tout claim quelconque abandonné sur les creeks Bonanza, Bear et Hunker, ledit droit ne pouvant être exercé que si les concessionnaires, par la construction de stations hydrauliques, conformément aux conditions de cet achat, se mettent en mesure de pouvoir fournir l'eau nécessaire à l'exploitation de ces dits claims. Que signifie cet article ? Cela signifie qu'après qu'ils ont construit leurs stations hydrauliques, après que ces stations sont en activité, et après qu'ils se sont mis en mesure de fournir l'eau nécessaire pour permettre à tout mineur quelconque de s'établir sur un claim abandonné et de l'exploiter, ils pourront eux-mêmes faire cette exploitation, si personne autre ne se présente. Après que la compagnie a développé la force hydraulique nécessaire, et qu'elle se sera mise en mesure de pouvoir distribuer l'eau, alors seulement, et pas avant, elle aura le droit de s'emparer de tout claim abandonné. Dans l'intervalle, toute autre personne aura ce droit. Mes honorables amis ont objecté qu'ils ont le droit de prendre possession des claims abandonnés, sans être soumis aux formalités ou obligations préliminaires imposées aux autres mineurs, c'est-à-dire de payer un droit d'inscription et une taxe de représentation.

Que signifie cette taxe de représentation ? Le mot même l'indique. Chacun peut travailler sur un claim, mais pour qu'il en garde la propriété il est nécessaire qu'il y dépense au moins $200 par année, car un droit minier est concédé pour un an. Mais, advenant le cas où un concessionnaire quitte les lieux—soit, par exemple, parce qu'il a trouvé que l'eau faisait défaut ou qu'il s'est aperçu qu'il ne pouvait pas exploiter son claim avantageusement—il est représenté par ses $200, en guise des travaux qui doivent être exécutés. Voilà ce qu'on entend par "représentation." Quel est l'objet de cette taxe de représentation ? C'est d'assurer qu'un claim ne reste pas inexploité. Mais, quand il s'agit de conditions telles que, pour les réaliser, il faudra dépenser, ainsi qu'on m'a dit, entre quatre à cinq millions—je ne connais pas les détails de l'entreprise, mais l'on m'informe qu'on devra dépenser au moins quatre ou cinq millions—à quoi pourrait-il bien servir d'exiger que les capitalistes qui vont faire ces déboursés paient cette taxe de représentation? Ne sont-ils pas déjà suffisamment représentés par les travaux qu'ils ont exécutés, et par l'utilisation de la force hydraulique qu'ils ont créée ? Il me semble que l'exception décrétée en leur faveur est ici absolument élémentaire. Maintenant, mon honorable ami s'est montré très sévère et très sarcastique quand il a parlé des membres juristes du gouvernement qui ont prêté leurs connaissances légales pour établir les termes de cette concession. Il a eu la bienvallance de nous faire remarquer que pas même un élève de première année—si je l'ai bien compris—n'oserait assumer la responsabilité des opinions exprimées, par exemple, par un juriste aussi renommé que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sans parler des deux autres. J'ai bien peur qu'il ne soit obligé d'accepter un autre élève en droit, parce que je soutiens, M. l'Orateur, devant toute cette Chambre, que l'interprétation donnée aux articles de cette concession par le premier ministre (de très honorable sir Wilfrid Laurier) est parfaitement soutenable. Je dirai même que c'est là la seule interprétation pouvant être donnée à ce document, si l'on veut que tous les articles aient l'effet désiré. Voyez, tout d'abord, l'article 2 :

Le droit antérieur de détourner et prendre de l'eau de la rivière Klondike pour la distribuer et l'utiliser dans le district, jusqu'à cinq mille pouces de mineur.

Puis, l'article 9 :

Le droit, sauf le règlement ci-après, de faire usage, de faire la distribution et de disposer par vente ou autrement de l'eau délivrée par les concessionnaires dans le district.

L'article 2 doit se lire conjointement avec l'article 9. Les concessionnaires ont le droit de distribuer l'eau et d'en disposer par vente, le tout sujet aux règlements ci-après énoncés. Quels sont ces règlements ? On les trouvera à la page 4, et l'un de ces règlements est que "toute question d'indemnité découlant de la concession sera déterminée judiciairement par le commissaire de l'or." Je ne veux pas dire que cet acte ait été dressé aussi artistement qu'il aurait pu l'être par un jurisconsulte de première classe. Il peut y avoir des spécialistes d'une habilité plus consommée que celui qui a préparé cet acte. Mais j'affirme qu'il se prête à l'interprétation qu'on y a donnée, et que même c'est là la seule interprétation qu'il convient d'y attacher, si l'on veut que ce document ait de l'effet. Voyez maintenant l'article 10 :

Le droit, subordonné à aucun paiement autre que le droit régalien prescrit sur la production, d'acquérir par voie d'inscriptions et d'exploiter tout lot minier sur les creeks Bonanza, Bear et Hunker, ce droit ne pouvant être exercé que lorsque les concessionnaires, par la construction des ouvrages nécessaires pour l'exploitation du présent privilège, seront en état de délivrer de l'eau sur ces lots miniers pour leur exploitation.

Il y a là encore de nouvelles dispositions, établissant que les concessionnaires devront distribuer l'eau sur les claims, pour l'exploitation de ces claims. Comment l'indemnité devr a-t-elle être réglée ? Par arrangement particulier, ou de la manière prescrite par le paragraphe (c) des règlements. Il n'y a aucun autre moyen, d'après le décret de l'Exécutif, de résoudre la question et d'émettre une décision comportant toute l'autorité voulue. Voilà la seule interprétation qu'on puisse attacher à tout cela.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) interpré-

terait-il de la même manière le premier décret de l'Exécutif ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mes observations ne se rapportent en rien au premier décret de l'Exécutif, car ce décret n'est ici nullement en cause. Il ne sert absolument à rien d'argumenter au sujet d'une chose qui n'est pas en vigueur.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami éprouverait de la difficulté à argumenter là-dessus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a attiré mon attention sur l'un des griefs dont se sont plaint les mineurs du territoire du Yukon, lequel grief consiste en ce que la compagnie hydraulique entrerait en concurrence avec les mineurs. Quel est l'objet que se propose cette compagnie ? Elle développe des forces hydrauliques ; elle prend à sa charge des claims abandonnés—ceux dont personne ne veut—et elle exploite ces claims. Pour ce qui est du mineur, il a droit à sa propre propriété et il exploite son propre claim. La compagnie ne lui fait aucune concurrence. Il ne s'ensuit pas, parce que des mines hydrauliques se trouvent dans le voisinage des claims ordinaires, que ces mines font concurrence aux mineurs ordinaires. Je ne vois pas comment il pourrait y avoir concurrence. Voilà comment j'envisage ce décret de l'Exécutif. Les mineurs du Yukon ont besoin d'eau pour l'exploitatio de leurs claims. Bien plus, j'irai jusqu'à dire que le gouvernement serait jusqu'à un certain point coupable, si, après avoir pris connaissance des conditions qui règnent au Yukon, il ne se montrait pas disposé à encourager tous ceux qui sont désireux d'aller développer les forces hydrauliques de cette région.

Tout homme prêt à s'en aller là-bas et à y appliquer quatre ou cinq millions de dollars à l'établissement d'un pouvoir hydraulique, mérite l'encouragement. Il fait une œuvre patriotique, qui nous met à même de développer le pays, lequel sans cela progresserait très lentement et n'atteindrait jamais son plein développement. On ne saurait blâmer le ministère, du moment que les privilèges accordées à la compagnies sont entourés de tempéraments tels, que tout en lui permettant de poursuivre l'exploitation pour son profit et avantage, ils ne lui permettent pas de le faire au détriment de la population du pays. Après tout, en quoi consiste cette concession? Elle autorise la compagnie hydraulique à prendre dans la rivière Klondike une certaine quantité d'eau pour la production de la force motrice. Ce droit ne peut être exercé qu'après que les mineurs ont eux-mêmes reçu de l'eau jusqu'à concurrence de 3,500 pouces de mineur. Une fois cette quantité d'eau prise, le reste peut être utilisé pour la production de la force motrice.

A mon avis, ce que nos amis de l'opposition auraient dû surtout s'appliquer à démontrer, c'est qu'en allouant au mineur libre cette quantité de 3,500 pouces d'eau, nous ne leur en avions pas assuré assez pour leurs travaux d'exploitation. On n'a pas dit un seul mot à ce sujet. Si j'en juge par les représentations qui nous ont été envoyées du Yukon, et par tout ce qui est venu à ma connaissance,—et j'ai prêté une oreille attentive à tout ce qui a été lu—je suis porté à croire que ceux qui nous ont fait ces représentations se méprennent du tout au tout sur la nature véritable de cette concession. Les mineurs du Yukon, à mon avis, auraient dû établir que la quantité d'eau que nous leur avons allouée n'est pas suffisante pour leurs besoins. Mais si nous leurs avons assuré la quantité d'eau nécessaire pour leurs travaux, et si, en outre, nous leur avons procuré l'usage de cette force motrice, ne devraient-ils pas être reconnaissants au gouvernement de ce qu'il a fait ? Nous leur donnons ce qu'ils demandaient, et de plus, l'avantage dont j'ai parlé. Il me semble que le gouvernement mérite des éloges à cet égard. Il est vrai que les concessionnaires ont le droit de prendre de l'eau dans la rivière Klondike et de la distribuer dans le district. Ce n'est pas la même chose, vous le concevez, de prendre de l'eau dans la rivière en vue de la production de la force motrice, et de la recueillir en vue de la distribuer. Ils ont ce dernier droit également ; mais aucune représentation, aucune déclaration n'a été faite, dans le but d'établir qu'un de ces droits accordés à la Compagnie Treadgold était nuisible aux mineurs. On n'a pas cherché à démontrer que le mineur n'était pas entièrement satisfait de droit qu'il a avant tous autres d'utiliser une certaine quantité d'eau. Les concessionnaires ont, en outre, le droit de s'établir sur un terrain minier abandonné et de l'exploiter. Qu'est-ce à dire ? Cela veut dire que, lorsque les concessionnaires auront exploité cette concession pendant un an—et ils l'ont déjà eue toute une année sans y rien dépenser—et une fois qu'ils seront en mesure d'y distribuer de l'eau, si quelqu'un voulait obtenir possession des terrains, il pourrait l'obtenir. C'est à cela que se borne le privilège des concessionnaires quant à ces terrains abandonnés ; rien de plus. Si nous envisageons les choses de cette manière, nous ne verrons rien là qui ne soit pas justifiable, rien dont nous ne puissions accepter la responsabilité, rien qui n'indique de la prévoyance et de la circonspection de la part du gouvernement. Mais s'il s'y trouvait quelque chose de répréhensible, nous sommes prêts—le premier ministre l'a dit en Chambre, le directeur général des Postes l'a dit également—nous sommes prêts, comme nous l'étions au commencement, à prendre connaissance des griefs qu'on voudra nous soumettre et à les redresser.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : La plupart des membres de cette assemblée ont été surpris, sans doute, d'entendre le ministre de la Justice, soutenir d'un grand sé-

rieux que l'élection de l'honorable M. Ross comme représentant du Yukon est la preuve, qu'après mûre réflexion, les habitants de ce pays sont favorables au maintien de l'arrêté ministériel. Certes, l'honorable ministre, pour affirmer pareille chose, doit compter beaucoup sur le peu de mémoire ou d'attention des membres de la députation. N'a-t-il pas été prouvé que l'honorable M. Ross avait été élu avec l'entente expresse qu'il ferait annuler l'arrêté ministériel en question ? Dans ces circonstances, il est extraordinaire d'entendre le ministre de la Justice conclure de cette élection que les habitants du Yukon, après réflexion, sont devenus favorables au maintien de cet arrêté. Le ministre de la Justice, si je ne me trompe, a dit de plus que le gouverneur actuel du Yukon, avait changé d'idée relativement à l'expression d'opinion communiquée à la Chambre il y a quelques instants par le chef de l'opposition. J'ai ici un exemplaire d'un journal imprimé à Dawson il y a un mois, donnant le compte rendu d'une entrevue avec le gouverneur du Yukon, lequel à cette date récente exprima son opinion sur ce sujet même. Cette opinion est très nettement exprimée, et je vais en faire part à la Chambre :

Quant à la concession Treadgold, je dois dire que je voudrais qu'elle fût révoquée. Sur cette question, mon attitude est la même qu'elle a toujours été.

Son opinion avait été exprimée dans les termes très énergiques que nous a fait connaître il n'y a pas bien longtemps le chef de l'opposition.

Je suis convaincu qu'on ne devrait pas lui accorder plus de privilèges qu'à un autre. Je ne dirai pas que je désire la révocation de la concession Treadgold en entier ; mais je m'exprimerai autrement, je dirai qu'on ne devrait pas lui accorder plus de droits qu'aux autres. Quant à ce que le parlement fera probablement à ce sujet, je ne puis rien en dire.

Il n'est guère possible de déclarer d'une manière plus catégorique qu'on n'a pas dévié de l'opinion exprimée en premier lieu.

Je désire maintenant parler d'un statut dont le ministre de la Justice nous a cité un article, ainsi que d'un autre statut dont il n'a pas fait mention. L'article 47 qui a été lu par le ministre contient cette disposition :

Les terrains contenant de la houille ou d'autres minéraux, y compris les terrains dans le parc des Montagnes-Rocheuses, ne seront pas soumis aux dispositions du présent acte concernant la vente ou l'inscription d'établissement, mais l'Exécutif pourra, de temps à autre, adopter des règlements pour l'exploitation et le développement des minéraux sur ces terrains, ainsi que pour leur vente, location, mise sous licence ou autre fin.

Voilàun mode de vendre ou de disposer ces terrains miniers. Mais l'acte concernant le territoire du Yukon, adopté en 1899, contient un article qui se lit comme suit :

Sauf les dispositions du présent acte, l'Exécutif pourra faire des ordonnances pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration dans le territoire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est ce statut ?

M. BARKER : C'est l'acte 62 et 63 Vict., 1899, chapitre 11, article 2, concernant le territoire du Yukon :

Sauf les dispositions du présent acte, l'Exécutif pourra faire des ordonnances pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration dans le territoire et aux sujets de Sa Majesté et autres qui l'habiteront ; mais aucune ordonnance faite par l'Exécutif ou par le commissaire en conseil ne devra :

(e) disposer de terres ou autres propriétés du Canada sans l'autorisation du parlement.

Ceci me paraît bien clair et bien formel. Mais nonobstant les dispositions de cette loi, par cet arrêté ministériel le gouvernement a accordé à M. Treadgold et à ses amis le droit d'acheter toutes terres de la Couronne dont ils pourraient avoir besoin pour les fins de leurs travaux, à un prix ne devant pas excéder $10 de l'acre. Le ministre de la Justice sera bien obligé d'admettre que cela est en contravention directe avec l'Acte du Yukon qui stipule expressément que l'Exécutif ne pourra céder aucune terre publique sans l'autorité du parlement. L'honorable ministre a ensuite discuté d'autres dispositions de l'arrêté ministériel, et il a paru insister beaucoup sur le fait que les propriétés des concessionnaires sont exemptes de la représentation, prétendant que cela était dû aux dépenses extraordinaires qu'ils sont obligés de faire. Mais, quelques ministres plus tard, le ministre de la Justice nous dit que la compagnie est installée à cet endroit depuis un an et qu'elle n'y a pas encore dépensé un seul dollar, et d'après les dispositions mêmes de l'arrêté ministériel, elle n'est pas obligé d'y dépenser un seul dollar durant l'espace de six ans, et durant cet espace de temps elle est exempte de la représentation. Grâce à cette concession, le public est privé du droit de prendre ces terrains, puisque la compagnie a pour ainsi dire sur eux un privilège de six ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez l'article 10 :

M. BARKER (Lisant) :

Le droit subordonné à aucun paiement autre que le droit régalien prescrit sur la production, d'acquérir par voie d'inscription et d'exploiter tout lot minier, et ainsi de suite, ce droit ne pouvant être exercé que lorsque les concessionnaires, par la construction des ouvrages nécessaires pour l'exploitation du présent privilège, seront en état de délivrer de l'eau sur ces lots miniers pour leur exploitation.

Certainement, mais ce droit leur est conféré pour six ans, ils peuvent y entrer en aucun temps durant cette période, tout le territoire compris dans cet arrêté ministériel est sujet à ces conditions, et n'importe quand, durant ces six années, ces concessionnaires peuvent se présenter et faire valoir leurs

droits. Je dois avouer que j'ai été très surpris de voir le ministre de la Justice prétendre que les objections soulevées par les membres de la gauche au sujet de la rédaction du paragraphe (c) des règlements dans le dernier arrêté ministériel ne voulaient rien dire. Il a prétendu n'avoir rien à dire au sujet du premier arrêté ministériel, mais la Chambre pourra facilement se convaincre en référant au premier document qu'il existe une excellente raison pour ce changement. Non seulement l'interprétation que nous donnons à l'article (c) est exacte, mais en référant au paragraphe 3 de l'ancien arrêté ministériel, les honorables députés y trouveront la raison de ce changement. Le paragraphe 3 du premier arrêté ministériel stipule que :

Les concessionnaires devront fournir de l'eau aux propriétaires de concessions minières situées dans les limites du district soumis aux règlements ci-après énumérés.

En consultant ces règlements, nous voyons qu'ils mentionnent un prix spécifié pour l'eau. Si l'honorable ministre veut bien m'indiquer dans le deuxième arrêté ministériel une seule phrase obligeant ces concessionnaires à fournir l'eau, je lui en serai très reconnaissant. Cette obligation en a été omise de propos délibéré, de même que l'on a oublié de dire, dans le deuxième arrêté ministériel, à quel prix ils seraient tenus de fournir l'eau. Ils sont parfaitement libres de fournir ou de ne pas fournir l'eau. Rien ne les y oblige. L'article 9 leur donne :

Le droit, sauf le règlement ci-après, de se servir, de distribuer ou de disposer par vente ou autrement——

Et ainsi de suite. Mais il n'y est pas dit qu'ils devront fournir l'eau. Le premier arrêté ministériel contenait cette obligation et indiquait de plus à quel prix cette eau serait fournie. Le deuxième arrêté ministériel est absolument facultatif sur ce point. Il ne contient aucune disposition indiquant en quoi consisteront ces charges et les concessionnaires ne sont pas obligés de fournir l'eau. Si les mineurs ne sont pas disposés à payer ce que la compagnie leur demandera, ils devront se passer d'eau. Il ne peut être question d'arrangement ; les mineurs et le public sont obligés de payer le prix qu'il conviendra à M. Treadgold de leur réclamer. Le premier arrêté ministériel contenait des dispositions que la population du Yukon voulait faire modifier, mais il suffit de lire ces deux documents pour en arriver à la conclusion que le deuxième arrêté ministériel a été rédigé par quelqu'un qui n'avait pas autre chose en vue que de protéger les concessionnaires. Chaque article a été rédigé avec soin dans l'intérêt de ces dernières, et l'on ne peut y trouver un seul article, du commencement à la fin, qui puisse être considéré comme ayant été placé là par le gouvernement dans l'intérêt du public.

Tout changement que l'on y rencontre est dans l'intérêt des concessionnaires, à

M. BARKER.

une exception près, et même dans ce dernier cas, je ne crois pas que leurs intérêts aient à en souffrir. Puisque tous les membres du cabinet se sont réunis pour rédiger cet arrêté ministériel, comme le dit le ministre des Chemins de fer, je serais curieux d'apprendre comment il se fait qu'ils ont oublié de parler de cette somme de $250,000 que devaient dépenser les concessionnaires et dont il était question dans le premier document. Cette question a dû être longuement discutée ; dans ce cas, comment se fait-il que l'on ait omis cette disposition ? Sur la proposition de qui cela a-t-il été fait ? Est-ce le gouvernement qui a insisté pour la faire mettre de côté, ou bien, est-ce aussi là une disposition qui a été modifiée par la compagnie dans son propre intérêt ? Cette dépense de $250,000 constituait une des principales dispositions du premier arrêté ministériel. Mais elle ne se trouve plus dans le document rédigé en dernier lieu et destiné, paraît-il, à protéger davantage l'intérêt public. Qu'est-il devenu de ces $250,000, équivalant à £50,000, montant que cette compagnie devait dépenser ? Quand les mineurs du Yukon protestèrent contre l'adoption de cet arrêté ministériel, quand ils envoyèrent une députation du Yukon pour avoir une entrevue avec les ministres, et quand ces derniers se mirent à l'œuvre pour améliorer cet arrêté ministériel dans l'intérêt public, l'article obligeant les Treadgold à dépenser $250,000 disparut, et bien que ce fait ait été mentionné par tous les membres de la gauche, ni le directeur général des Postes qui a parlé très longuement au nom du département, ni aucun de ses collègues ne nous ont donné la moindre explication à ce sujet. Les membres de la gauche, comme la population du Yukon et comme le public en général, avaient grand intérêt à savoir, et nous étions dans notre droit de demander des explications et d'essayer de savoir comment cela était arrivé. L'article suivant contenait une autre disposition importante :

Les concessionnaires livreront pendant l'été de 1905, le 1er juillet 1905 au plus tard, un débit de mille (1,000) pouces de mineurs, égal à quinze cents (1,500) pieds cubes par minute.

Cette obligation constituait encore une disposition très importante. On accordait à la compagnie cette concession, mais il était convenu qu'elle devrait exécuter certains travaux et être prête à fournir la force avant le 1er juillet 1905, pour conserver ses droits. Mais quand il s'est agi d'amender cet arrêté ministériel dans l'intérêt des mineurs et du public, cette disposition fut laissé de côté. Cet article l'obligeait à exécuter les travaux avant le 1er juillet 1905, plus on étudie la disposition qui a remplacé cet article, plus on la trouve extraordinaire. Après avoir concédé le droit absolu et les privilèges que l'on a mentionnés au sujet du pouvoir hydraulique, le deuxième arrêté ministériel ajoute :

Pourvu que si le privilège accordé par cet article n'est pas exercé dans un délai de six ans de la date ci-dessus, il puisse être révoqué par un arrêté de l'Exécutif.

Voilà le seul article de tout l'arrêté ministériel qui soit soumis à une condition positive. Tous les autres droits sont absolus. On ne peut trouver dans tout ce document un seul article permettant à l'Exécutif d'intervenir dans les droits accordés aux concessionnaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quels autres pouvoirs les concessionnaires peuvent-ils exercer si, après six ans, ils ont perdu le droit d'utiliser les eaux du Klondike ?

M. BARKER : Ils ont d'abord le droit absolu de détourner et d'utiliser les eaux de cette rivière pour produire la force motrice nécessaire à pomper l'eau et autres fins.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Supposons qu'ils perdent ce droit ?

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que les autres privilèges qui leur sont accordés par cet arrêté ministériel sont d'aucune valeur ? Qu'advient-il du privilège de fournir l'eau pour les besoins du public ? Cet arrêté ministériel renferme deux pouvoirs distincts. Un de ces pouvoirs leur permet de se servir des eaux du Yukon pour fournir la force motrice, et l'autre leur permet d'approvisionner la population d'eau comme une compagnie du même genre pourrait le faire dans une ville. N'est-ce pas là des pouvoirs importants ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : N'est-ce pas une chose bien ordinaire que d'accorder des privilèges d'une durée illimitée, sans que cela exclut le droit d'accorder des pouvoirs identiques à d'autres personnes ?

M. BARKER : Il n'arrive pas souvent d'accorder des privilèges à une compagnie d'aqueduc en la dispensant de fournir l'eau. Je n'ai jamais entendu parler d'une pareille chose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il doit exister un grand nombre de cas de cette nature.

M. BARKER : Il n'y a rien dans l'arrêté ministériel qui oblige les concessionnaires à fournir de l'eau à qui que ce soit. Ils ont droit de le faire, mais ils n'y sont pas obligés, car cette condition a été supprimée et cela est facultatif de leur part.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils n'ont le droit de vendre que le surplus de l'eau.

M. BARKER : Ils ont le droit de vendre toute l'eau qui coule dans les limites de leur territoire. Ce dont je parle en ce moment diffère entièrement du droit de créer et de vendre la force motrice. Que dit l'arrêté ministériel au sujet de cette force motrice ? Le directeur général des Postes a basé tout un argument sur ce point. Cette disposition est également conçue en termes quelque peu équivoques. Elle stipule que tout la force motrice que les concessionnaires seront incapables d'utiliser pour leur propre usage devra être offerte en vente au public. Doit-on supposer que ces gens vont créer une force motrice dont ils n'ont aucun besoin, à moins que ce soit dans leur intérêt de le faire ? Que reste-t-il alors pour protéger les intérêts du public ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux a admis bien franchement qu'il s'agissait ici d'un monopole. Dans ce cas, quelle nécessité y avait-il de dire qu'ils seraient libres de vendre toute la force motrice dont ils n'auraient pas besoin ? Pourquoi n'a-t-on pas dit qu'ils devraient fournir l'eau à ceux qui en aurait besoin, le gouvernement devant régler les taux ? Il est évident que cet arrêté ministériel a été rédigé par un groupe d'hommes qui cherchent à arracher au public tout ce qu'ils peuvent sans rien lui donner en retour. C'est là l'esprit qui a présidé à la rédaction de ce document, et toute personne qui en entreprend la lecture ne peut arriver à une autre conclusion. L'article 5 leur permet d'acheter des terres de la Couronne, privilège que le gouvernement n'a pas le droit d'accorder, à mon avis. On y donne une foule de privilèges sans exiger aucune obligation en retour. Ils ont le droit, sur le seul paiement des droits régaliens, de s'emparer des claims abandonnés sur la Bonanza et ailleurs et d'y exécuter des travaux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez l'article suivant.

M. BARKER : Il dit :

Ce droit ne pouvant être exercé que lorsque les concessionnaires, par la construction des ouvrages nécessaires pour l'exploitation du présent privilège, seront en état de délivrer l'eau sur ces lots miniers pour leur exploitation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député était en frais de prétendre que les concessionnaires pouvaient perdre les droits qui leur sont accordés par l'article 1er, et rester malgré cela avec plusieurs autres privilèges. Le privilège mentionné dans cet article 10, cessera aussi d'exister du moment que les concessionnaires perdront les droits qui leur sont garantis par l'article premier.

M. BARKER : A l'expiration de six années et pas avant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a prétendu le contraire il y a un instant.

M. BARKER : Non. J'ai dit que toutes ces dispositions étaient illimitées, quand leur durée n'est pas limitée à six ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'article 10 dépend de l'article 1, qui ne peut être perpétuel.

M. BARKER : Le directeur général des Postes croit-il qu'il était juste d'accorder ces privilèges aux Treadgolds, privilèges de nature à chasser le capital étranger du Yukon et à jeter la consternation dans le public, comme l'a fait l'adoption de cet arrêté ministériel, tout cela parce que le gouvernement n'a pas pris la peine de surveiller les intérêts du pays. Un autre article leur permet de transporter tous les droits qui leur sont conférés à n'importe quelle autre personne. En un mot, tout cet arrêté ministériel a été rédigé par ces concessionnaires, ou préparé de manière à satisfaire leur bon plaisir. Ils sont libres d'exploiter cette partie de leur concession qu'ils jugeront à propos ; ils sont libres de vendre ce qu'ils croiront dans leur intérêt de vendre, et la population du Yukon est livrée à leur domination pieds et poings liés. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais je répète que l'Acte du Yukon auquel j'ai fait allusion ne permet pas au gouvernement d'accorder à ces concessionnaires le privilège d'acquérir les terrains de la Couronne pour n'importe quel prix ou gratuitement. La loi en question stipule expressément qu'aucune terre publique ne pourra être concédée sans la permission du parlement, et cependant, toutes ces transactions ont eu lieu, sous la prétention de la part des ministres, qu'ils ont le droit de disposer des terres publiques du Yukon. Nous prétendons de notre côté qu'ils n'ont pas ce droit, et le ministre de la Justice n'a pas cité l'acte que je viens de mentionner et qui contient des dispositions formelles sur ce point.

M. OSLER : Ce qui me frappe le plus dans toute cette importante autant qu'intéressante discussion, c'est que le gouvernement est probablement celui qui est le plus à blâmer pour s'être lancé dans cette affaire sans avoir une connaissance complète des besoins du pays. J'ai demandé au premier ministre s'il avait obtenu quelque rapport sur le coût probable des travaux que la concession Treadgold est censée comprendre, et j'ai conclu de sa réponse que le gouvernement ne possédait aucun rapport, et qu'il n'avait fait préparer aucun rapport pour se rendre compte de ce que coûterait l'exécution de cette entreprise jugée nécessaire.

Supposons qu'un territoire de cette étendue, que des droits de propriété de cette importance, dont l'expropriation est susceptible de donner de forts revenus, eussent été la propriété d'un particulier. Sûrement, celui-ci, avant de s'en défaire, aurait envoyé ses ingénieurs, ses experts, lui faire rapport de ce que coûteraient probablement les travaux que se proposaient d'exécuter les futurs concessionnaires. Si je ne me trompe l'administration n'a pas cherché à se rendre compte du coût probable des travaux qu'on avait en vue. Le premier arrêté ministériel fut émis en juin 1901, et très peu de temps après, il se manifesta une vive opposition



aux termes de la concession. Plus tard, un second arrêté fut émis modifiant à certains égards le premier. Mais, bien que cette mesure ait été dès le commencement et jusqu'aujourd'hui fortement combattue, bien qu'aucune demande de confirmation de la concession n'ait jamais été envoyée de la part des habitants du pays, l'administration apparemment n'a rien fait pour se rendre compte de ce que pourraient coûter les travaux. En règle générale, je suis opposé à ce que le gouvernement entreprenne des travaux de cette sorte ; mais je soutiens que c'était le premier devoir du ministère, avant de consentir à cet octroi, de s'assurer de ce que ces travaux coûteraient aux concessionnaires. Sans s'être renseigné à cet égard, le gouvernement s'en va accorder à la compagnie une option (car c'est bel et bien une option), la faculté d'acheter d'ici à six ans des privilèges qui pourront avoir une énorme valeur ; et pendant ces six ans, les concessionnaires ne sont pas tenus de dépenser un seul dollar. Naturellement, un groupe d'hommes disposant d'une concession comme celle-là, ayant six années devant eux pour en tirer le meilleur parti possible, ne seront pas pressés d'exécuter les travaux ou de mettre la concession en vente. Les circonstances depuis un an n'ont pasété favorables au lancement d'une affaire de cette nature. Les conditions peuvent changer en aucun temps d'ici à l'expiration de ces six années, ces hommes pourront mettre à profit tout changement qui se produira dans le cours des valeurs. Comme on pense bien, ils le feront ; ils seront bien justifiables de le faire. Ayant obtenu cette concession du gouvernement, ils seront très justifiables, au point de vue strict des affaires, de la détenir jusqu'au moment le plus favorable pour s'en défaire. Naturellement, ils le garderont jusqu'à ce qu'ils trouvent l'occasion de s'en débarrasser en réalisant le plus fort bénéfice possible pour eux-mêmes. Et pendant six ans, vous mettez ces mineurs, qui, dites-vous, sont désireux d'avoir de l'eau, dans l'impossibilité de s'en procurer, à moins que les concessionnaires ne trouvent l'occasion entre temps de vendre à gros bénéfice ce que vous leur avez donné.

Dans mon opinion, c'était le devoir le plus pressant de l'administration, dès qu'elle se fût rendu compte de la nécessité de ces travaux, de s'assurer de ce qu'ils coûteraient, de la proportion qu'il faudrait en exécuter sur le champ ; et une fois cela fait, de demander des soumissions, ou de faire savoir au public qu'elle était disposée à recevoir des offres pour la construction de ces conduites d'eau et pour le développement de la force motrice hydraulique dans ce pays. Sous ces deux rapports, le gouvernement me paraît sérieusement blâmable, et avoir causé peut-être à cette partie du pays un tort grave.

Le vote est pris sur l'amendement de M. Casgrain :

POUR :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Alcorn, | Johnston (Cardwell) |
| Avery, | Kaulbach, |
| Ball, | Kemp, |
| Barker, | Lancaster |
| Bennett, | LaRivière, |
| Birkett, | Lefurgey, |
| Blain, | Lennox, |
| Borden (Halifax), | Maclaren (Perth), |
| Brock, | McCormick, |
| Bruce, | McGowan, |
| Cargill, | Monk, |
| Carscallen, | Osler, |
| Casgrain, | Pringle, |
| Clancy, | Puttee, |
| Clarke, | Reid (Grenville), |
| Cochrane, | Richardson, |
| Culbert, | Robinson (Elgin), |
| Earle, | Rosamond, |
| Fowler, | Smith (Vancouver), |
| Gilmour, | Smith (Wentworth), |
| Hackett, | Sproule, |
| Haggart, | Taylor, |
| Hale, | Thomson (Grey), |
| Henderson, | Tolton, |
| Hughes (Victoria), | Vrooman. |
| Ingram, | Wilson.—52. |

CONTRE :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Angers, | Lang, |
| Bazinet, | Laurier (sir Wilfrid), |
| Beith, | Laurier (L'Assomption), |
| Béland, | Lavergne, |
| Belcourt, | Law, |
| Bernier, | LeBlanc, |
| Bickerdike, | Lemieux, |
| Blair, | Logan, |
| Borden (sir Frederick), | Loy, |
| Bourassa, | Mackie, |
| Brown, | MacKinnon, |
| Bureau, | MacLaren (Huntingdon) |
| Calvert, | Macpherson, |
| Campbell, | McCarthy, |
| Carroll, | McCool, |
| Champagne, | McCreary, |
| Christie, | McGugan, |
| Copp, | McIsaac, |
| Costigan, | Madore, |
| Cowan, | Marcil (Bagot), |
| Davis, | Marcil (Bonaventure), |
| Delisle, | Matheson, |
| Demers (Lévis), | Meigs, |
| Demers (Saint-Jean), | Mignault, |
| Desjardins, | Mulock (sir William), |
| Douglas, | Murray, |
| Dyment, | Paterson, |
| Dugas, | Power, |
| Emmerson, | Préfontaine, |
| Erb, | Proulx, |
| Ethier, | Reid (Ristigouche), |
| Fielding, | Riley, |
| Fitzpatrick, | Roche (Halifax), |
| Fortier, | Ross (Ontario), |
| Galliher, | Ross (Rimouski), |
| Gauvreau, | Ross (Victoria, N.-E.), |
| Geoffrion, | Russell, |
| Gibson, | Scott, |
| Girard, | Stephens, |
| Gould, | Sutherland (Oxford), |
| Grant, | Talbot, |
| Harty, | Thompson (Haldimand), |
| Harwood, | Tobin, |
| Heyd, | Tucker, |
| Holmes, | Turcot, |
| Hughes (King, I.P.-E.), | Turgeon, |
| Hyman, | Wade.—95. |
| Johnston (Cap-Breton), | |

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Messieurs

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Parmelee, | Pope, |
| Cartwright, (sir Richard), | Tupper, (sir Charles-Hibbert) |
| Johnston (Lambton), | Simmons, |
| Charlton, | Tisdale, |
| Sutherland (Essex), | Northrup, |
| Guthrie, | Porter, |
| Morrison, | Gourley, |
| McColl, | Ward, |
| Fraser, | Bell, |
| Stewart, | Boyd, |
| Kendall, | Roche (Marquette), |
| Tarte, | Roddick, |
| Tolmie, | Kendry, |
| Macdonald, | Sherritt, |
| Sifton, | Calvin, |
| Fisher, | Maclean, |
| Gallery, | Léonard, |
| German, | Broder, |
| Lewis, | Wilmot, |
| Oliver, | Robinson (Northumberland), |
| Ross (Yukon), | Ganong, |
| Wallace, | Seagram, |
| Schell, | McIntosh, |
| Bruneau, | Morin, |
| Wright, | Halliday, |
| McLennan, | Clare, |
| Archambault, | Kidd. |

L'amendement de M. Casgrain est rejeté ; la motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des Subsides.

Le comité fait rapport de ses travaux.

Sur proposition du premier ministre, la Chambre lève sa séance à 1 heure 15 minutes du matin, mercredi.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 13 mai 1903.

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

### INTERPELLATIONS.

LES PILOTES DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX (par M. Bickerdike) :

1. Des pilotes ont-ils été congédiés du service de pilotage dans le bas du fleuve Saint-Laurent pour défectuosité de la vue ? Dans l'affirmative, combien ont dû se retirer pour cette cause au cours des derniers dix ans ?

2. Quelle était dans chaque cas l'état de la vue quant au discernement des objets, des couleurs et de la lumière, et de quels moyens s'est-on servi pour cet examen ?

3. Quel est le minimum de l'acuité visuelle considéré comme suffisant pour (a) les pilotes, et (b) pour les apprentis ?

4. Tous les apprentis-pilotes et tous les pilotes au Canada sont-ils astreints à la même règle quant à l'acuité de la vue et aux moyens à prendre pour s'en s'assurer ?

5. Quelle était, quant à l'acuité visuelle et au discernement des couleurs, la condition des divers pilotes qui ont été impliqués dans des accidents dans le fleuve Saint-Laurent au cours des derniers dix ans ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Aucun.

2. Ne demande pas de réponse ; impliquée dans la précédente.

3. (a) Les candidats à l'exercice du métier de pilote sont tenus de se faire examiner par un médecin oculiste et auriste désigné par les commissaires, quant à leur faculté visuelle, leur aptitude à discerner les couleurs, et leur ouïe. Cet examen, en ce qui regarde la faculté visuelle et le discernement des couleurs est le même que celui exigé des capitaines et des seconds. Le minimum requis est un tiers (échelle de Wicker.)

(b) Les candidats à l'apprentissage du métier de pilote, avant d'être acceptés, sont tenus de se faire examiner par un médecin oculiste et auriste désigné par les commissaires, quant à leur faculté visuelle, leur aptitude à discerner les couleurs et leur ouïe. Pour la vision, l'échelle de Wicker est seule acceptée.

4. Les commissaires ne peuvent dire si la même règle est suivie et le même examen imposé pour les pilotes et apprentis-pilotes dans tout le Canada.

5. Jusqu'en 1902 les pilotes en service actif n'étaient pas tenus de se faire examiner la vue, tant qu'ils n'avaient pas atteint l'âge de soixante et cinq ans, ou qu'on ne s'était pas plaint de l'imperfection de leur vue. Il n'est donc possible de répondre à cette question qu'on tant que les pilotes ainsi examinés ont été victimes d'accidents. Charles Francis Brown, examiné comme pilote, ayant atteint l'âge de 65 ans, le 12 avril 1893, produisit un certificat de son médecin constatant que chez lui la vue était bonne, ainsi que l'aptitude à discerner les couleurs ; lors de cet examen on le soumit à l'épreuve de la lecture à diverses distances et du discernement des couleurs. Le pilote Brown est encore dans le service actif ; depuis 1893, sa vue a été examinée tous les ans par un oculiste à l'emploi des commissaires. Lors de l'examen de 1902, sa vision était 1 à l'échelle Wicker, et son discernement des couleurs, parfait. Le pilote Brown a fait échouer un navire à voiles le 27 juin 1893.

Joseph-Philippe Couillard, examiné comme pilote ayant dépassé l'âge de 65 ans, et sa commission renouvelée pour un an par les commissaires, le 14 avril 1896. Faculté visuelle, ½ à l'échelle Wicker. Discernement des couleurs bon (faible). Un navire sous la conduite du pilote Couillard a éprouvé un accident dans l'été de 1896.

Alphonse Asselin, pilote âgé de moins de 65 ans, examiné le 5 juin 1902. Faculté visuelle 1 à l'échelle Wicker. Discernement des couleurs, parfait. A éprouvé un accident dans l'été de 1902.

Joseph-Eugène Lachance, pilote, âgé de moins de 65 ans, examiné le 5 juin 1902. Faculté visuelle 1 à l'échelle Wicker. Discernement des couleurs, parfait. Eprouva un accident dans l'été de 1902.

M. LEMIEUX.

Samuel Rioux, pilote de moins de 65 ans, examiné le 5 juin 1902. Faculté visuelle 1 à l'échelle de Wicker. Discernement des couleurs, parfait. Eprouva un accident en 1902.

PECHES DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX (par M. Bickerdike) :

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu la pétition suivante :—

A l'honorable Raymond Préfontaine,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

La pétition des soussignés, marchands de poisson, pêcheurs et autres personnes ayant des intérêts dans l'industrie des pêcheries dans le district de Gaspé, expose respectueusement,—

Que les pêcheries du golfe Saint-Laurent éprouvent des dommages considérables par suite de l'usage des rets à trappe pour la pêche de la morue et du hareng ; ces engins tendent à détruire les pêcheries par le fait que les poissons gros et petits, se prennent dans ces rets. Bien que l'on prétende que les larges mailles de ces engins de pêche permettent aux menus poissons de s'échapper, l'expérience démontre amplement que les gros poissons en se prenant dans ces mailles, empêchent le menu poisson de s'échapper une fois qu'il est enfermé dans les rets.

Que la prise, au moyen de seines, du hareng, du capelan et autres poissons au printemps ou en aucun temps de l'année pour servir d'engrais, gaspille inutilement un produit précieux, au grand détriment de l'industrie de la pêche, et que cette pratique devrait être prohibée par tous les moyens possibles, afin que ce poisson puisse servir uniquement pour fins d'alimentation ou comme boitte ; autrement, la pêche de la morue sera ruinée, et comme il est difficile de se procurer de l'appât, vos pétitionnaires vous prient aussi de prohiber pour toutes espèces de poissons, la pêche au traîneau par des navires à vapeur.

En conséquence, vos pétitionnaires vous prient instamment de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour défendre l'usage des rets à trappe pour la morue et le hareng, et prohiber l'emploi du hareng, du capelan et autres poissons à titre d'engrais.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Joseph Lemieux, maire,
Louis Letourneau,
Wm. Fruing & Co., Ltd., per U.S.L.
Welson L. Laffoley,
Cléophas Lemieux,
Stanislas Lemieux,
Cléophas Lapointe,
Alaire Roy,
Isidore Roy,
Frank Bignell, intendant de la Seigneurie de Mont-Louis.
Pierre Letourneau,
Pierre Lapointe,
Narcisse Goupil,
Thomas Bernaltchez,
Anthime Boucher,
Louis Provost,
Stanislas Thibault,
Louis Ouellet,
Alexis Ouellet,
Louis Lemieux, fils,
Albert Ouellet,
Octave Lapointe,

Théophile Poitras,
Henri Thibault,
Maxime Provost,
François Laflamme,
Alfred Laflamme,
Laureat Cloutier,
Pierre Coulombe,
Joseph Coulombe,
Napoléon Cloutier,
Elzéar Bernaltchez,
Joseph Bernaltchez,
Magloire Bernaltchez,
François Bernaltchez,
Octave Ouellet,
Prime Ouellet,
Louis Bernaltchez,
John Marcin,
Thomas Marcin,
Edouard Fournier.

2. Quelles mesures le ministère de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il de prendre dans l'espèce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Oui, par l'entremise de M. Lemieux, M.P.

2. Le département, après avoir sérieusement étudié la question, est arrivé à la conclusion qu'il n'existe pas de raisons suffisantes pour justifier l'adoption des mesures suggérées par la pétition.

Le département ne se croit pas autorisé à agir dans l'espèce, les trois principales allégations de la pétition n'étant pas corroborées par les faits officiellement établis.

Les pétitionnaires prétendent que l'usage des rets à trappe pour la pêche de la morue et du hareng ont eu un mauvais effet sur les pêcheries du golfe Saint-Laurent. Les statistiques officielles font voir que les prises de morue et de hareng en ces dernières années n'ont aucunement diminué. Au contraire, ces poissons ont été exceptionnellement nombreux, et la dimiution en certains endroits s'explique par des circonstances purement locales, mauvais temps, etc.

Les pétitionnaires protestent contre la prise du hareng, du capelan et autres poissons au moyen de seines, au printemps, pour servir d'engrais. L'Acte des pêcheries interdit la prise du poisson pour servir d'engrais ; mais le département ne s'est pas cru autorisé à appliquer rigoureusement la loi à cet égard, les poissons tels que le hareng étant en assez pauvre condition au printemps et souvent peu vendables. Ces poissons qu'on ne peut vendre, au lieu d'être rejetés, sont utilisés comme engrais. Le département ne voit aucun inconvénient à cette pratique.

Les pétitionnaires protestent contre l'emploi de traîneaux à vapeur. Cette allégation ne paraît pas avoir beaucoup de fondement d'après le rapport des fonctionnaires du département. La pêche au traîneau à vapeur est si peu pratiquée aujourd'hui, qu'il ne serait guère expédient d'adopter des mesures restrictives spéciales.

GARAGE DE LORNE—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BELL (par M. Taylor) :

1. Combien est-il entré de wagons de marchandises sur la voie de garage de Lorne (chemin de fer Intercolonial) et combien en est-il sorti en 1901 et 1902 ?

2. Quel a été le chiffre des recettes provenant du trafic-voyageurs au même endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. En 1901, il y en est entré sept, et il en est sorti quatre-vingt-seize. En 1902, il y en est entré quatre, et il en est sorti quatre-vingt-douze.

2. Les recettes provenant du trafic-voyageurs au garage de Lorne se sont élevées en 1901 à $81.06, et en 1902, à $92.15.

CAPITAINE DU PORT, BATHURST, N.-B.

M. FOWLER :

1. Qui a demandé la destitution de M. T. Daly, capitaine du port de Bathurst, N.-B.?

2. A-t-il été destitué à la suite d'une enquête? Dans l'affirmative, par qui a été faite l'enquête, et quelles accusations (s'il en est) ont été portées ?

3. Qui a recommandé la nomination de son remplaçant Hachey ?

4. Ledit Hachey avait-il résigné sa charge de pilote lamaneur du port de Bathurst, comme la loi l'exige, avant d'être nommé capitaine du port, ou a-t-il démissionné depuis ? Et dans ce dernier cas, à quelle date ?

5. Le résultat de la dernière élection provinciale dans le comté de Gloucester, N.B., a-t-il été pour quelque chose dans la destitution dudit Daly ?

6. Est-ce la règle suivie par le ministère de la Marine et des Pêcheries, sous sa nouvelle direction, de destituer ses fonctionnaires sans qu'il ait été porté d'accusation ou de plainte contre eux pour négligence dans l'exécution de leurs devoirs, mais sur la simple demande d'un député ami du gouvernement ? Dans la négative, pourquoi ledit M. T. Daly a-t-il été révoqué de sa charge de capitaine du port de Bathurst, N.-B.?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Sur instructions du ministre, qui a la responsabilité de ces nominations.

2. Non.

3. Sur recommandation satisfaisante aux yeux du ministre.

4. Non.

5. Pas à la connaissance du département.

6. Non.

M. Daly fut destitué parce qu'il ne remplissait pas ses fonctions de capitaine du port d'une manière impartiale.

CREEK FALSE, ILE DE VANCOUVER.

M. WILSON :

1. Quelque partie du creek False, Ile de Vancouver, a-t-elle été concédée à bail à MM. Burnett et Kelly ? Dans l'affirmative, quelle est l'étendue comprise dans le bail ?

2. Quelle est la durée du bail ?

3. Quel est le prix du loyer par année ?
4. Des corps publics de Vancouver ont-ils protesté contre cette location ? Dans l'affirmative quels sont-ils ?
5. Qui a recommandé de passer ce bail ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, il n'y a pas eu de tel bail de passé.

PECHE AUX HUITRES—ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY :

1. A-t-il été reçu une pétition de l'Ile du Prince-Edouard l'année dernière (1902) priant le gouvernement d'interdire la pêche des huîtres du printemps et donnant les raisons à l'appui de cette demande ?
2. Dans l'affirmative, quelles mesures le gouvernement a-t-il prises, ou se propose-t-il de prendre, à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Il n'a pas été reçu de pétition.
2. Réponse comprise dans la précédente.

PENSIONS—SERVICE DANS L'AFRIQUE DU SUD.

M. HUGHES (Victoria-nord) :

1. Quel est le taux des pensions accordées aux Canadiens qui ont servi dans l'Afrique du Sud et qui sont dans l'incapacité complète ou partielle de gagner leur vie ?
2. Le Canada contribue-t-il au paiement de ces pensions ?
3. Vû le taux peu élevé des pensions par le gouvernement impérial, est-ce que les autorités canadiennes ont mis à l'étude la question de l'opportunité de leur accorder un supplément de pension ?
4. Le gouvernement canadien accepte-t-il comme définitifs les rapports des autorités médicales impériales sur ces cas de pensions ?
5. Quelque décision à ce sujet sera-t-elle prise au cours de la présente session ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

1. Les taux sont ceux établis par le gouvernement impérial pour les officiers et les soldats de l'armée régulière.
2. Non.
3. Le gouvernement n'a pas mis à l'étude la question de l'opportunité d'accorder un supplément de pension.
4. Le gouvernement canadien n'a pas à s'occuper des rapports de ces médecins. Mais dans certains cas où la pension n'avait pas été réglée avant le retour des requérants au Canada, les rapports de médecins canadiens ont été acceptés par les autorités impériales.
5. Ne demande pas de réponse.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC.

M. TALBOT :

1. Est-ce que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc a reçu un ou plusieurs prêts d'argent du trésor fédéral ?
2. Si oui, combien de fois et en quelles années ?

M. WILSON.

3. Quels sont les différents montants empruntés ?
4. Quels sont les montants que la compagnie a payés en remboursements ?
5. Quel est actuellement le montant dû au trésor fédéral par cette compagnie en capital et intérêt.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : En réponse aux questions 1, 2, 3 et 4 la Compagnie du Grand Tronc n'a reçu aucun prêt du trésor fédéral, savoir n'a reçu aucuns prêts du gouvernement du Canada depuis la fondation de Confédération en 1867. Quand à la question 5, la Compagnie du Grand Tronc devant, à l'époqne de la confédération, à la province du Canada, suivant les comptes de cette province, la somme de $25,607,393.53, et le gouvernement a fait entrer cette créance dans son actif, et cette somme apparaît encore dans la feuille d'inventaire du Canada, la compagnie n'ayant rien payé à compte.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Quelles nominations d'officier ont été faites dans le corps de la police à cheval du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1902 jusqu'au 1er mai 1903 ?
2. Quels étaient les états de service de chaque personne ayant reçu une commission dans le corps de la police ou dans la milice ?
3. Des subalternes, des sous-officiers ou de simples constables de la dite police ont-ils été promus au grade d'officier ? Quels sont leurs noms ?
4. Quels sont les sous-officiers à qui on a injustement préféré d'autres membres de la police ?
5. Pourquoi en a-t-on agi ainsi à leur égard ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1. Cinq commissions : R. Y. Douglas, R. S. Knight, John Richards, Wiliam Parker et A. W. Duffus.
2. R. Y. Douglas, 36e régiment de Peel, milice canadienne ; R. S. Knight, sergent-major, senior, police à cheval du Nord-Ouest ; Wm Parker, sergent-major, police à cheval du Nord-Ouest ; A. W. Duffus, autrefois dans la police à cheval du Nord-Ouest.
3. Sergents-majors Knight, Richards et Parker.
4. Etats de service et compétence mis en ligne de compte, aucun sous-officier n'a été traité avec injustice dans l'avancement.
5. Même réponse qu'à la question 4.

JETEE A ANNANDALE, I.P.-E.

M. HACKETT :

1. Quel montant a été dépensé pour la jetée à Annadale, comté de King, I.P.-E., en 1900 et 1901 ?
2. Quel est le nom du contremaître ou surveillant des travaux et le chiffre de son salaire par jour ?
3. Quels sont les noms des ouvriers et le chiffre du salaire de chacun d'eux, par jour ?

4. Quelles sont les diverses espèces et les quantités de matériaux achetés, les noms des vendeurs et les prix payés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : M. l'Orateur, mon honorable ami voudrait-il demander un rapport, car la réponse à sa question sera volumineuse, et j'apporterai le rapport le plus tôt possible.

## FEUX D'ALIGNEMENT A ANNANDALE, I.P.-E.

M. HACKETT :

1. Quel montant a été dépensé pour les feux d'alignement à Annandale, comté de King, I.P.-E., depuis leur construction ?

2 Quels sont les noms des gardiens, et le montant du salaire de chacun ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. $975.41.

2. Un gardien ; Alexander Robertson. Salaire, $100 par année.

## CAPITAINE W. S. LARKIN.

M. HACKETT :

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu la plainte suivante formulée contre le capitaine W. S. Larkin, du dragueur à vapeur " Prince Edward " :

" A l'honorable J. I. Tarte,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

" Cher monsieur,—J'ai été employé pendant les derniers cinq ans pour faire la manœuvre sur le dragueur " Prince-Edward," qui est sous la direction du capitaine W. S. Larkin, d'Alberton, en cette province. De même que quelques autres membres de l'équipage, j'ai des plaintes à faire contre la conduite du capitaine Larkin, qui est répréhensible pour les faits suivants :—

" 1. Il y a eu fréquemment à bord du désordre causé par des abus de boisson et le capitaine lui-même a souvent donné la preuve qu'il avait trop bu, et quelquefois sa conduite a été violente.

" 2. Son langage était fréquemment blasphématoire et obscène, et il a très souvent blessé les sentiments religieux de quelques-uns des membres de l'équipage.

" Pour les raisons ci-dessus et pour d'autres dont je ne vous ferai pas part aujourd'hui, la vie à bord du dragueur est devenue si insupportable que tout pauvre que je suis, je n'ai pas pu m'y soumettre plus longtemps. Je puis endurer beaucoup, mais je ne puis servir plus longtemps sous le capitaine Larkin. S'il est continué dans son emploi, cela fera grandement tort au parti libéral, dont mes amis et moi avons été les fermes soutiens depuis longtemps, et en éloignera un bon nombre qui n'aiment pas à voir des hommes comme le capitaine Larkin occuper des postes importants.

" Croyez-moi,
"Bien respectueusement, votre, etc.,
" FRED. W. LLEWELLYN.

" Murray-Harbour-North, 1902."

2. Le ministre a-t-il ordonné une enquête sur ces faits ? Si non, pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Il n'y a pas de lettre samblable dans les casiers du ministère.

## AMENDEMENT A LA LOI DES DOUANES.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable M. Paterson) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte des douanes, chaiptre 32 des statuts revisés, et de prescrire comme suit :—

1. Que l'expression " droit " comprendra " surtaxe."

2. Que la composition de la commission des douanes sera modifié, et qu'un sous-commissaire de douane sera nommé.

3. Que l'emploi d'officiers de douane temporaires sera autorisé.

4. Que les pouvoirs de la commission des douanes seront mieux définis.

5. Que de nouveaux détails devront être donnés dans les factures, et que les prix mentionnés dans les factures pourront être en même monnaie que celle qui aura servi aux achats de marchandises.

6. Que les taux de droit sur les articles non énumérés faits avec plus d'une matière, seront définis.

7. Que le délai sera prolongé pour produire des réclamations pour remboursement, y compris les réclamations pour remboursement pour cause de dommage.

8. Que les importateurs pourront être exemptés de payer des droits pour des articles endommagés qui sont abandonnés dans certains cas.

9. Que la base de l'indemnité pour dommage sur des articles en acier et autres articles polis, sera changée.

10. Que la remise des droits sera autorisé sur des articles détruits ou avariés, étant en douane.

11. Que de nouvelles dispositions seront faites au sujet de l'évaluation des préparations médicales et autres, pour fins d'imposition de droits, ainsi qu'au sujet de l'épreuve des sucres, mélasses, vins et liqueurs spiritueuses et alcooliques.

12. Que les percepteurs de douane seront autorisés à demander des preuves additionnelles au sujet des factures.

13. Que les officiers de douane auront le pouvoir d'administrer le serment.

14. Que de nouveaux pouvoirs seront conférés au gouverneur en conseil au sujet de services spéciaux de douane et du service extraordinaire des officiers, et aussi au sujet de la réduction des droits de douane sur des articles importés.

La motion est adoptée.

## REGLEMENT DES GREVES DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 17) intitulé : " Acte pour faciliter l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. —Le directeur général des Postes.

Sur l'article 5.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) pro-

pose : Que les mots dans la deuxième et troisème lignes de l'article 5 "le différend sera soumis" soient retranches et que les mots "le ministre pourra soumettre le différend" soient insérés à leur place.

La motion est adoptée, et l'article tel qu'amendé est approuvé.

Sur l'article 6.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami le député de Cumberland (M. Logan) désire proposer un amendement établissant un mode d'arbitrage qui s'appliquera aux employés du chemin de fer Intercolonial, et je suis disposé à accepter ce qu'il propose. Si mon honorable ami lit son amendement et s'il est adopté, il nous faudra alors modifier quelques autres articles afin qu'il s'accorde.

M. LOGAN : Lorsque nous discutions ce bill l'autre jour, j'ai fait remarquer que dans le cas d'un différend avec les employés du chemin de fer Intercolonial, ceux-ci auraient le droit de choisir l'un des arbitres ou des amiables compositeurs. Le ministre des Chemins de fer en choisira un second, et le troisième sera choisi par le ministre du Travail. Ceci donnerait effectivement la nomination de deux des arbitres au gouvernement. Afin d'obvier à cela, je désire proposer l'amendement suivant :

Lorsqu'il s'agira de créer une commission de conciliation, de médiation ou d'enquête, ou un bureau d'arbitrage pour le règlement d'un différend survenu par rapport au service de l'Intercolonial, entre le gouvernement et aucun de ses employés, le ministre à qui les dispositions qui précédent reconnaissent le pouvoir de nommer les conciliateurs ou arbitres, pourra déléguer ce pouvoir par écrit à l'Exécutif du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ile du Prince-Edouard (appelé lieutenant-gouverneur en conseil dans cet acte) dans tous les cas où il sera question de conciliation et d'arbitrage.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas le rendre applicable au gouvernement de la province de Québec, de même qu'à l'Exécutif de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?

M. LOGAN : Je n'y suis pas opposé. Je veux bien inclure la province de Québec dans l'amendement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous allons faire de l'amendement de l'honorable député (M. Logan) un paragraphe à l'article 7.

M. REID (Grenville) : Supposons qu'il y aurait une grève générale sur le chemin de fer Intercolonial s'étendant aux quatres provinces à travers lesquelles, il passe, laquelle des provinces nommerait le troisième arbitre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'un ou l'autre de ces gouvernements provinciaux seraient priés de nommer un troisième arbitre.

L'amendement de M. Logan est adopté.

Sir WILLIAM MULOCK.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En conséquence de l'adoption de cet amendement, il serait nécessaire d'insérer à la ligne 30 de l'article 3, et à la ligne 33, après le mot "ministre" les mots : "ou l'Exécutif selon le cas." Il faudra faire des changements semblables à l'article 6. Je propose que ces changements soient faits.

La motion est adoptée, et l'article tel qu'amendé est approuvé.

M. INGRAM : Puis-je demander au ministre si cet amendement a été accepté par les représentants des employés de chemins de fer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. INGRAM : Alors, je présume qu'après que ce bill aura passé en comité, il ne sera pas lu une troisième fois aujourd'hui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Très bien. Remettons-en la troisième lecture.

Article 20.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Je propose qu'on ajoute au mot "nombre" les mots "choisis par la majorité."

M. INGRAM : Par voie d'élection, ou bien autrement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a adopté le mot "choisis" ; on trouvera un mode quelconque de faire ce choix.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 23.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose l'amendement suivant :

Lorsqu'il s'agira de créer une commission de conciliation, de médiation ou d'enquête, ou un bureau d'arbitrage pour le règlement d'un différend survenu par rapport au service de l'Intercolonial, entre le gouvernement et aucun de ses employés, le ministre à qui les dispositions qui précédent reconnaissent le pouvoir de nommer les conciliateurs ou arbitres, pourra déléguer ce pouvoir par écrit à l'Exécutif du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ile du Prince-Edouard (appelé lieutenant-gouverneur en conseil dans cet acte) dans tous les cas où il sera question de conciliation et d'arbitrage.

L'article ainsi amendé est adopté.

Préambule.

M. FOWLER : Je propose :

Qu'on ajoute au mot "grèves," dans la quatrième ligne, le mot "puissent."

Il est dit dans le préambule que ces grèves peuvent nuire aux transports, ce qui implique violation du code pénal.

L'amendement est adopté.

M. INGRAM : Les compagnies de chemins de fer ayant accepté certains amendements, je crois devoir approuver celui qu'elles ont elles-mêmes suggéré, et cela, sans m'en faire le juge, car je ne voudrais pas m'interposer au sujet d'un bill qu'elles croient leur être favorable.

Le comité rend compte de ses travaux.

## SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—imputables sur le revenu—divers—pour acquitter le restant des dépenses occasionnées par des travaux déjà autorisés et pour lesquels les crédits votés sont insuffisants, mais ces sommes ne devront pas dépasser $100 pour chaque ouvrage, $3,000.

M. MONK (Jacques-Cartier) : Je crois comprendre, M. le Président, qu'à propos de l'item que vous venez de soumettre à la Chambre nous avons le droit de discuter le principe général de quelques-uns des item précédents. Je regrette d'avoir été absent quand certains crédits affectés à la province de Québec sont venus devant le comité, et je voudrais maintenant obtenir du gouvernement, si c'est possible, une déclaration à laquelle je crois que nous avons droit concernant l'emploi des crédits considérables que nous avons déjà votés et que nous votons encore actuellement pour l'amélioration des ports et rivières. Si jamais le comité des subsides a eu droit de demander une telle déclaration, c'est bien aujourd'hui, et je vais exposer aussi brièvement que possible les raisons sur lesquelles je base cette proposition.

Quand il s'est agi pour le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) de faire renouveler son mandat dans la division de Maisonneuve, une polémique assez vive était engagée dans la province de Québec, mais surtout dans le district de Montréal, et peut-être plus particulièrement dans la division de Maisonneuve, au sujet de ce qu'on appelait l'échange des portefeuilles dans le cabinet. Nous savons tous qu'après la démission ou la révocation du ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) le choix de son remplaçant dans le cabinet donna lieu à de graves embarras. Pour nous, surtout, de la province de Québec, il est de notoriété publique que de nombreux différends ont éclaté parmi les diverses factions du parti libéral, à Montréal, au sujet des titres des aspirants au portefeuille vacant. Après d'assez longs atermoîments, on finit par faire consentir l'honorable premier ministre à ne pas confier le portefeuille des Travaux publics à mon ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine). Plusieurs raisons furent données de droite et de gauche, et quelques-unes nous sont parvenues par la rumeur publique et ont même été exposées dans des journaux montréalais à la dévotion du gouvernement. Deux de ces journaux qui appuient le gouvernement et en reçoivent des faveurs, un ou deux jours et, je crois même, douze heures avant l'entrée du ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet, ont déclaré publiquement, avec raisons à l'appui, qu'il ne serait pas juste de l'appeler purement et simplement à recueillir la succession laissée vacante par la retraite du titulaire de cet important ministère.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas oublié dans quel langage sévère le " Witness " de Montréal qui s'est toujours dit et se dit encore partisan du gouvernement, demandait au premier ministre et à tous les membres importants du parti de ne pas confier le portefeuille des Travaux publics à M. Préfontaine, et de ne pas même le prendre dans le cabinet. Un autre journal, l'organe officiel du gouvernement à Montréal, le " Herald ", quelques heures à peine avant que l'honorable premier ministre eut arrêté son choix sur le ministre de la Marine et des Pêcheries, mettait le gouvernement en garde contre ce choix. Pour parler comme il le faisait, il donnait des raisons que je me propose de porter à la connaissance des honorables membres de cette Chambre.

Je rappelle ces faits pour faire bien comprendre que les propres amis du gouvernement, à Montréal, s'opposaient encore plus que les conservateurs à ce que le portefeuille des Travaux publics fût confié au ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. Cet article du " Herald " causa une vive sensation, non seulement parmi les cercles politiques, mais dans toute la ville et même par toute la province de Québec. Voici en quels termes calmes et modérés, mais énergiques le " Herald " de Montréal exposait la situation quelques heures à peine avant cette importante nomination. Je crois que dans ce même numéro du 10 novembre, le journal annonçait que mon honorable ami avait été officiellement choisi et que ses partisans avaient triomphé après une lutte très vive. L'article est intitulé " Changements ministériels ".

On annonce que sir Wilfrid Laurier a demandé à l'honorable James Sutherland, ministre de la Marine et des Pêcheries, de prendre le portefeuille des Travaux publics et a offert celui de la Marine et Pêcheries à M. Raymond Préfontaine, député de Terrebonne et de Maisonneuve. La nouvelle du passage de M. Sutherland d'un ministère à un autre sera bien accueillie dans Ontario qui s'est toujours plaint de ce que les départements qui dépensent beaucoup d'argent étaient confiés à des représentatants des autres provinces plus petites. Cette plainte n'est pas à fait mal fondée, car de toutes les provinces Ontario est celle qui contribue le plus aux revenus du pays. Il n'y a pas de doute que cette raison a contribué à la décision prise par le premier ministre de confier le ministère des Travaux publics à M. Sutherland. Il a sans doute aussi été fortement influencé par la conviction intime que M. Sutherland possède toutes les qualités requises pour bien s'acquitter de ses nouvelles fonctions. Il est bien connu que depuis ces dernières années, sir Wilfrid Laurier

a appris à avoir une grande confiance dans les talents administratifs et le jugement sain de M. Sutherland, et en lui confiant le département chargé de surveiller les plus fortes dépenses de tout le cabinet, il est convaincu qu'il ne trompera pas la confiance qu'il repose en lui. Les longs états de service de M. Sutherland, comme whip du parti libéral, l'ont mis en relations intimes avec les membres des deux partis et il est à l'heure qu'il est un des hommes les plus populaires au parlement.

Je regrette que l'honorable ministre des Travaux publics ne soit pas présent.

M. LEMIEUX : Il est ici.

M. MONK :

Il possède beaucoup des qualités qui font les bons administrateurs. Energique mais courtois, doué d'une grande capacité de travail et connaissant bien tout le pays, ses ressources et ses besoins, il a tout ce qu'il faut pour faire un excellent ministre des Travaux publics.

Voici maintenant le revers de la médaille :

Il est regrettable que la nomination de M. Raymond Préfontaine à la position laissée vacante par M. Sutherland, ne puisse pas être aussi bien accueillie. Cette question a été longtemps débattue, et il faut supposer que sir Wilfrid Laurier, se trouvant en présence d'une crise politique sérieuse, dans sa province, s'est tourné du côté de M. Préfontaine, un chef local qui a toujours été heureux jusqu'à présent et qui, en dépit de fortes provocations, est toujours resté fidèle à son chef.

Ceux qui ont combattu le choix de M. Préfontaine pour cette position ne méconnaissaient pas ses mérites comme chef et c'est ce qui, sans doute, a fortement influencé sir Wilfrid Laurier dans les présentes circonstances. Tout en sympatisant fortement avec sir Wilfrid Laurier, nous devons dire que ceux qui ont suivi M. Préfontaine dans sa carrière comme chef de l'administration municipale de Montréal, admettront difficilement que sa nomination à la tête d'un département administratif important du gouvernement satisfait entièrement leur idéal de ce que doit être un ministre.

Le " Herald " surtout, durant une campagne de cinq ans contre la corruption et le gaspillage à l'hôtel de ville, n'avait pas d'autre alternative que de conclure que sa puissante influence avait été employée au détriment des meilleurs intérêts de la ville.

Nous ignorons les intentions de M. Préfontaine pour l'avenir, et nous ne savons pas ce que sir Wilfrid Laurier pense de la situation, mais il est évident qu'à Montréal, où il a été constamment sous les yeux du public, il existe de graves doutes sur la sagesse de ce choix, non seulement dans le public en général, qui est plus ou moins désintéressé, mais aussi parmi ceux qui sont intéressés au salut de l'administration.

L'article du " Witness " était, je crois, encore plus sévère. Si je cite ces écrits et surtout celui de l'organe attitré du gouvernement dont l'existence est liée à celle du gouvernement, c'est pour bien faire comprendre que cette question préoccupait l'opinion publique, longtemps avant l'élection de Maisonneuve. On se disait partout que l'honorable premier ministre pris entre deux courants contraires, avait eu recours à un compromis et s'était montré opportuniste une fois de plus, en donnant le portefeuille des Travaux publics à celui qui l'administre actuellement, et en confiant au député de Maisonneuve un autre département, moins important que celui des Travaux publics, mais qui a encore un certain patronage à exercer.

Or, M. l'Orateur, dans cette élection de Maisonneuve, deux grandes questions seulement se dressaient devant les électeurs. L'honorable député de la division Sainte-Marie (M. Tarte) était sorti du cabinet, non pas pour devenir juge, non pour accepter une autre position, ce n'est ni la mort ni la maladie qui avait rendu son portefeuille vacant. Il s'était séparé de ses collègues sur une grande question de principe, sur une question qui a été discutée ici à perte de vue depuis la réunion des Chambres, au mois de mars dernier. Il prétendait que la protection accordée à nos industries était insuffisante, et cette question fiscale était une de celles qui se discutaient durant l'élection de Maisonneuve. Ceux d'entre nous qui pensons comme lui que nos industries ne sont pas suffisamment protégées par le tarif actuel avons cru de notre devoir d'aller défendre devant les électeurs les opinions que nous exprimions et que nous défendons devant le parlement.

J'admets, M. l'Orateur, que sur ce point nous avons été vaincus, et que ceux qui sont les plus intéressés au triomphe du principe que nous défendons semblaient croire que leur seule chance d'échapper à la vengeance du gouvernement était d'élire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui leur promettaient une ample protection pour toutes les industries représentées dans cette importante division électorale. Dans le comté d'Argenteuil nous avions entendu les libéraux prêcher la doctrine du libre-échange ; et je me suis laissé dire que dans le comté de Yarmouth on était allé encore plus loin que dans Argenteuil, sous ce rapport. Mais dans Maisonneuve, les électeurs qui auraient dû, semblait-il, appuyer le principe que nous défendons, ont jugé à propos, non dans l'espérance que le principe de la protection qu'il prêchait aussi triompherait, mais dans l'espérance que leurs intérêts ne seraient pas entièrement sacrifiés, après les promesses qu'il leur faisait.

C'était là, M. l'Orateur, une des questions débattues à cette élection, mais, il y en avait une autre, et j'y arrive, sans plus tarder, puisqu'elle est intimement liée à la démarche que je fais en ce moment auprès du comité. Dans la division de Maisonneuve on se servait de cet argument-ci : Parce que l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) est sorti du cabinet à la suite de divergence d'opinion avec ses collègues, ce n'est pas une raison pour que Montréal soit privé du portefeuille des Travaux publics ; nous ne basons pas nos réclamations sur des motifs de nationalité ou de religion——

M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

Mr. MONK: Mon honorable ami dit: Ecoutez ! écoutez ! Qu'entend-il par là?

M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Nous reclamions ce portefeuille, parce que, comme la chose a été dite et répétée, il y avait des travaux importants en voie d'exécution, et que ces travaux étaient sous la direction du ministère des Travaux publics et si, pour les raisons données dans le " Herald " et beaucoup d'autres journaux, sir Wilfrid Laurier et un certain nombre de ses amis n'avaient pas confiance dans le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce n'était pas une raison pour priver le district de Montréal et la province de Québec de ce portefeuille. C'est ce que nous réclamions, et cette réclamation était si juste, si raisonnable qu'elle trouva de l'écho dans tous les journaux de la province ; pour en donner la preuve, je pourrais consacrer tout l'après-midi à citer des journaux, libéraux et conservateurs, qui tous regrettent que l'honorable premier ministre ait jugé à propos d'enlever ce portefeuille à notre province, juste au moment où on était à exécuter des travaux importants dans le port de Montréal, dans le port de Québec, et sur le parcours du Saint-Laurent. En d'autres termes, nous prétendions que peu importait à la province ce que certains libéraux pouvaient penser du ministre de la Marine et des Pêcheries ; peu lui importait les influences qu'on avait fait agir auprès du premier ministre pour le décider à l'admettre dans le gouvernement, mais qu'elle n'avait rien fait pour mériter d'être privée de ce portefeuille. Ce sentiment s'est manifesté jusque dans le vote. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne niera pas que c'est une des grandes questions qui ont été débattues durant son élection. Il le sait comme le savent aussi tous ceux qui ont pris part à cette campagne électorale.

Comment les libéraux réfutaient-ils cet argument ? Je n'étais pas ici, l'autre jour, quand mon honorable ami (M. Casgrain) a lu le compte rendu du premier discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette élection, mais sans vouloir prendre inutilement le temps de la Chambre, j'en appelle à tous les représentants de la province de Québec, et je leur demande s'il n'est pas vrai que l'honorable député de Maisonneuve, dans tous les discours qu'il a prononcés au cours de cette élection, n'a pas profité de l'occasion pour déclarer qu'il n'avait accepté le portefeuille de la Marine et des Pêcheries qu'à une condition. Cette condition était que tout ce qui se rapporte à la transportation, pour me servir de ses propres expressions, depuis l'extrême ouest jusqu'à l'Atlantique, toutes les dépenses concernant l'exécution des travaux sur le Saint-Laurent, seraient sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

De l'avis du ministre et de ses amis, c'est une anomalie que les services des ports, du dragage et de l'approfondissement du Saint-Laurent, ceux des canaux et des quais, ainsi que l'outillage du port de Montréal, soient confiés au ministère des Travaux publics, tandis que le service des phares et des bouées est du ressort du ministère de la Marine. Le service des transports, l'outillage et l'amélioration de nos routes de transport doivent se centraliser dans un seul et unique ministère, et à l'avenir, ajoutaient-ils, le gouvernement l'a ainsi décidé, ce service sera transféré du ministère des Travaux publics à celui de la Marine. Voilà ce qu'on a affirmé aux assemblées publiques, dans les journaux, en conversation privée, et je mets au défi ceux qui suivirent cette campagne électorale de nier ce que j'avance. D'ailleurs, s'il fallait apporter quelque preuve à l'appui de mes affirmations, on la trouverait dans le discours même du trône, qui affirme les déclarations faites par le ministre de la Marine et des Pecheries au cours de la campagne électorale en question. Le sentiment public était tellement prononcé à cette époque que si le ministre fût venu déclarer aux électeurs de Maissoneuve que le gouvernement ne se proposait pas d modifier l'organization du ministère de la Marine et des Pecheries, je n'hésite pas à le dire, l'issue de la lutte eût été toute différente. Au cours des séances de ce comité, nous avons voté des centaines de mille dollars affectés au service des Travaux publics, et à plusieurs reprises nous avons demandé au gouvernement de nous renseigner au sujet de la réorganisation de ce ministère et de nous dire s'il se propose de remplir les promesses faites par le ministre de la Marine. Le gouvernement a ajourné sa déclaration à ce sujet en nous disant que lorsque viendrait l'heure de présenter une loi touchant cette réorganisation, il ferait son devoir. A titre d'électeur au collège électoral de Maisonneuve, et en outre à titre de témoin auriculaire, présent aux assemblées où ce programme a été formulé, je prétends qu'avant de voter tous ces crédits, nous avons droit d'exiger du gouvernement qu'il nous déclare catégoriquement quelles réformes il se propose d'effectuer ; qu'il nous dise aussi si c'est avec l'autorisation du cabinet que le ministre de la Marine a donné ces assurances aux électeurs de Maisonneuve, alors qu'il briguait leurs suffrages, et si le gouvernement se propose de tenir ses promesses. Je ne tiens certes pas à jouer le rôle d'obstructionniste, mais aussi bien faut-il rappeler au gouvernement un principe de droit constitutionnel qu'il oublie ; c'est que le redressement des griefs doit précéder le vote du budget.

De jour en jour, nous votons ici les crédits du budget des Travaux publics, sans que le gouvernement veuille nous dire quelles réformes il se propose d'effectuer, et à mon avis, c'est là un grief dont nous avons droit de nous plaindre ; et si le gouvernement persiste dans cette attitude, l'opposition serait en bon lieu de refuser de voter d'autres crédits du même genre. Nous avons

droit de savoir si les crédits que nous votons pour le service des Travaux publics seront dépensés par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Quant à la sagesse de ces réformes et de la réorganisation de ces ministères, c'est là une question sur laquelle je n'ai pas à me prononcer. Ce que j'affirme, c'est qu'avant de voter tous ces crédits mis à la disposition d'un membre du cabinet, nous avons droit de savoir si on peut ajouter foi aux déclarations formulées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), lorsqu'il a brigué les suffrages de ses commettants.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Voilà dix ou douze fois que l'honorable député (M. Monk) ramène cette question sur le tapis, et il a reçu pour le moins une fois, la réponse et le renseignement désirés.

M. MONK : Pardon ; c'est la première fois que je soulève la question, dans cette Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai ouï parler de certaines dissensions qui règneraient au sein de l'opposition, et on dit même que l'honorable député ne joue pas le rôle de chef qu'on lui attribuait jusqu'ici. Ce qu'il vient de dire confirme cette dernière rumeur; car, enfin, s'il n'a pas saisi lui-même la Chambre de cette question, ses collègues l'ont fait et ils ont reçu une réponse ; et j'aurais supposé que la réponse donnée à ses partisans aurait dû lui suffire ; mais enfin, puisqu'il est acquis que la zizanie règne dans son parti et qu'il exige une nouvelle réponse, je veux bien satisfaire sa curiosité. Je me serais assurément abstenu de mentionner ces rumeurs, si l'honorable député ne m'en eût le premier donné l'exemple : car sa harangue d'une demi-heure ne repose que sur des rumeurs qui, prétend-il, couraient les rues de Montréal à à l'époque où mon honorable collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, entra dans le cabinet. S'il faut ajouter foi à ces rumeurs, introduites ici par l'honorable député, j'aurais été en butte à toutes sortes d'ennuis et de tiraillements sur le choix du successeur de l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) dans le cabinet. Que l'honorable député se garde bien d'ajouter foi à toutes ces rumeurs. En pareilles circonstances, je suppose, on fait toujours des représentations au premier ministre ; mais c'est à lui qu'il appartient de faire le choix, et du reste, en faisant ce choix, j'ai agi de ma propre initiative et j'ai usé de ma propre discrétion. J'ajouterai, M. l'Orateur, qu'en décidant d'offrir un portefeuille à mon honorable collègue (M. Préfontaine) j'ai fait un excellent choix.

Des VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) il est vrai, de concert avec d'autres, pensent que j'ai fait une erreur, mais ils se trompent.



Vieux parlementaire, membre distingué du barreau de Montréal, ayant joué un rôle important dans les affaires municipales de la métropole commerciale du pays, voilà quelques-uns des titres de mon honorable collègue. Comme il arrive souvent, dans les affaires municipales, comme dans l'arène politique, mon honorable collègue, qui a été maire de Montréal, n'a pas réussi à contenter tout le monde. Il a eu des adversaires, mais pas d'ennemis. De l'avis de certaines personnes, adversaires de mon honorable collègue dans les affaires municipales, bien que ses alliés en politique fédérale, j'aurais dû me départir des traditions reçues et m'inspirer de la politique municipale de Montréal en faisant le choix d'un collègue. Je m'en suis bien gardé.

Des VOIX : Très bien.

Le PREMIER MINISTRE : Le passé de mon honorable collègue, à titre de libéral, m'inspirait pleine confiance et je ne me suis pas demandé quelle réputation il s'était acquise comme maire de Montréal; bien que si j'eusse été aux renseignements, j'aurais constaté que s'il comptait quelques adversaires, d'un autre côté des milliers d'électeurs de Montréal lui accordaient leur plus chaleureux appui.

Des VOIX : Très bien.

Le PREMIER MINISTRE : Non, j'en ai la conviction, je ne me suis pas trompé dans mon choix. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a engagé la lutte sur ce terrain dans les comtés de Maisonneuve, de Terrebonne, des Deux-Montagnes, et partout le verdict du peuple lui a été défavorable. Rien d'étonnant que le député ait essuyé une rebuffade bien méritée de la part des électeurs de la province de Québec. Rien d'étonnant qu'à quatre reprises, on lui ait donné à entendre qu'une conduite aussi peu patriotique chez un homme public était chose inouïe.

Des VOIX : Très bien.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a prétendu que dans cette circonstance, j'avais trahi ma province natale, ou s'il n'a pas déclaré la chose lui-même, ses principaux partisans politiques l'ont affirmée, et à tout évènement, le journal qui lui sert d'organe l'a écrit en toutes lettres. Quelques-uns de ses partisans de l'époque, quelle que puisse être leur attitude à son égard aujourd'hui, ont déclaré, dans leurs harangues que j'avais trahi la province de Québec, en donnant le portefeuille des Travaux publics non pas à un député de cette province mais à un député d'Ontario. L'honorable député lui-même, si je ne me trompe, ou à tout le moins son parti, a déclaré que le portefeuille des Travaux publics est la chose de la province de Québec et que c'était trahir les intérêts de ma province que de confier ce ministère à un député étranger à cette province. Or, en plus d'une circonstance, les électeurs de la province de Québec

ont manifesté qu'ils n'entendent pas se laisser égarer par d'aussi indignes appels aux préjugés populaires.

Des VOIX : Très bien.

Le PREMIER MINISTRE : La population de la province de Québec sait parfaitement qu'il n'y a pas de portefeuille qui soit la chose d'une province plutôt que d'une autre, et que dans la formation de ce cabinet et dans la distribution des portefeuilles, il n'y a pas lieu de demander de quelle province ou de quelle ville vient tel ou tel ministre. A titre de principal conseiller de Son Excellence le Gouverneur général, j'ai le devoir de choisir les ministres et de choisir ceux qui, à mon avis, ont le plus d'aptitudes pour cette charge.

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Quand le portefeuille des Travaux publics devint vacant, par suite de la démission du député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) j'ai pensé ne pouvoir mieux faire que de le donner à mon honorable collègue, un ami de vieille date, qui, vingt années durant, a coopéré avec moi à l'œuvre du parti libéral dans cette Chambre.

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE: J'ai pensé que par son aptitude aux affaires, mon honorable collègue (M. Sutherland) était désigné d'avance au poste de ministre des Travaux publics, et qu'il pourrait remplir cette charge avec honneur pour lui-même et profit pour le pays.

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Et ce choix, M. l'Orateur, ne diminuait en rien le mérite de mon honorable collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) ; car, j'ai cru sage de donner le plus important de ces deux portefeuilles à celui qui, à mon avis, avait le plus d'expérience de la vie publique,le ministre actuel des Travaux publics (M. Sutherland).

Quelques VOIX : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Ai-je donc, par là, trahi les intérêts de ma province ? Non, M. l'Orateur, et cependant, c'est sur ce terrain que l'honorable député (M. Monk) et son parti ont placé la lutte, dans le comté de Maisonneuve. Il y a deux ans, M. l'Orateur, vous vous le rappelez, le personnel du cabinet subit une modification. Il y a deux ans, le ministre de la Justice, à cette époque, M. Mills fut appelé à faire partie de la cour Suprême, et ce fut une excellente nomination. Je jugeai bon de recommander à Son Excellence, à titre de successeur de M. Mills, un député de la province de Québec, le ministre actuel de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) et ce fut encore une bonne nomination. S'est-il élevé un seul murmure dans la province d'Ontario à ce sujet, et a-t-on prétendu que je sacrifiais les intérêts de cette province ? Non, M. l'Orateur, pas un murmure. Tout le monde convint que celui qui détient aujourd'hui ce portefeuille en était digne. Quant à mon honorable collègue, le ministre des Travaux publics (M. J. Sutherland), personne n'a révoqué en doute ses aptitudes au poste qu'il remplit. Il ne s'est pas élevé une seule récrimination même dans la province de Québec contre cette nomination ; et quand l'honorable député (M. Monk) retournera dans cette province, et qu'il tentera de nouveau d'y soulever les préjugés, je l'avertis qu'il ne saurait atteindre le ministre des Travaux publics.

M. MONK : Je dois protester contre les paroles du premier ministre, qui sont contraires à la vérité des faits. Jamais je n'ai essayé de soulever les préjugés de la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Voici ce qui en est. Il s'est tenu aux Trois Rivières une assemblée à laquelle l'honorable député était présent. A ces grands comices du parti, on voulut affirmer les principes du grand parti libéral-conservateur de la province de Québec. L'honorable député y était à titre de chef du parti. Malheureusement, je n'ai pas sous la main le discours qu'il prononça ; mais j'ai en ce moment sous les yeux le texte de la harangue d'un de ses principaux partisans, l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) et voici ce qu'il a affirmé.

M. CASGRAIN : Je maintiens tout ce que j'ai dit.

Le PREMIER MINISTRE : Je cite d'abord le texte français puis je tâcherai de le traduire en anglais :

Le ministère des Pêcheries peut avoir une certaine importance par suite du contrôle qui lui est donné des grandes pêcheries des côtes des deux océans, importance qui a été de beaucoup diminuée par le récent jugement du Conseil privé ; quant au ministère de la Marine à part la construction et l'entretien des phares, des bouées et des lumières, il n'a de jurisdiction, d'après le statut de 1892, que sur des sujets qui donnent au titulaire peu d'influence et de prestige.

L'honorable député dit donc en substance que le portefeuille de Marine et des Pêcheries a pu jouir d'une certaine importance, mais qu'elle est bien amoindrie. Puis il ajoute :

Par l'action de Sir Wilfrid Laurier, le parti libéral a subi une humiliation, la province de Québec est bafouée, et M. Préfontaine, en ramassant cette pitance que lui ont jetée ses nouveaux collègues, a montré qu'il n'a pas la moindre fierté personnelle, ni le moindre sentiment de l'honneur national.

Si ce n'est pas là un appel aux plus vifs préjugés de la population de la province de Québec, alors j'avoue que je n'y entends rien, et voilà, pourtant, ce qu'on a dit en présence même du chef du parti qui nie aujour-

d'hui avoir jamais fait appel aux préjugés des électeurs de la province de Québec. S'il est quelque chose qui puisse imprimer à la conduite de l'honorable député le sceau qu'elle mérite, c'est bien le langage que je viens de citer, langage qu'il n'a jamais désapprouver, le moins du monde. Voilà le genre d'attaques qu'il nous a fallu subir dans la province de Québec. J'avais demandé à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries du jour, d'accepter ce portefeuille. Dans le moment, l'état de ma santé laissant à désirer, je devais partir sans retard pour le sud, et je donnai à entendre à mon collègue qu'à mon avis, il fallait réorganiser le ministère de la Marine et des Pêcheries, de façon à lui donner plus ample juridiction que par le passé en matière de navigation. J'ignore ce que mon collègue a pu dire durant la campagne électorale en question, et d'ailleurs, étant présent ici, il peut s'expliquer à ce sujet. Quant à la question posée par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), puisque son absence de la Chambre l'a empêché d'entendre la réponse apportée par le ministre des Travaux publics à cette question, il y a quelques jours, et puisque ses partisans ne le mettent pas assez dans leurs confidences pour le renseigner à ce sujet, je lui dirai que tous les crédits demandés par le ministre des Travaux publics seront dépensés sous la propre direction du ministre.

M. MONK : A mon avis, le premier ministre a donné au débat une tournure bien regrettable.

Des VOIX : Allons donc !

M. MONK : Oui, bien regrettable, c'est le mot. J'avais tout simplement demandé un renseignement sur le ministère de la Marine et des Pêcheries, et le premier ministre n'a pas daigné me donner de réponse. Il convient, apparemment du moins, que nous avons droit d'exiger ce renseignement. Il se garderait bien de nier la chose, en principe ; mais, en guise de réponse, il se livre à mon endroit à toutes sortes d'insinuations injustifiables. Dans les quelques phrases qu'il vient de marmotter au sujet du ministre actuel des Travaux publics, il nous dit que les crédits que nous sommes en train de voter seront dépensés sous la direction du ministre même. Je le demande, est-ce bien là ce qu'on avait promis aux partisans du ministre de la Marine et des Pêcheries, au cours de la campagne électorale à Maisonneuve ? Est-ce là une réponse catégorique ? Non, le premier ministre le sait parfaitement, ce que j'ai avancé durant la campagne électorale en question est conforme à la vérité des faits ; ni le ministre des Travaux publics ni ses collègues n'oseraient venir dans le comté de Maisonneuve même, confirmer les affirmations faites par le ministre de la Marine et des Pêcheries devant les électeurs de ce comté. Mis au défi de prouver, soit par lettre soit par dépêche du premier ministre ou de ses collègues, que le gouvernement approuvait son programme électoral, l'honorable ministre recula ; et aujourd'hui nous avons la preuve que les promesses du ministre n'étaient pas autorisées et que son ministère ne subira pas les remaniements que le gouvernement, d'après la déclaration du ministre, se proposait d'effectuer.

Entouré qu'il est de partisans toujours prêts à l'acclamer, il est facile au premier ministre de venir attaquer ici même les déclarations que j'ai faites aux électeurs de ma province. Je laisse à ces électeurs le soin de juger de la valeur de ce réquisitoire du premier ministre ; seulement, qu'il ne l'oublie point, il me serait facile de tourner contre lui-même et ses amis dans la province les accusations qu'il a formulées contre moi. Depuis 1896, et même avant cette époque, le premier ministre le sait parfaitement, il nous a été impossible de faire une seule élection dans la province de Québec, sans que ses partisans se livrassent à ces appels aux préjugés dont aujourd'hui il me fait un crime. Il a l'audace d'affirmer que l'attitude que j'ai prise au cours de l'élection complémentaire en question, méritait châtiment.

M. FRASER : Vous l'avez eu, ce châtiment.

M. MONK : Mon gigantesque ami, le député de Guysborough, en parlant à ses électeurs du discours que j'avais prononcé devant le club Cartier, de Montréal, a bien osé dire que c'était le discours le plus déloyal et le plus anti-patriotique qu'il eût jamais entendu. En cette circonstance, comme dans nombre d'autres occasions, l'honorable député a parlé de choses dont il ignorait le premier mot. Revenons au réquisitoire du premier ministre. Ici, j'invoque le témoignage de tous ceux qui savent ce qui s'est passé au cours des élections partielles dans la province de Québec, auxquelles il a fait allusion, est-ce que, dans ces luttes électorales, ses partisans ne se sont pas uniquement appuyés sur les préjugés nationaux ? Ces messieurs de la droite, n'ont pas d'autre arme de combat. Dans la division de Maisonneuve—et c'est sur ma responsabilité de député que je parle—sur quoi la lutte et le débat ont-ils roulé ? Le " Herald " de Montréal, dans un premier Montréal déclarait que le ministre de la Marine et des Pêcheries, en plus d'une circonstance, avait mérité la censure des contribuables de Montréal, et il signalait les manœuvres auxquelles on avait recours, durant la lutte électorale en question. Dans les ténèbres de la nuit, on visitait les électeurs à domicile et on leur demandait s'ils allaient voter en faveur de M. Labelle ou bien pour ce grand représentant de la race canadienne-française, sir Wilfrid Laurier. Et quand un électeur se hasardait à demander si le premier ministre se portait candidat à cette élection ; non, pas précisément, lui répondait-on, mais vous savez, Préfontaine n'est rien, sir Wilfrid est tout, et

c'est réellement pour lui que vous votez. Or, tant que les libéraux refuseront de discuter dans la province de Québec les questions politiques comme elles le veulent être, sans faire appel aux préjugés, il sera bien difficile pour qui que ce soit de se soustraire à ce que le premier ministre appelle un châtiment.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Et d'obtenir la majorité.

M. MONK : Soit encore; mais il n'est pas moins déplorable que dans la province de Québec, où les discours que j'ai prononcée depuis 1900 sont du domaine de la publicité et n'ont jamais donné prise à pareille critique, il est déplorable, dis-je, que nous soyons en train de nous acheminer vers un état de choses où la loyale discussion des affaires publiques deviendra impossible.

Quelques VOIX : Allons donc !

M. MONK : Alors que le fonctionnement des grandes institutions qui nous ont coûté tant d'efforts deviendra impraticable.

M. LEMIEUX : Merci, au nom de la province.

M. MONK : Je dirai au député de Gaspé, qui a lui-même bien souvent adressé de ces appels——

M. LEMIEUX : Jamais.

M. MONK : Que si le premier ministre transfère jamais la direction du parti à d'autres mains, le député de Gaspé, qui est essentiellement obséquieux, sera prêt à transférer ses éloges au premier venu qui sera choisi. En faisant ces observations, il est loin de ma pensée de chercher à déprécier ma province natale. On sait quelle est la puissance de la voix du sang et quand on exploite ce sentiment national pour étouffer la liberté de la parole, on imprime une dangereuse direction aux luttes politiques dans cette province ; et le jour viendra où ces messieurs de la droite, qui n'ont pas d'autre argument à faire valoir aujourd'hui, comprendront que, dans un but d'égoïsme, ils ont créé une situation qui ne saurait tourner à l'avantage de cette province.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : Le discours que vient de prononcer le chef de l'opposition pour la province de Québec n'a certes pas le mérite de la nouveauté. L'honorable député nous l'a répété à satiété, pendant trois ou quatre semaines dans le comté de Terrebonne et surtout dans celui des Deux-Montagnes. Il développe toujours la même thèse : l'injustice commise envers la province de Québec, parce que le portefeuille des Travaux publics a été donné au titulaire actuel. C'est là son éternel refrain : le sacrifice de nos compatriotes de la province de Québec, pour me servir de son cliché. A la tribune politique, sur les places publiques, dans les assemblées secrètes du parti, on n'entend pas formuler d'autre grief que celui-là.

M. MONK : L'honorable député oublie qu'il n'a jamais fait acte de présence à nos assemblées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je m'en suis bien donné garde. Avant de citer les propres paroles qu'il semble avoir oubliées et qui ont été publiées dans son propre organe, le "Journal" de Montréal, je tiens à dire un mot de réplique aux attaques lancées contre moi, au sujet de ma carrière dans la vie municipale. Pendant dix-huit ans, j'ai fait partie du conseil de ville de Montréal, et antérieurement, j'avais été maire de la municipalité d'Hochelaga, avant son annexion à la ville de Montréal. Mes concitoyens m'ont toujours élu par acclamation, et après que j'eusse servi dix-huit ans au conseil de ville, mes concitoyens de Montréal sans distinction de partis, de cultes ou de nationalités, m'ont élu premier magistrat par acclamation. Si ma carrière eût été aussi mauvaise qu'on le prétend, il aurait été facile dans une grande ville comme Montréal de m'opposer un adversaire.

Or, personne n'osa entrer en lice avec moi, et pendant deux ans je demeurai paisible détenteur du fauteuil présidentiel à la mairie de Montréal. Ces deux années révolues je fus élu de nouveau, et sans vantardise ni vanité aucune, je puis affirmer que si je l'eusse désiré, j'aurais encore été élu en 1902, durant mon absence en Europe.

M. CASGRAIN : Il est bien permis d'en douter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Eh bien ! ce sont là des faits que l'honorable député tenterait en vain de révoquer en doute. Ma carrière dans les affaires municipales a été en butte, par le passé, à bien des attaques, et ces attaques se renouvellent encore. Même au sein de cette Chambre, on y fait de fréquentes allusions. Je tiens, ici, à citer à la Chambre quelques lignes d'un article publié dans la "Patrie" du 20 septembre 1897, au moment où je briguais les suffrages à titre de candidat à la mairie :

M. l'échevin Préfontaine est notre prochain maire. Ses nombreux amis l'ont prié de se porter candidat aux élections prochaines, et il a accepté croyons-nous.

Cette nouvelle sera accueillie avec joie par tous les contribuables de notre grande ville.

Voilà plus de vingt ans que M. Préfontaine est mêlé aux choses municipales et qu'il s'est pour ainsi dire identifié avec la prospérité et le progrès de Montréal.

Il a été maire d'Hochelaga avant que cette municipalité ne fut annexée à la ville et depuis plus de quinze ans il représente le quartier Hochelaga au conseil municipal de Montréal.

Grâce à son esprit d'initiative, à son travail, à son activité, l'ouest et l'est de Montréal ont été transformés ; des améliorations partout ont été faites ; nos rues ont été pavées, nos égouts ont été construits, nos parcs ont été embellis.

Tout cela a coûté de l'argent, beaucoup d'argent.

Mais les contribuables sont aujourd'hui fiers de leur ville, parce qu'elle fait l'admiration des étrangers qui la visitent.

Préfontaine a travaillé à la prospérité de Montréal avec cette énergie entraînante que tout le monde lui connaît.

Son élévation à la mairie sera la récompense due à son labeur incessant.

La popularité dont il jouit dans les foules ne fera que s'accroître, quand il occupera le fauteuil de premier magistrat de notre ville.

C'est là l'opinion de mon honorable ami l'honorable M. Tarte, consignée par écrit le 20 septembre 1897. Il semble que son opinion n'est pas restée celle de l'unanimité des citoyens de Montréal, car ceux-ci me prouvèrent, en ne me suscitant aucune opposition, et en me gardant à leur tête pendant deux ans, que j'étais universellement acceptable. Je regrette d'avoir été forcé de soulever ce débat, mais j'ai cru de mon devoir de le faire, pour empêcher que le public puisse être induit en erreur par ce qui a été écrit et dit depuis lors. Mais je crois que personne ne s'y trompera quand j'aurai cité le texte exact des discours prononcés contre moi pendant la campagne électorale de décembre dernier dans Maisonneuve. Je vais prendre la première assemblée, dont je vois le compte-rendu dans le "Journal" du 26 novembre dernier, sous l'entête suivant : "La lutte bat son plein". Nous voyons, dans ce compte-rendu, que M. Labelle, qui était mon adversaire dans cette élection, parlait en présence du leader de l'opposition pour la province de Québec, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Si les paroles prononcées alors par M. Labelle n'avaient pas pour objet de soulever les préjugés de race d'une province contre ceux d'une autre, j'avoue ne savoir ce que les mots veulent dire. Je cite textuellement :

C'est ensuite au tour de M. Préfontaine, dont la trahison vis-à-vis de la province de Québec ne peut être excusée ni expliquée. De tous ceux à qui sir Wilfrid Laurier a demandé d'accepter la succession de M. Tarte, M. Préfontaine a été le seul qui ait consenti à assumer l'humiliation à laquelle il exposait ses compatriotes. C'est à lui d'en porter la responsabilité, et il n'a pas besoin de chercher ailleurs que chez lui des motifs à l'opposition qu'on lui suscite.

Je n'aurais qu'à choisir parmi toutes ces citations, car c'est partout le même cri de haine. Chaque jour, ces accusations étaient répétées dans les assemblées des candidats conservateurs. J'ai conservé bon nombre de ces comptes rendus et appels imprimés distribués aux électeurs, avec des en-tête comme ceux-ci: "Trahison envers de la province de Québec", "La province de Québec est trahie", et ainsi de suite, ces mots apparaissant souvent en lettres rouges. Tout cela était distribué aux portes des églises, ou de toute autre manière quelconque. Maintenant, voyons comment s'exprime l'honorable député de Jacques-Cartier :

M. Monk ajouta qu'on devrait regretter que le portefeuille des Travaux publics devrait être enlevé à la province de Québec et à notre éiément, qui n'est pas déjà trop bien traité à Ottawa. Notre province n'a certainement pas mérité cette injustice, et c'est ce que les électeurs de Maisonneuve se chargeront de faire expier.

Ce sont là les paroles exactes du député de Jacques-Cartier. Pourquoi s'est-il ainsi exprimé ?

M. MONK : Je répondrai, puisque mon honorable ami me le demande. Si j'ai ainsi parlé, c'est parce qu'il était le seul qui, dans les circonstances, ait jugé à propos d'accepter ce portefeuille.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà qui confirme ce que je viens de dire, et il est inutile de citer d'autres extraits des discours de l'honorable député. Mais laissez-moi cependant en citer encore quelques autres, car à diverses reprises les mêmes accusations ont été répétées. A les entendre, j'avais sacrifié la province de Québec ; j'avais sacrifié mes compatriotes ; le portefeuille qui avait toujours jusqu'alors appartenu à un député représentant la majorité de la province de Québec était allé à un député qui n'appartenait pas à cette majorité. Tout cela était un appel aux préjugés des électeurs de la province de Québec ; car, vous ne l'ignorez pas, M. l'Orateur, quatre-vingt-dix pour 100 des électeurs de cette province sont d'origine française. Voilà ce que signifiaient les appels adressées aux électeurs de Maissoneuve par tous les tories qui ont pris part à cette campagne. Bien plus, non contents d'avoir été écrasés par l'immense majorité que mes électeurs m'ont donnée dans cette élection, ils se servirent des mêmes armes dans le comté des Deux-Montagnes et de Terrebonne, et à toutes les assemblées politiques où je rencontrais l'honorable député de Jacques-Cartier, il y eut répétition des mêmes tactiques, c'est-à-dire que la prise de possession des Travaux publics par un député d'Ontario consacrait l'humiliation de la province de Québec. Pour combattre ces tentatives de soulèvement des préjugés dans la province de Québec, n'avions-nous pas le droit d'expliquer au peuple la situation et de lui faire comprendre l'importance du ministère de la Marine et des Pêcheries ?

Eh bien ! M. le président, c'est ce que j'ai essayé de faire, et c'est ce que mes amis ont aussi essayé de faire. Nous avons essayé d'expliquer qu'il y avait des anomalies dans le ministère de la Marine et des Pêcheries et dans celui des Travaux publics, et que l'objet que se proposait le gouvernement était de mettre bon ordre à tout cela. Où était le mal, en cela, je le demande. Et puisque la même chose a été répétée dans le discours du Trône, à l'ouverture de la session, je ne vois pas pourquoi on cherche à soulever toutes ces discussions, à moins que ce ne soit parce qu'on désire ressusciter la question qui a été débattue pendant ces quatre élections, et surtout pendant mon élection. Vraiment,

M. le président, s'il eût fallu croire tout ce qu'ont répété mes adversaires pendant ma campagne électorale, il s'ensuivrait que les provinces maritimes, où, dans le passé, se sont recrutés les titulaires du portefeuille de la Marine et des Pêcheries, étaient dégradées et que leurs popuations étaient de race inférieure, parce qu'on s'était contenté pendant trente ans du portefeuille insignifiant de la Marine et des Pêcheries. De quelle trempe inférieure, en vérité, doivent être tous ces gens de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, pour avoir enduré si longtemps l'humiliation de n'avoir que le portefeuille de la Marine et des Pêcheries ? Laissez-moi citer encore quelques paroles de l'honorable député de Jacques-Cartier, telles que rapportées dans le " Journal " du 28 novembre 1902. Parlant de moi, il a dit :

Il est tellement convaincu de son infériorité qu'il a consenti à remplacer M. Tarte en tenant le rôle insignifiant de ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais, en s'humiliant de la sorte, il traîne aussi derrière lui la province de Québec. Et aujourd'hui il est dans l'impossibilité d'expliquer cette dégradation.

" Dégradation ", voilà le mot qui revient à tout moment. Je regrette que l'un des ex-ministres et l'un des leaders du parti conservateur, l'honorable député de Pictou (sir Chs H. Tupper) ne soit pas présent aujourd'hui, parce qu'il serait sans doute flatté de se voir traité de la sorte par un de ses chefs dans cette Chambre, à savoir qu'il s'est dégradé en acceptant le portefeuille de la Marine et des Pêcheries. Imaginez donc, M. le Président, à quel degré d'humiliation il a dû s'abaisser. Bien entendu, l'honorable député de Jacques-Cartier n'oserait pes se présenter dans la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ile du Prince-Edouard et tenir le même langage. Mais dans la province de Québec, où, s'il faut en croire certains politiciens, beaucoup de gens ne comprennent pas très bien les questions politiques, tout cela est bel et bon, surtout quand il s'agit de soulever les préjugés des Canadiens-français contre le gouvernement, tout cela parce que le premier ministre avait cru convenable de confier à mon humble personne le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, dont l'acceptation est une humiliation pour la province de Québec. Ce sont là les propres paroles de l'honorable député de Jacques-Cartier, le leader de l'opposition représentant la province de Québec. Si ses efforts ne tendent pas ici à faire flèche de tout bois pour créer de l'effet, j'avoue ne pas comprendre la signification de ses discours. Mes honorables amis pourront trouver, dans le " Journal ", de quoi s'édifier amplement, en lisant à quel point les provinces de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard se sont dégradées, parce que, depuis l'établissement de la Confédération c'est toujours là qu'on a choisi le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Maintenant, M. le président, on a beaucoup parlé des déclarations que j'ai faites. Je ne veux pas faire perdre inutilement du temps au comité. Mais si vous voulez bien relire la premier discours que j'ai prononcé au club libéral de Montréal, après avoir été assermenté comme ministre, vous verrez là exactement en quoi consistaient ces déclarations. J'ai fait remarquer alors à mon auditeur l'importance du ministère, et j'ai appuyé d'autant plus là-dessus qu'on avait voulu faire de tout cela non pas une question de politique, mais une tentative de soulever les préjugés de nos concitoyens de Québec contre le gouvernement. Comment me suis-je alors exprimé? J'ai dit qu'il y avait certains travaux, certaines fonctions, qui relevaient actuellement du ministère des Travaux publics, mais qu'il y avait là une anomalie que le gouvernement avait décidé de faire disparaître. J'ai mentionné, entre autres, les levés hydrographiques. J'ai dit : Comment se fait-il, messieurs, que le service des levés hydrographiques, dont l'importance est si grande pour la sûreté de la navigation, soit confié au ministère des Travaux publics pour la partie s'étendant de Montréal à Québec, à celui de la Marine et des Pêcheries depuis Québec jusqu'à Belle-Ile, celui des Chemins de fer et Canaux de Montréal à Kingston, puis de nouveau au ministère de la Marine et des Pêcheries depuis Kingston jusqu'aux lacs inclusivement ? J'ai aussi ajouté :comment se fait-il que tant d'accidents se produisent sur nos voies navigables ? Si l'on cherche à remonter à la cause de ces accidents, on constate que les fonctionnaires des divers ministères se renvoient toujours le blâme de l'un à l'autre.

M. CASGRAIN : Le service des levés hydrographiques appartient-il dans le moment aux Travaux publics ou à la Marine et aux Pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le répète, ce service appartient au Travaux publics pour la partie s'étendant de Montréal à Québec, à la Marine et aux Pêcheries de Québec à Belle-Isle, aux Chemins de fer et Canaux de Montréal à Kingston, et à la Marine et aux Pêcheries de Kingston aux grands lacs. Il y a donc ainsi quatre sections recevant de différents contrôles, et tout cela sur une même route, celle du Sait-Laurent. J'ai déclaré à cette assemblée qu'il y avait là une anomalie, et que tout le service des levés hydrographiques devrait être sous un même contrôle, soit d'un ministère ou d'un autre. Qu'ai-je dit encore, en continuant la même argumentation? J'ai signalé une autre anomalie par rapport aux commissaires des ports. J'ai dit qu'il y avait trois commissions de ports, une à Québec, une à Montréal, et l'autre à Trois-Rivières, toutes trois relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Mais si l'on a quelque chose à faire exécuter, il faut d'abord obtenir l'autorisation du ministère des Tra-

vaux publics. N'est-il pas raisonnable de demander que le ministère de la Marine et des Pêcheries ait quelque chose à faire avec ces travaux, bien qu'ils puissent être entièrement sous le contrôle des Travaux publics pour ce qui regarde la distribution du patronage, et ainsi de suite?

En effet, ces travaux sont exécutés avec leurs propres fonds empruntés au nom du gouvernement. Tout de même, ne conviendrait-il pas que le ministère de la Marine et des Pêcheries eût son mot à dire au sujet de ces travaux ?

On peut décider de construire un quai là où il n'y a pas d'eau, et le ministère de la Marine et des Pêcheries ne peut rien trouver à redire. On peut construire un élévateur, ou exécuter tous autres travaux relatifs aux transports et à la navigation sans demander l'avis du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ce sont là les anomalies dont j'ai parlé. Il y en a encore d'autres. Il y a, par exemple, les travaux de dragage du Saint-Laurent ainsi que le creusage du chenal. Je ne prétends pas que ces travaux doivent être immédiatement transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, parce que ces vastes entreprises, qui sont déjà commencées, devront mieux pouvoir se continuer sous la direction du ministère des Travaux publics. Mais, assurément, un homme public doit avoir le droit de discuter ces questions et de soumettre ces faits à la considération de ses concitoyens. Mes concitoyens se sont rangés à l'avis que j'ai exprimé sur tout cela. Ils savaient ce que j'avais déjà fait, ils savaient par mon passé ce que je pouvais faire et ce que je ferais ; ils ont eu confiance en moi, et m'ont préféré à l'honorable député de Jacques-Cartier et à ses confrères qui étaient venus faire la lutte dans Maisonneuve. Et bien que ces messieurs ne se soient pas fait faute de prédire que je ne serais pas réélu, mes concitoyens de cette circonscription ont bien voulu me choisir pour leur représentant. J'allai ensuite dans Terrebonne que j'avais eu l'honneur de représenter, et je continuai là la campagne électorale comme je l'avais fait dans Maisonneuve. On avait répété alors un peu partout, à droite et à gauche, que la trahison dont je m'étais rendu coupable rejaillirait sur le parti libéral. Et cependant, Terrebonne n'avait jamais jusqu'alors élu un député libéral.

Dans le moment c'est un député libéral qui représente ce comté, et ce député a été élu à une majorité plus considérable que ce qui s'est jamais vu jusqu'ici. Voilà ce qui s'est passé, et vous voyez là quels ont été les résultats des discours de l'honorable député de Jacques-Cartier et de ses amis, qui essaient encore de soulever les préjugés des électeurs de la province de Québec. Ainsi que l'a si bien exposé mon très honorable chef, on ne doit pas compter que la province de Québec se laissera jamais entraîner par des discours de ce genre. La chose ne s'est jamais vue—j'en remercie le ciel—et cela ne se verra jamais. Si l'honorable député de Jacques-Cartier a dit la vérité quand il a déclaré que des cabaleurs avaient redoublé d'instances auprès des électeurs, pendant la dernière élection, pour les engager à voter en faveur du très honorable leader du gouvernement, ils se servaient là d'un argument qui ne manquait certainement pas de force. Ces cabaleurs et les gens à qui ils s'adressaient savaient parfaitement qui était le candidat, et en élisant le ministre de la Marine et des Pêcheries ils savaient qu'ils élisaient un fidèle et loyal ami du très honorable leader du gouvernement et du parti libéral.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : Assurément, M. le Président, on me permettra de dire ici quelques mots. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries vient de lire un article qui m'impose le devoir de me lever pour lui répondre. Cet article, que je ne crois pas avoir jamais écrit moi-même, a été publié en 1897. J'étais alors un peu plus jeune que maintenant, et je n'étais pas non plus aussi absorbé par mes travaux de journaliste. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries briguait alors les suffrages des électeurs à la mairie de Montréal. Mais avant d'aborder ce sujet de nos affaires municipales, j'aimerais à dire quelques mots sur la question principale qui a été soulevée. Laissez-moi dire, tout d'abord, que je n'ai jamais été d'avis, et que je ne suis pas non plus d'avis aujourd'hui que le portefeuille des Travaux publics ou de la Marine et des Pêcheries ou des Finances, ou de tout autre ministère, doive appartenir exclusivement à une province. Nous sommes une population mixte, et j'ai l'espoir que nous nous efforçons de constituer ici une nation.

J'ai eu l'honneur, durant près de six ans et demi, d'être ministre des Travaux publics pour tout le Dominion—non pas exclusivement pour la province de Québec, mais pour tout le Dominion. Et quels que soient les différends qui ont surgi entre mes anciens amis politiques et moi-même, j'espère qu'on m'accordera, quelle que soit la race à laquelle on puisse appartenir, que je n'ai jamais été plus partial pour l'une de ces races que pour l'autre. Le ministère des Travaux publics n'appartenait pas exclusivement à la province de Québec. J'aurais été certes très heureux si ce département eût continué à appartenir à cette province, ainsi que les choses se sont passées depuis plusieurs années. C'était là tellement mon avis que, malgré les différends personnels que l'on sait s'être élevés entre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et moi-même, j'ai nettement déclaré dans la "Patrie",—et j'avais alors pris charge entière de ce journal,—que je n'aurais pas la moindre objection à voir cet honorable gentleman devenir ministre des Travaux publics. J'ai exprimé cet avis publiquement, et c'est là aussi ce que j'ai dit en particulier à mon

très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Mais les amis politiques combattaient vivement dans le temps la nomination de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je n'eus plus rien à faire avec cette nomination, et je ne me prononçais ni dans un sens ni dans l'autre. Mais il y eut de vives remontrances, et une opposition violente se produisit dans les rangs libéraux contre la nomination de l'honorable député de Maisonneuve. Cette opposition provenait, je pourrais dire pour la plus large part, du moins pour une bonne part, de ceux-là même qui lui avaient fait la lutte au cours de sa carrière municipale. Je ne crois pas qu'il convienne de discuter ici toutes les affaires municipales de Montréal. Cependant, comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a cru bon de citer un article qui a été publié il y a six ans dans la "Patrie", force m'est bien de m'arrêter là-dessus quelques instants. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries avait été pendant plusieurs années président du comité de la voirie de la ville de Montréal, et il a été maire de cette ville durant deux ans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quatre ans.

L'honorable M. TARTE : Je demande pardon à mon honorable ami. Quatre ans, cela est très long.

M. BELCOURT : Cela aurait pu être plus long.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Cela aurait pu être plus long, mais la ville de Montréal en décida autrement. Ceux qui manifestaient le plus d'opposition à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries étaient les libéraux les plus éminents de la ville de Montréal. En 1897, il a été élu maire, et on l'a réélu en 1900. Je dois dire qu'il avait été fort difficile dans le passé de susciter de l'opposition à l'honorable ministre. Je parle ici en présence de plusieurs personnes de la ville de Montréal qui ont pris part aux élections municipales. Le cri de race a été le principal levier dont se soit alors servi tout le temps l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je viens opposer le démenti le plus catégorique à ce que l'honorable député vient de dire. Il ne peut pas citer un seul mot de moi, à l'appui de ses allégations. Qu'il essaie, s'il le peut. Tout cela ne repose sur aucun fondement.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre sait parfaitement que ce que je viens de dire est parole d'évangile. Il y eut un temps où l'élément anglais avait la majorité dans le conseil de ville de Montréal. Mon honorable ami et d'autres se mirent en tête —je ne les blâme point—que les Canadiens-Français devaient avoir leur part, et ils soulevèrent une vive agitation pour en arriver à contrôler les affaires municipales. L'honorable ministre a fait la lutte sur la question de race. C'est ce cri de race qui a été le grand levier, pour lui et ses amis, durant des années.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je nie cela.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami peut le nier si bon lui semble, mais il sait que je dis ici la vérité.

Quelques VOIX : Retirez cela.

L'honorable M. TARTE : J'accepte sa dénégation, au sens parlementaire du mot, mais mes paroles n'en seront pas moins lues par toute la ville de Montréal.

M. COWAN : Vous l'avez appuyé en apparence ?

L'honorable M. TARTE: J'ai dit qu'il était en vérité fort difficile de lui susciter de l'opposition.

M. COWAN : Vous avez essayé ?

L'honorable M. TARTE : J'ai essayé et j'ai réussi.

M. COWAN : Quand cela ?

L'honorable M. TARTE : Les libéraux les plus éminents vinrent me voir à "La Patrie"; ils allèrent aussi voir à divers reprises le très honorable leader du gouvernement, et lui représentèrent qu'on était en train de gâcher complètement les affaires de la ville de Montréal. La campagne municipale dirigée contre mon honorable ami (l'honorable M. Préfontaine) prenait sa source dans les bureaux du "Herald." Les gens du "Herald" vinrent me voir personnellement à mon bureau. Les chefs du parti libéral à Montréal—je les nommerai, si on l'exige, parce qu'il n'y a là rien de secret—vinrent aussi me voir pour me demander si la "Patrie" consentirait à prendre part à la lutte, parce qu'ils pensaient que, sans journal français, il n'y avait pas à espérer jamais voir le parti de la réforme triompher à Montréal. Mon honorable ami (l'honorable M. Préfontaine) s'était allié dans le temps à un certain groupe du parti conservateur qui avait la "Presse" pour organe, et sans journal français à opposer à la "Presse", il était inutile d'engager la lutte. Je donne toutes ces explications afin qu'on puisse comprendre comment il se fait que la "Patrie" ait été entraînée dans cette campagne municipale. Cela nous prit un peu de temps avant d'obtenir les réformes que nous désirions à Montréal. En 1900, la plupart des échevins qui étaient fidèles à mon honorable ami (M. Préfontaine) furent défaits, et il resta seul de tout son groupe dans le conseil municipal. On lui permit de rester maire, mais on lui avait à jamais coupé les ailes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : En 1902, il remua ciel et terre pour se porter de nouveau candidat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'étais pas ici.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre s'absenta du pays, mais il se porta candidat. Il ne put pas se faire élire et se retira. Mais ce ne sont là que des choses municipales, et je n'en aurais pas parlé si je n'y avais pas été invité par mon honorable ami (l'honorable M. Préfontaine). En 1897, il paraît que la "Patrie" l'a appuyé. En 1900, on lui permit de se faire élire, aux conditions qui ont été dites. En 1902, il a été défait, et cela pour son plus grand bien, car on en a fait depuis lors un ministre. Parlons maintenant de sa dernière campagne électorale. Il n'y a pas le moindre doute qu'il a déclaré à ses électeurs qu'une partie du ministère des Travaux publics serait transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries. Ses paroles ont été rapportées mot pour mot, et ce qu'il a annoncé ne se fera pas. Cela me suffit. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a eu parfaitement raison de dire que le service des levés hydrographique devrait être confié au ministère de la Marine et des Pêcheries. Je suis absolument de son avis là-dessus. La raison qui a porté le ministère des Travaux publics à entreprendre les levés du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, c'est que ce ministère exécutait dans le temps des travaux considérables de dragage, et qu'il était nécessaire d'avoir sur ces travaux le plus d'informations et de données possibles ; mais il n'a jamais été question d'empiéter sur les droits d'un autre ministère. Ces travaux de dragage touchent maintenant à leur fin. Mon honorable ami (l'honorable M. Préfontaine) peut maintenant avoir ce service de levés hydrographiques, si cela lui fait plaisir ; dans un an tous les travaux seront terminés. Je répète qu'on ne saurait invoquer le moindre prétexte plausible pour exiger qu'un ministère quelconque appartienne toujours à une province. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a parlé d'appels qui ont été adressés, dit-il, lors des élections de 1896 et de 1900. Il y a eu des appels des deux côtés, et j'en ai lu moi-même plusieurs. J'espère que pareille chose n'arrivera plus.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : J'ai l'espoir qu'à l'avenir nous nous bornerons à discuter les mérites seuls des questions politiques qui nous seront soumises, car ce pays a maintenant pris assez d'importance pour qu'on ne s'attarde plus à des enfantillages.

Mon honorable ami (M. Monk) me permettra de lui dire que je ne partage pas l'avis qu'il exprime, que dans la province de Québec, nous ne pouvons pas discuter aucune question politique d'une manière indépendante. En effet, je dois avouer que le nom du très honorable premier ministre joue un grand rôle dans la province de Québec.

Quelques DEPUTES : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Je suis, au vrai sens du mot, un enfant du sol. Je suis le fils d'un cultivateur, et je prétends que les Canadiens-français, cultivateurs, ouvriers ou autres, ont au cœur assez d'indépendance pour discuter les questions politiques comme elles doivent l'être. Il n'y a aucun doute que le nom de mon très honorable ami est très puissant dans la province de Québec, mais je ne craindrais nullement de discuter avec lui, dès maintenant, les questions politiques, ainsi que je l'ai fait dans le passé, et j'attendrais avec confiance le verdict du public, si ma cause est bonne.

Quelques DEPUTES : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : La province de Québec est l'égale des autres provinces du Dominion.

Quelques DEPUTES : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Nous ne nous laissons entraîner ni pas un nom, ni par les passions. Il est possible que certaines gens aient des préjugés, mais cela se voit dans toutes les parties du Dominion.

Un DEPUTE : Partout?

L'honorable M. TARTE : Oui, partout. Je proteste de façon amicale, mais aussi fermement que je le puis, contre l'assertion que le nom de sir Wilfrid Laurier est si puissant que nous ne pouvons pas discuter avantageusement les questions politiques dans notre province. Il peut se faire que nous soyons obligés de discuter ces questions avant longtemps avec mon très honorable ami, et les électeurs de la province de Québec prêteront une oreille aussi attentive aux paroles de mon honorable ami de Jacques-Cartier qu'à mes propres paroles, ou à celles de tout autre orateur. Je suis sûr que l'opinion exprimée là-dessus par mon honorable ami (M. Monk) ne rend pas sa vraie pensée sur cette question.

Maintenant, M. le président, peut-être avons-nous trop compté, nous qui sommes de Montréal, sur l'indulgence de la Chambre en discutant nos affaires municipales, mais comme ces affaires se rattachant quelque peu à nos divergences politiques, il convenait tout aussi bien de régler cela à l'amiable, comme j'ai essayé de le faire.

M. LEMIEUX : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques de mon honorable ami (M. Monk), et je suis surpris qu'il ait soulevé une telle querelle au sujet d'un incident qui aurait dû, ce semble, être considéré réglé par ce qui s'est passé il n'y a que quelques jours. Je ne serais pas, quant à moi, intervenu dans ce débat, si ce n'était que je dois relever quelques insinuations que l'honorable député de Jacques-

Cartier (M. Monk) a faites sur mon humble personne. Il a déclaré que, comme membre du parti libéral, j'avais fait appel aux passions et aux préjugés dans la province de Québec, afin de soutenir le parti libéral, ou plutôt ce qu'il s'est plu à appeler la cause du très honorable chef du gouvernement. Je tiens à déclarer à mon honorable ami (M. Monk), de la façon la plus respectueuse et la plus courtoise, parlant ici dans cette Chambre—qui est bien le tribunal devant lequel je dois me présenter—que je n'ai jamais, de toute ma carrière politique, adressé les sortes d'appels dont il a parlé.

Quelques DEPUTES : Ecoutez! écoutez!

M. LEMIEUX : J'ai rencontré l'honorable député dans quatre comtés, où des élections ont eu lieu récemment. J'ai adressé la parole en même temps que lui, dans plusieurs débats politiques, et je le mets au défi de venir dire maintenant qu'il m'ait jamais entendu adresser les appels dont il s'est plaint. Je dis que cela ne m'est jamais arrivé. Mais, M. le président, laissez-moi vous indiquer la ligne de conduite que l'honorable député a suivie dans la province de Québec depuis quatre ou cinq ans. L'année dernière, parlant de la politique fiscale, j'ai cité les remarques qu'il avait faites devant le club Morin, qui est un club conservateur très influent de Montréal.

Je citerai de nouveau ces déclarations, non d'après les comptes rendus de " La Patrie " ni de tout autre journal canadien-français, mais, telles qu'elles ont été télégraphiées au " Mail and Empire," de Toronto, le principal organe du parti conservateur en ce pays. Voici ce que, d'après le compte rendu de ce journal, mon honorable ami a dit :

Laurier manque à son devoir envers Québec. Son titre de premier ministre ne fait aucun bien aux Canadiens-français. Remarquable discours de F. D. Monk.

Et le " Mail " continue :

Par la nature même de ses fonctions, sir Wilfrid Laurier était obligé de faire chaque jour des concessions. De même quand les subventions aux provinces furent mises à l'étude, l'Ile du Prince-Edouard reçut une gratification, le Nouveau-Brunswick en recevra également une, mais on ne tient pas compte des revendications de Québec. On peut en dire autant des stations agronomiques. Toutes les autres provinces en ont une, mais la province de Québec est négligée. Dans le département de l'immigration, dirigé par M. Sifton, les Canadiens-français sont virtuellement ostracisés. On dirige l'immigration vers l'extrême ouest, au préjudice de Québec. Au sujet des travaux du port de Montréal, M. Monk a dit qu'on avait temporisé des années durant avant de les entreprendre, uniquement parce que le gouvernement craignait de faire quelque chose pour la province de Québec d'où le premier ministre du Canada tire son origine. M. Monk a prétendu que, sur toute la ligne, la province de Québec n'avait retiré aucun profit de la présence de l'un de ses fils à la tête des affaires, mais qu'au contraire elle avait perdu de son prestige et de ses avantages.

Voilà le discours que tenait mon honorable ami dans chaque lutte électorale dans notre province. Et il ose déclarer dans cette enceinte que nous, les membres du parti libéral, suscitons des animosités de race contre son propre parti, tandis que, ainsi que je l'ai démontré clairement, nous avons à nous défendre contre de telles tactiques du haut de la tribune populaire.

J'ai dernièrement rencontré l'honorable député dans les comtés de Maisonneuve et de Terrebonne, et force m'est de dire, pour éclairer la Chambre, que c'est là le langage qu'emploie mon honorable ami quand il adresse la parole aux électeurs canadiens-français. J'ai ici le rapport textuel d'un discours qu'il a prononcé peu après l'entrée dans le ministère de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Vendredi, le 14 novembre dernier, l'honorable député parlait à Trois-Rivières. Je traduis son discours. Voici ce qu'il disait :

Quel spectacle s'offre à nous ! De quoi sommes-nous les témoins attristés ? Vous voyez enlever à la province de Québec le ministère le plus important de l'administration. Si M. Tarte a géré son déportement d'une manière convenable pourquoi ne se trouverait-il pas un honnête homme pour le remplacer ?

C'est ainsi que l'honorable député parlait de sa propre province et de nos hommes publics.

Pourquoi a-t-on choisi pour nous enlever ce ministère le temps où il y a tant de travaux publics à entreprendre ici et à Montréal ? La raison de l'hésitation mise à la nomination du successeur de M. Tarte, c'est que M. Sutherland prétendait que la province d'Ontario avait le droit d'avoir ce ministère. Pourquoi M. Préfontaine n'a-t-il pas insisté pour obtenir le démembrement de ce ministère et pourquoi n'a-t-il pas défendu nos droits ?

C'est le texte même du discours prononcé par l'honorable député au moment où l'honorable représentant de Maisonneuve était invité à faire parti du cabinet. J'étais aussi présent lorsque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a porté la parole devant le club libéral de Montréal-est et qu'a-t-il dit ? A-t-il déclaré formellement que le ministère des Travaux publics serait absorbé par le ministère de la Marine et des Pêcheries. M. l'Orateur, j'affirme hardiment qu'il ne l'a pas déclaré. J'ai entendu ses paroles auxquelles je prêtais une oreille attentive. Il a dit qu'au cours d'un entretien qu'il avait eu la veille avec ses collègues, on lui avait demandé de préparer un rapport sur la possibilité d'attribuer au ministère de la Marine et des Pêcheries une partie des fonctions du ministère des Travaux publics.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra-t-il—?

M. LEMIEUX: Certainement.

M. MONK : Voici ce que mon honorable ami, lui-même, a dit au cours d'une interview publiée dans la " Presse " :

C'est un ancien lutteur et je le félicite de sa nomination. Je ne connais pas les intentions

du gouvernement au sujet des changements qui seront apportés dans le ministère des Travaux publics. Si les remaniements dont on parle ont lieu, le ministère des Marine et des Pêcheries deviendra très important. J'espère sincèrement qu'ils auront lieu, car la route du Saint-Laurent, qui intéresse à un si haut point la province de Québec, en profitera.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. LEMIEUX : Ce compte rendu est fidèle, et je ne rétracte pas un seul mot. Ce que j'ai dit est vrai, et j'espère qu'on le constatera finalement.

Mais, certes, mon honorable ami est un parlementaire trop expérimenté pour ressusciter de pareilles rengaînes. Croit-il un seul instant qu'il n'y a pas au pays assez de reporters, de journalistes et de bureaux de télégraphe pour enregistrer les discours des hommes publics au cours d'une luttre électorale ?

J'avertis mon honorable ami que chaque fois qu'il tiendra dans la province de Québec le langage qu'il a tenu depuis six ou sept ans, la presse libérale, à défaut des journaux conservateurs, reproduira fidèlement ses paroles.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. LEMIEUX: Il y a cinquante ans que le parti auquel appartiennent les honorables députés soulève contre nous les préjugés de race et de religion. J'en appelle au témoignage des vieux parlementaires qui m'entourent, j'en appelle à l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui, depuis un demi-siècle, a combattu vaillamment dans l'arène politique.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. LEMIEUX : Qu'il rappelle à la députation de quelle manière les libéraux canadiens-français, qui ont fait la lutte autrefois, ont été traités par les conservateurs. Pendant plusieurs années les libéraux de la province de Québec furent bannis de la vie publique et même chassés du giron de l'Eglise. Ils ne pouvaient pas paraître à la tribune politique. On les traitait de mauvais catholiques et d'ennemis de la société. Mais, peu à peu la vérité se fit jour. Ils avaient un chef puissant dans la personne de mon très honorable ami, le premier ministre. Nous eûmes en lui un homme qui ne fomenta pas les préjugés de ceux de sa race, mais qui s'adressa à leur intelligence et à leur conscience, et qui fit respecter le titre de libéral dans cette province autant qu'il est aujourd'hui respecté par tout le Dominion. Maintenant, on ne nous chasse plus de l'Eglise, les autorités constituées nous respectent, en dépit de l'attitude peu charitable et déloyale des chefs du parti conservateur à notre égard. Grâce à l'enseignement magistral de notre chef, nous avons tous appris à apprécier nos droits de citoyen.

Cependant, si l'honorable représentant de Jacques-Cartier a soulevé ce débat, je comprends que c'est parce qu'il n'a pas voulu que l'honorable député de Montmorency prenne les devants. Nous savons tous qu'il en est ainsi. Comme on dit en français, c'est un secret de polichinelle qui court les rues de Montréal que mon honorable ami de Montmorency convoite la succession de l'honorable député de Jacques-Cartier, et ce dernier a ressassé aujourd'hui une vielle rengaine dont on avait fait prompte justice l'autre jour, afin d'affirmer son autorité. Vous ignorez probablement, M. l'Orateur, qu'au lendemain de l'élection qui eut lieu en novembre et décembre derniers, la principale feuille conservatrice à Montréal, "Le Journal", qui était alors son organe, mais qui a fait volte-face depuis et a donné son allégéance et son appui à l'honorable représentant de Montmorency, lui a dit carrément qu'il ne pouvait pas demeurer à la tête du parti conservateur de la province de Québec, à moins de changer ses batteries politiques. Il est notoire que le député de Jacques-Cartier a été désavoué par une faction de son propre parti et par l'organe attitré de ce parti, et c'est ce qui explique la petite comédie à laquelle nous avons assisté cet après-midi. Hier, c'était l'honorable député de Montmorency qui prenait les devants en mettant sur le tapis l'affaire Treadgold et, aujourd'hui, l'honorable représentant de Jacques-Cartier affirme de nouveau son autorité en attaquant l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, bien que le député de Montmorency ait soulevé la même question il y a quelques jours. Je dirai en toute sincérité à mon honorable ami de Jacques-Cartier qu'il possède la confiance de sa vaillante mais peu nombreuse phalange de partisans de la province de Québec et que, à mon avis, son rival, le représentant de Montmorency, ne réussira pas à lui enlever le commandement.

M. CASGRAIN : Ce n'est pas mon dessein de répondre bien longuement au discours passionné que vient de prononcer l'honorable représentant de Gaspé qui me paraît en vouloir soit au député de Jacques-Cartier (M. Monk) soit à moi-même.

M. LEMIEUX : Pas du tout; vous êtes mes meilleurs amis.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami s'est laissé gagner par l'émotion et la colère, sans motif apparent, à moins qu'il n'ait voulu emboîter le pas derrière l'honorable premier ministre, et il a fait un discours dans le même sens que ce dernier. Qu'il me permette de lui dire qu'il ne sied pas, à lui surtout, de se livrer à ces attaques personnelles; car, si nous voulions user de malice, nous pourrions faire allusion à une élection qui eut lieu dans Gaspé et rappeler certains incidents qui ne lui feraient certainement pas honneur. Mais, je ne me propose pas de me livrer à ces personnalités ni de rappeler le passé, ainsi que l'a fait l'honorable député en évoquant l'époque où, à son dire, les conservateurs bannissaient

de l'église les libéraux dans la province de Québec.

Je me bornerai à remonter jusqu'à l'élection générale qui eut lieu ne 1896, lorsque le grand cheval de bataille des députés de la droite et de leurs amis de la province de Québec consistait à accuser le gouvernement conservateur d'avoir fait voter $3,000,000 pour l'achat de fusils et pour engager les Canadiens-Français à combattre pour la défense de l'empire. Ils allaient de paroisse en paroisse ameutant la population contre les conservateurs, parce que, disaient-ils, nous avions fait $3,000,000 pour acheter des fusils afin d'enrôler nos enfants et les envoyer guerroyer pour l'Angleterre dans les pays éloignés ? N'est-ce pas là ce que mon honorable ami appelle attiser les préjugés nationaux ? Et je pourrais montrer du doigt sur les banquettes de la droite un ministre qui, bien qu'il ne prenne pas souvent part aux débats de la Chambre, est un orateur populaire emporté, qui fut l'un des plus grands coupables à cet égard.

Je ne veux pas non plus m'arrêter à une accusation portée au cours de l'élection de 1900, par des députés marquants de la droite qui vinrent me combattre pendant cette élection et qui me reprochèrent surtout d'être né dans Ontario, de parler l'anglais presque aussi facilement que le français et d'envoyer mon fils dans une institution anglaise et protestante. N'est-ce pas là ce que mon honorable ami appelle soulever les préjugés nationaux ? Pourtant, les députés qui se sont rendus coupables d'une pareille conduite cherchent à faire la leçon à la gauche parce que, dans l'accomplissement de notre devoir et dans l'exercice de nos droits, nous déclarons que la province de Québec a été bafouée lorsque le représentant de Maisonneuve (l'honorable M. Préfontaine) a accepté le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, au lieu d'insister afin d'obtenir celui des Travaux publics que venait de remettre le député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte). Nous déclarons qu'en ramassant cette pitance, le ministre de la Marine et des Pêcheries a infligé un affront à sa province.

Inutile d'expliquer les paroles contenues dans le discours que j'ai prononcé à Trois-Rivières et que le premier ministre a citées. Il n'y a pas lieu de me défendre d'avoir employé ces expressions. Je m'en tiens à ce que j'ai dit et je mets mon très honorable ami au défi de citer dans aucun de mes discours une seule phrase dont j'aurais à rougir devant la Chambre. C'est plus que mon très honorable ami et plusieurs de ceux qui l'environnent ne sont en état de dire.

Oseront-ils répéter ce qu'ils ont dit à Chicoutimi et dans d'autres endroits de la province de Québec, au cours des élections de 1896 et 1900 ? Je les mets au défi de le faire. Je le répète, qu'ils lisent, si cela ne les fatigue pas trop, n'importe quel des discours que j'ai prononcés dans Québec ou dans Ontario, et me citent une phrase dont j'aurais à rougir devant mes collègues de la Chambre ou les citoyens du Canada. Qu'ai-je dit dans le discours que j'ai prononcé à Trois-Rivières ? J'ai déclaré que depuis 1878, le portefeuille des Travaux publics avait toujours été confié à un ministre originaire de la province de Québec, que c'était l'un des plus importants à la collation du Gouverneur général et du premier ministre, que depuis cette époque, un Canadien-français avait toujours présidé à ce ministère. J'ai déclaré que le ministre sortant avait habilement géré les affaires de ce ministère et que, dans les circonstances, le représentant de Maisonneuve devait mettre, comme condition à son entrée dans le cabinet, l'obtention de ce portefeuille. J'ai ajouté qu'à sa place je n'aurais pas subi l'affront d'accepter un portefeuille d'une importance secondaire——

Quelques VOIX : Ha ! ha !

M. CASGRAIN : Oui, je le répète, l'affront d'accepter un portefeuille d'une importance secondaire. J'aurais exigé qu'on me confiât le ministère des Travaux publics ou l'un des ministères les plus importants à la collation de mon très honorable ami.

Qu'ai-je dit de plus ? Me rappelant ce que le "Herald" et le "Witness" avaient dit et ce qu'on avait dû dire au leader du gouvernement, touchant le passé de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, j'ai dit qu'il semblait étrange—qu'il semblait que mon très honorable ami n'avait pas voulu confier au ministre des Travaux publics l'un des ministères dont le budget est considérable. Et j'ai déclaré que c'était un sujet d'humiliation pour mon honorable ami, et un affront qui rejaillissait sur la province de Québec, d'avoir accepté le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, qui n'est pas un ministère important et dont le budget soit considérable.

Voilà les sentiments que j'ai exprimés. Je n'ai pas à en rougir, et ce que j'ai dit, je le répète dans cette enceinte en présence de mes collègues, et je suis certain d'obtenir leur approbation.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations à huit heures.

## BILLS D'INTERET PARTICULIER.
## LA COMPAGNIE IMPERIALE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 71) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie dite "Imperial Company."—(M. Bickerdike.)

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable M. Fielding) : M. le Président, il me semble qu'il y a un malentendu au sujet du

présent bill. Je propose que le comité lève la séance, rende compte de ses délibérations et demande à siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de l'état de ses travaux.

## EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie dite "The Empire Accident and Surety Company."—(M. Calvert.)

Bill (n° 93) constituant en corporation la Shipping Federation of Canada.—(M. Bickerdike.)

## DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueuil. —(M. Geoffrion.)

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme.—(M. Brown.)

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson.)

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque Pacifique du Canada.—(M. Galliher.)

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest.—(M. Gauvreau.)

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de pont et de terminus de Montréal.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 169) autorisant le commissaires des brevets à faire droit à James Sinclair McDougall.—(M. Gallery.)

Bill (n° 170) constituant en corporation la Compagnie dite "The Nepigon Iron Range Railway Company".—(M. Dyment.)

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et du lac Erié.—(M. Stephens.)

Bill (n° 172) constituant en corporation la Banque Canadienne de cité et de comté.—(M. Rosamond.)

## SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. CASGRAIN : M. l'Orateur, lorsque la séance a été supendue à six heures, j'avais vraiment peu de choses à ajouter sur le sujet dont la Chambre est saisie ; cependant, après ce qui a été dit, il me semble utile de continuer ce débat pendant quelques instants de plus, afin d'obtenir du gouvernement ce que nous lui demandons depuis quelque temps ; une déclaration catégorique sur l'importante question du partage des attributions du ministère des Travaux publics entre celui-ci et le ministère de la Marine et des Pêcheries. A vrai dire, après les explications très claires que nous a fournies cet après-midi, le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), le comité sait probalement à quoi s'en tenir et il n'y a pas lieu de rien ajouter. D'un autre côté, il me semble que le gouvernement est tenu de nous dire s'il donnera suite aux déclarations que le ministre a faites dans une occasion importante ; autrement dit, si le ministre de la Marine et des Pêcheries était vraiment autorisé à parler comme il l'a fait. J'ai remarqué que le ministre et le représentant de Gaspé (M. Lemieux), lorsque tous deux ont abordé ce sujet, ne se sont pas prononcés très clairement sur ce qui devait avoir lieu. L'honorable leader de cette Chambre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) a aussi pris la parole, mais nous ne pouvons pas trouver dans son discours l'énonciation d'une politique arrêtée. Lorsque le ministre a répété ce qu'il a dit à l'assemblée de ce club libéral, le club libéral de la Partie-Est je crois, j'ai remarqué qu'il n'émettait pas les opinions que lui ont prêtées les journaux de Montréal. Je désire savoir s'il désavoue le compte rendu de son discours publié et dans "Patrie" et dans la "Presse," car les deux compts rendus sont couchés dans les mêmes termes. Or, mon honorable ami, ainsi que je l'ai dit dans cette Chambre l'autre soir, a vraiment tenu ce langage :

> Messieurs, soyons raisonnables, examinons la situation telle qu'elle est. Les travaux publics, à l'heure qu'il est, ont, en effet, une dépense à contrôler de plusieurs millions. Ceci est dépensé en bâtisses publiques, en entretien de bâtisses publiques, y compris les bâtisses du parlement d'Ottawa, et la construction de nouvelles bâtisses partout, dans chaque partie du pays, où il est besoin. De plus, le département des Travaux publics, jusqu'à aujourd'hui, s'est occupé à faire le creusage de nos rivières, à faire les travaux d'améliorations dans le port de Montréal avec l'aide, bien entendu, de la commission du havre et avec l'aide du département de la Marine et des Pêcheries. Mais si l'on met chacun à sa place et si l'on dit au département des Travaux publics, et cela non pas purement et simplement par des paroles, mais par des actes, si l'on dit simplement vous n'aurez sous votre contrôle, strictement parlant, que les travaux des bâtisses publiques et les améliorations publiques qui ont rapport avec l'entretien du pays, mais tout ce qui a rapport à la navigation, tels que les travaux de construction de quais, de construction d'élévateurs, tels que les travaux de cales sèches et ainsi de suite, si l'on dit : tout cela, cela dépend de la navigation, et cela dépend par conséquent du département de la Marine et des Pêcheries, et qu'on le mette dans une loi, est-ce que vous n'avez pas là toutes les garanties que vous pouvez désirer ? Mais l'on vous dit aussi : C'est pour en faire accroire à la province de Québec qui a toujours été sacrifiée.
>
> Eh bien, messieurs, encore une fois je vous le répète, soyons raisonnables. Si je vous dis, comme je l'ai dit d'ailleurs deux fois, que j'ai accepté un portefeuille dans les conditions qui viennent d'être mentionnées.

J'appelle sur ceci l'attention du comité :

> Eh bien, messieurs, encore une fois, je vous le répète, soyons raisonnables. Si je vous dis,

comme je l'ai dit d'ailleurs deux fois, que j'ai accepté un portefeuille dans les conditions qui viennent d'être mentionnées, c'est parce que j'ai cru sincèrement aux promesses qui ont été faites, aux déclarations qui ont été faites, et c'est parce que je suis convaincu que cette parole donnée, cet engagement pris, seront réalisés.

Telles sont les par les que le ministre de la Marine et des Pêcheries a prononcées. Il a explicitement déclaré que tous ces travaux qui dépendaient du ministère des Travaux publics seraient confiées à son ministère.

Il est allé plus loin. Il a ajouté : C'est à ces conditions-là que j'ai accepté le portefeuille de la Marine et des Pêcheries et ce sont les déclarations approuvées que je suis autorisé à faire au pays. C'est à ces conditions-là que je suis entré dans le cabinet et, sans elles, je n'aurais pas accepté de portefeuille. Mais, nous avons aussi la déclaration vague qui a été faite devant le comité. Mon honorable ami, qui a pris la parole cet après-midi, s'est borné à dire que probablement les levés hydrographiques qui maintenant dépendent en partie du ministère de la Marine et des Pêcheries en dépendront entièrement à l'avenir. Si l'honorable ministre n'avait pas fait aux électeurs de la province de Québec les déclarations précises que renferme ce discours, le résultat de l'élection de Maisonneuve eut été différent de ce qu'il a été lors de son élection. Le leader de la Chambre nous a déclaré que dès le début il avait le dessein de faire entrer dans le ministère l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; il est étrange qu'il ait tant tardé à prendre une décision, car tous se souviennent que trois semaines s'écoulèrent avant l'entrée de mon honorable ami dans le cabinet. Et pourquoi donc ? Parce que, chacun le sait, des députations nombreuses se succédèrent à Ottawa afin de recommander que le ministre ne fit pas partie du cabinet, mais que l'honorable député qui préside aux délibérations de la Chambre (l'honorable M. Brodeur) fut choisi comme l'un des ministres de la Couronne. Ainsi, le " Herald " de Montréal, qui n'est pas un journal conservateur, qui n'est pas un ami de la gauche, mais qui, au contraire, est l'un des principaux organes du parti libéral dans la province de Québec, est allé jusqu'à publier le portrait de M. l'Orateur et à dire :

Le " Herald " est aujourd'hui en mesure de déclarer que l'honorable M. L. P. Brodeur, représentant de Rouville et Orateur de la Chambre des communes, remplacera probablement l'honorable M. Tarte au ministère des Travaux publics dans le cabinet de sir Wilfrid Laurier.

Il n'y a aucun doute qu'il y eut à cette époque des dessentiments dans les rangs du parti libéral. Des députations nombreuses vinrent à Ottawa pour persuader au premier ministre de faire entrer dans le cabinet l'Orateur de cette Chambre (l'honorable M. Brodeur) plutôt que le représentant de Maisonneuve (l'honorable M. Préfontaine). On nous a promis il y a quelque temps une déclaration catégorique touchant la ligne de conduite que le gouvernement suivrait dans cette affaire ; pourquoi ces atermoiements ? J'en conclus que le ministère des Travaux publics, ayant été confié à mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland), ne sera pas démembré, et que le ministre croit en la divise " ce que nous avons, nous le gardons." Supposons que le gouvernement déciderait d'enlever le ministère des Travaux publics à mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) ou qu'il projetterait de diminuer l'importance de ce ministère ; je demande à la droite si les représentants des autres provinces, principalement ceux de la province d'Ontario, ne seraient pas sensibles à ce changement ?

Il n'y a rien d'extraordinaire dans les sentiments que j'ai exprimés et que le premier ministre a rappelés aujourd'hui. Pendant longtemps le ministère des Travaux publics fut l'apanage de la province de Québec, et j'ai simplement exprimé ce que pensait une province du changement qui avait eu lieu. Je suis certain que si on enlevait maintenant ce ministère à la province d'Ontario, nous entendrions les mêmes protestations de la part de celle-ci. La ' Gazette ', de Montréal du 12 novembre a publié le compte rendu suivant d'une interview avec le ministre de la Marine et des Pêcheries :

" Donnera-t-on de nouvelles attributions au ministère de la Marine et des Pêcheries,' a demandé le reporter. " Oui ", a répondu le ministre, " mais cela ne peut avoir lieu avant la réunion du parlement et la ratification de ce changement par les représentants du peuple. Vous savez que les attributions des différents ministères sont maintenant définies par une loi de la législature fédérale, et ce n'est qu'en modifiant cette loi qu'on pourra opérer ce changement. On ajoutera aux attributions du ministère de la Marine les travaux à exécuter dans le fleuve Saint-Laurent."

Je ferai remarquer à la Chambre qu'on n'a jamais démenti cette interview. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ajoute:

" Cela nous donnera les travaux de construction et d'entretien des quais dans les différents cours d'eau du Dominion. Cela donnera à mon ministère la surveillance de ce qui est compris ordinairement par l'expression " les moyens de transport." J'ai eu l'occasion d'étudier la question que j'étudierai encore davantage." Quant à ses censeurs de Montréal, M. Préfontaine a déclaré qu'il n'avait rien à dire dans le moment, mais que le temps prouverait qu'il n'est pas tel qu'on l'a dépeint.

Voilà qui corrobore le discours prononcé par l'honorable ministre, mais ce n'est pas tout. Quelque temps après avoir été assermenté, il s'embarqua sur le steamer de l'Etat, le " Frontenac," et, en compagnie de quelques amis, il descendit le Saint-Laurent en tournée d'inspection. Les organes ministériels dans la province de Québec annoncèrent que ce n'était là que le premier pas et que le ministre de la Marine accomplissait ce voyage comme pour prendre possession de cette partie du ministère des Travaux publics qui, à son avis, devait échoir au mi-

nistère de la Marine. C'était l'excuse qu'il offrait à ceux qui lui représentaient qu'en acceptant le ministère de la Marine il avait nui aux intérêts de la province de Québec.

Le premier ministre, dans son discours cet après-midi, a laissé percer des sentiments de colère dont nous avons rarement eu l'occasion d'être témoins. La seule explication de cette conduite, à mon sens, serait que le premier ministre était si mécontent du ministre de la Marine qu'il a cru devoir soulager sa mauvaise humeur en s'attaquant à mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier. Rien dans les observations de mon honorable ami (M. Monk) ne justifiait le ton et la conduite du premier ministre, mais ce dernier était si mécontent de son ministre de la Marine qu'il a jugé bon de s'en prendre au représentant de Jacques-Cartier.

On a fait allusion à des prétendues dissensions qui règneraient au sein de la députation conservatrice de cette Chambre. Qu'on me permette de dire à la droite qu'il n'existe pas de dissensions dans notre parti. Jamais l'accord n'a été aussi parfait au sein du parti conservateur qu'il l'est aujourd'hui.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CASGRAIN : Jamais le parti conservateur n'a été aussi unanime dans son opposition à ceux qui occupent les banquettes du trésor. Jamais il n'a été aussi d'accord, dans ses paroles et dans ses actes, à accomplir ce qu'il croit être son devoir envers les citoyens du Canada. Si la droite se délecte des potins de la rue au sujet de différends entre mon honorable ami (M. Monk) et moi, elle se contente à peu de frais. Lorsque en 1900, mon honorable ami (M. Monk) a été choisi à l'unanimité des voix par le parti conservateur de la province de Québec pour lui servir de chef, j'ai été l'un des premiers à approuver ce choix que j'ai considéré comme un présage assuré que nous remporterions la victoire à la prochaine élection.

Quelques VOIX : Très bien !

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CASGRAIN : Oui, et mes honorables amis de la droite savent que ce que je dis est la vérité ; ils le savent dans leur for intérieur. Mon honorable ami (M. Monk), depuis qu'il a été élu chef du parti libéral-conservateur de la province de Québec, a grandi dans l'estime et le respect de tous les membres de cette Chambre et de la population tout entière de la province.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Mon honorable ami (M. Monk) jouit à juste titre de l'estime et du respect de la députation, et je dirai à ces messieurs de la droite, si par hasard ils l'ignorent, que mon honorable ami n'a pas de partisan plus dévoué que moi. Le député de Gaspé (M. Lemieux) dit que j'ai des ambitions. M. l'Orateur, je n'ai pas l'ambition d'être le chef du parti conservateur, pas plus dans la province que dans le district de Québec. Je n'en ai ni le temps, ni les moyens ; et surtout, je n'ai pas les talents voulus, pour le cas où j'aurais cette ambition. Mais je me fais gloire d'être l'humble, le dévoué, le zélé partisan de mon honorable ami de Jacques-Cartier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. POPE : Je crois de mon devoir de prendre part brièvement à ce débat regrettable à certains égards. Dès le début de la session, je me suis plaint de ce qu'on avait enlevé à la province de Québec le département des Travaux publics, lequel pendant un si grand nombre d'années avait été administré par un représentant de cette province. J'admets qu'aucune province n'a le droit de réclamer un portefeuille plutôt qu'un autre ; mais je dis que depuis nombre d'années il a été reconnu que les deux grandes provinces d'Ontario et de Québec ont droit à une juste part des départements qui distribuent le patronage et font la dépense des deniers publics. Ces provinces renferment la grande majorité des contribuables canadiens, et il n'est que juste qu'elles soient représentées dans la mesure de leurs contributions au trésor. Les deux grandes provinces de Québec et d'Ontario devraient avoir dans le cabinet des représentants d'influence et de distinction ; c'est là un principe sûr, qui doit guider le premier ministre dans la composition de son ministère, au point de vue des affaires, abstraction faite des partis, des races et des religions. On ne dira pas, je pense, que c'est là un principe étroit ou discutable. Dans le cas dont nous nous occupons, il a dû y avoir quelque raison pour mettre de côté ce principe si bien reconnu. L'ancien ministre des Travaux publics, nous le reconnaissons tous, avait fait un bon travail, au meilleur de son jugement, et sauf les critiques auxquelles tout ministre, quelle que soit la sûreté de son jugement, est exposé. Il s'était appliqué avec beaucoup de soin et d'énergie à la conduite de son département, en vue de lui faire produire les résultats les plus avantageux pour le pays et de faire la distribution de l'énorme patronage dont il avait à disposer. Le premier ministre entreprit de choisir un successeur au ministre des Travaux publics, qui avait démissionné, et il prit beaucoup de temps à se décider. Ce ne fut pas l'affaire d'un instant. Il consulta les libéraux de tous les côtés, parfois à Québec, parfois à Ottawa, parfois à Montréal. Il se peut qu'il ait consulté des hommes d'affaires, dont quelques-uns ne sont pas du parti libéral. Dans la circonstance il n'était pas tenu de trouver un successeur au ministre des Travaux publics dans la personne du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. Il avait sous les yeux les noms d'un grand nombre d'autres députés, entre autres celui de M. l'Orateur et d'autres, très

capables de se charger d'un ministère d'importance raisonnable. Mais l'honorable premier ministre jugea à propos de nommer l'honorable député de Maisonneuve. Lorsqu'il fit ce choix, il savait à quoi s'en tenir sur le compte de cet homme politique. La carrière passée de celui-ci était de nature à le recommander à la faveur du premier ministre, ou elle ne l'était pas.

Le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries ayant eu naguère la direction des travaux publics de la ville de Montréal, qui est la plus grande ville du Canada, et dont les dépenses sont très fortes, était allé, certes, à la meilleure école possible en vue de se préparer à remplir les fonctions de ministre des Travaux publics du Canada. Il était passé, pour ainsi dire, par le stage du jardin de l'enfance, ce qui est parfois une excellente chose pour un futur ministre. Il s'y était distingué. Si ses états de service étaient satisfaisants, le premier ministre était très justifiable de le choisir, et il aurait dû lui assigner le département des Travaux publics. Si, au contraire, ces états de service n'étaient pas ce qu'ils auraient dû être, le premier ministre n'aurait pas dû l'inviter à faire partie du ministère du tout. Si nous étudions la carrière de cet homme politique dans sa province natale, telle que nous la trouvons racontée, non pas dans la presse conservatrice, mais par ses propres amis, nous serons en mesure de comprendre pourquoi le premier ministre a hésité à confier à cet honorable député la gestion d'un département à gros budget comme celui des Travaux publics. Son histoire nous a été racontée ici même aujourd'hui au moyen surtout d'extraits du Herald, de Montéral, et il n'est pas nécessaire que j'y revienne. Je citerai pourtant un passage du 10 novembre dernier :

> Le " Herald " particulièrement, dans le cours d'une campagne de cinq années contre la corruption et le gaspillage à l'hôtel de ville, fut amené à conclure que sa puissante influence s'était employée, et s'employait, à l'encontre des meilleurs intérêts de la ville. Nous ne saurions dire quelle idée M. Préfontaine se fait de ce que l'avenir lui réserve ; nous ne saurions dire davantage ce que sir Wilfrid Laurier pourra penser de l'affaire ; mais il est clair qu'à Montréal, où il a vécu au grand jour de la publicité, il se produira des doutes très graves quant à la sagesse de ce choix, non seulement chez le grand public, plus ou moins indifférent, mais aussi bien dans l'esprit de ceux dont la préoccupation particulière est la sauvegarde de l'administration.

J'ai parcouru la collection de ce journal, organe important du parti libéral dans la province de Québec, et j'y ai relevé des articles, parus à partir du mois de janvier 1900, où l'honorable ministre se trouve attaqué avec violence. Jamais homme politique au Canada, libéral ou conservateur, n'a été en butte à des attaques d'une telle hardiesse, d'une telle témérité. L'honorable ministre a dit aujourd'hui qu'il avait été acclamé dans la ville de Montréal, qu'après avoir été élu maire de la ville, il avait été continué en fonction pendant quatre ans. Voici, le commentaire du Herald, à l'occasion de sa retraite :

> Le désir de toute la ville c'est d'être débarrassée de la domination de M. Préfontaine et aussi du régime qu'il représente. Le préfontanisme veut dire la prostitution de l'autorité municipale au bénéfice de ceux qui sont en relations d'affaires avec la ville ; cela veut dire aussi négligence des services publics, corruption des bureaux municipaux, gaspillage des fonds publics, lesquels se produisent lorsque les membres du conseil étendent à eux-mêmes le traitement de faveur accordé aux grandes compagnies.

C'est là l'opinion exprimée par le Herald, de Montréal, au moment où l'honorable monsieur se préparait à prendre sa retraite. Il avait dit qu'il se retirait parce qu'il ne se souciait pas de se présenter de nouveau à l'élection. Le Herald, de Montréal, n'est pas de cet avis. Il dit :

> M. Préfontaine aurait voulu être maire encore une fois. Au dernier moment, il s'est retiré en faveur de M. Wilson-Smith.

Quel fut le résultat de cette retraite en faveur de M. Wilson-Smith ? Je n'hésite pas à l'affirmer, en se retirant en faveur de M. Wilson-Smith, il occasionna sa défaite. Celui-ci ne fut pas élu, mais celui au succès de qui l'on s'attendait le moins, M. Cochrane, fut élu maire de Montréal. Les gens du dehors ne se seraient pas imaginé que M. Cochrane l'emporterait sur M. Wilson-Smith. Mais il suffisait que cet honorable monsieur, dont l'histoire avait été racontée dans la presse de Montréal, se retirât en faveur de M. Wilson-Smith, pour que les électeurs se contentassent du choix de M. Cochrane, nonobstant la bonne opinion qu'ils avaient précédemment de M. Wilson-Smith. Ils ne voulaient pas de sa candidature avec une telle recommandation, et M. Cochrane fut élu maire. Avant de terminer, j'aimerais à dire un mot de la leçon que mon très honorable ami, le premier ministre, a jugé à propos de donner cet après-midi au sujet de divergences d'opinion qui existeraient parmi les membres de la gauche. Je me suis demandé ce que cela pouvait bien vouloir dire, n'ayant jamais entendu parler auparavant que de telles divergences d'opinion existassent. Sans doute, je ne suis qu'un humble membre du parti ; tout de même, comme nos chefs n'ont pas de chambre du conseil où se réunir et délibérer à l'écart de leurs partisans, nous formons tous ensemble un caucus indépendant, nous délibérons en commun et, par conséquent, il ne peut se produire de divergences parmi nous, sans que chaque membre du parti en soit informé. Je parle donc en connaissance de cause de cette affaire. Evidemment, certains amis de l'honorable ministre lui ont chargé son fusil de travers; et c'est vraiment une cruauté de leur part, car il lui arrive assez souvent de manquer son coup lorsqu'il charge lui-même son arme et la met

en position, pour n'avoir pas besoin de l'aide d'un autre. Assurément, on le trompe, et dans l'état de santé de l'honorable ministre, c'est un manque de générosité de la part de ses collègues de lui fournir des informations aussi dénuées de fondement. Je me rends compte, toutefois, du désir de l'honorable ministre de se trouver des compagnons d'infortune, il a été tellement éprouvé récemment. Il a dû se séparer d'un de ses ministres les plus capables, et, après avoir longtemps hésité, il lui a fallu accepter à sa place un homme qui a été attaqué par la presse de son propre parti plus qu'aucun homme politique ne l'a jamais été.

L'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) a cru bon, cet après-midi, d'informer la Chambre que les conservateurs avaient été les premiers dans la province de Québec à faire appel aux préjugés nationaux. J'ai été surpris d'entendre mon honorable ami faire une déclaration tellement contraire à la vérité, M. l'Orateur, il y eut naguère en ce pays un homme occupant un rang élève parmi ses compatriotes, et en même temps tenu en haute estime dans tout le Canada. Je veux dire le regretté sir George-E. Cartier. Son nom a été respecté par les conservateurs, depuis le jour où il débuta dans la politique jusqu'aujourd'hui. Lui a-t-on fait la vie bien douce ? N'a-t-il pas, au contraire, été harcelé jusqu'au tombeau par les organisations politiques avec lesquelles mon ami de Gaspé pactise ?

N'a-t-il pas été signalé alors à la vindicte publique par ce même parti, dont les chefs aujourd'hui le proclament un des plus habiles champions de la race canadienne-française en ce pays ? M. l'Orateur, on exploita contre lui les préjugés de race de la même manière qu'on les exploite aujourd'hui contre les chefs du parti conservateur dans la province de Québec. On l'accusa d'avoir des vues trop larges, de n'avoir pas assez de patriotisme du type étroit et provincial, sa politique ayant pour but l'union et l'harmonie de tous les citoyens du Canada, indépendamment de la religion ou de la race. Mais personne ne dira aujourd'hui que sir Georges Etienne Cartier ne fut pas de son vivant le plus grand défenseur des droits et des intérêts de ses compatriotes que la province de Québec ait jamais eu. Et lorsque l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) vient nous dire que le cri de race a été lancé en premier lieu dans la province de Québec par le parti libéral-conservateur, je le mets en présence des attaques dirigées par les libéraux de cette époque contre l'homme que nous reconnaissons aujourd'hui comme ayant eu toutes les qualités d'un grand chef. Non, ce n'est pas le parti conservateur qui est responsable d'avoir éveillé les préjugés de race dont nous avons tant entendu parler en ces dernières années. Mais si nous en venons à une époque plus récente, qui a été l'instigateur des animosités de race dans la province de Québec, ces années dernières ? Tout le monde ne sait-il pas que ce fut l'honorable



Honoré Mercier. Ce fut lui qui déchaîna les antipathies de race dans la province. Je n'ai jamais entendu dire qu'il fût conservateur. Je ne sache pas qu'il ait jamais eu de relations ou d'attache d'aucune sorte avec le parti libéral-conservateur. Et si nous en venons au temps actuel, je dirai qu'il n'y a pas d'homme dans la politique active plus prompt que notre habile et éloquent jeune ami de Gaspé à profiter de toutes les petites circonstances qui sont de nature à influencer ses compatriotes. Je me rappelle que dans le cours de la lutte électorale à Sherbrooke, lorsque le membre actuel (M. McIntosh) avait pour adversaire M. LeBaron, on chercha à gagner des votes à celui-ci, en disant que non seulement il était Canadien-français, mais issu de l'une des plus anciennes familles de France, et des meilleures familles françaises du Canada. Mon honorable ami de Gaspé fit le même appel dans Bagot, et en vérité il ne manque jamais l'occasion de faire appel au sentiment national toutes les fois que cet appel, dans son opinion, devra avoir de l'effet.

J'ai toujours nourri l'espoir, malgré de nombreuses déceptions, que nos amis libéraux de la province de Québec, acquerraient ici, par la pratique de la vie parlementaire, un esprit plus largement national, et que lorsqu'ils se trouveraient de nouveau en présence d'assemblées populaires, ils invoqueraient d'autres raisons que celles mises de l'avant cet après-midi par mon honorable ami de Gaspé et ceux qui l'entourent. Et pourtant je ne désespère pas encore de les voir apprendre un jour la grande leçon de la tolérance, et se convaincre qu'en offrant en vente et en prostituant sans cesse ce qui est à beaucoup d'égards un des meilleurs sentiments de notre nature, on ne travaille pas dans l'intérêt du Canada ou de la race canadienne-française dans la province de Québec.

L'honorable M. TARTE M. l'Orateur, à mon avis, il est important que les paroles mêmes prononcées par mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries soient consignées dans le compte rendu officiel des débats de cette Chambre. Je ne m'occupe pas pour le moment de discuter si mon très honorable ami le premier ministre a agi sagement ou non en assignant le portefeuille de la Marine et des Pêcheries à celui qui le détient à l'heure actuelle. Le très honorable premier ministre a jugé à propos d'inviter l'honorable député de Maisonneuve à faire partie du ministère. Indubitablement c'était son droit. Il l'a fait après mûre réflexion, j'en suis sûr. Un honorable député que nous respectons tous beaucoup, le président de cette Chambre, avait reçu, je pense, l'offre de la même position, et il l'avait acceptée ; mais la position ne lui a pas été donnée.

En faisant cette déclaration, je ne dévoile aucun secret, puisque je n'étais pas dans les secrets du gouvernement alors. Je déclare que le président de cette Chambre avait

eu l'offre de la position que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries obtint plus tard ; il l'avait acceptée, mais—je ne sais trop pour quelle raison—elle ne lui fut pas donnée. Cette déclaration ne peut être contredite, car c'est la vérité. Je m'en vais donc citer les paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries, afin qu'elles soient enregistrées. Il est important que le discours-programme d'un honorable député qui accepte un portefeuille dans le ministre soit connu, et qu'on lui donne suite, à moins qu'on n'ait quelque raison à donner pour ne pas le faire. Je cite les paroles de l'honorable ministre plus en détail qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, car il est utile que le pays sache à quoi s'en tenir sur cette affaire. Il est absolument hors de doute que l'honorable ministre a déclaré publiquement, ouvertement et solennellement qu'il avait été autorisé par ses collègues du ministère à dire que le département des Travaux publics lui céderait la gestion des travaux de dragage, d'améliorations des ports et autres travaux relatifs à la navigation. Il fit cette déclaration, et affirma à plusieurs reprises qu'il avait été autorisé par ses collègues et par le très honorable chef du gouvernement à la faire. Je citerai les paroles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries mot pour mot. Elles ont été rapportées non seulement dans La Patrie, et dans La Presse, mais dans les journaux anglais également. Il s'est élevé une discussion dans la province de Québec, à ce sujet, qui a duré à peu près un mois, particulièrement entre Le Presse et La Patrie. J'écrivis la plupart des articles dans La Patrie, en vue de démontrer que le département des Travaux publics ne devrait pas être démembré, tandis que La Presse, qui était et est encore, dans une grande mesure, l'organe personnel du ministre de la Marine et des Pêcheries, soutenait, au contraire, que celui-ci devrait avoir la gestion de certains services qui sont aujourd'hui sous la direction du département des Travaux publics. Qu'on me permette de citer les paroles mêmes de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je donnerai d'abord le texte français :

L'accusation qui est portée contre le chef du gouvernement qu'il a sacrifié la province de Québec en me choisissant comme un de ses collègues et en me confiant le département de la Marine et des Pêcheries, est une accusation dénuée de tout fondement de toutes les façons possibles.

Comment ? on pourra le dire ailleurs, dans d'autres parties de la province où je ne suis pas connu, mais on ne dira pas ici, à Montréal parmi la population qui me connaît depuis vingt-cinq ans, on ne dira pas à la population de Montréal et on ne lui fera pas accroire que Raymond Préfontaine est entré dans le cabinet Laurier en sacrifiant les intérêts de la province de Québec.

Il y a un autre sacrifice aussi que je n'aurais pas fait : c'est celui de négliger les intérêts de Montréal. Messieurs, en quelques mots—je n'ai pas besoin encore une fois de faire un discours politique ce soir, ni un exposé de mon programme, ni un exposé de la politique qui va être discutée d'ici à quelques jours dans les élections parlementaires qui vont avoir lieu, et surtout dans la mienne—laissez-moi vous dire que la question de l'acceptation du portefeuille qui m'a été donné a été discutée franchement, honnêtement, comme cela doit se faire entre gens honnêtes et entre politiciens qui veulent l'intérêt de leur pays. Et à cause de circonstances particulières dans les détails desquels il m'est impossible d'entrer ce soir, je vous dirai cependant que lorsque cette question-là a été discutée, le résultat du débat a été ceci : c'est que depuis 1867, depuis que la confédération existe, jamais le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, qui a pris une importance énorme depuis quelques années, n'avait été confié à un homme de la province de Québec et à un Canadien-français. Ah ! l'on croyait que l'on était habitué à croire que le ministère de la Marine et des Pêcheries devait nécessairement être donné à un homme des provinces maritimes, à un homme qui n'avait d'intérêts à sauvegarder que ceux de sa petite province, que ceux de cette partie limitée de la Puissance du Canada. Nous étions habitués à croire cela et une partie du peuple le croit peut-être encore aujourd'hui. Mais si j'ai accepté ce portefeuille, c'est parce qu'il a été constaté que le département de la Marine et des Pêcheries devrait comprendre non seulement ce qu'il comprend actuellement, mais aussi le contrôle des ports, le contrôle des havres, le contrôle de la grande navigation, à partir, je dirai, des rives du Yukon, du Pôle Nord, jusqu'au Détroit de Belle-Isle. Eh bien, s'il a été décidé et s'il est parfaitement compris à l'heure qu'il est—et messieurs, je suis autorisé à faire cette déclaration—si aujourd'hui je fais une telle déclaration, soyez convaincus d'une chose: c'est que je suis autorisé à la faire, je suis en mesure de vous dire que je suis chargé, comme ministre de la Marine et des Pêcheries, de faire un rapport le plus tôt possible sur les différents travaux qui devraient être confiés au département de la Marine et des Pêcheries.

Parmi ces travaux sont ceux que je viens de mentionner. Et si le département de la Marine et des Pêcheries, comme je suis convaincu que cela arrivera, prend sous son contrôle tous les travaux du havre, tous les travaux du port de Montréal, tous les travaux de la navigation, de la petite et de la grande navigation intérieure et extérieure, ne croyez-vous pas que le département de la Marine et des Pêcheries sera le portefeuille peut-être plus important, au point de vue du patronage et des avantages que n'importe quel autre département ? (Applaudissements.)

Eh bien, je vous le répète encore une fois, afin qu'il n'y ait pas de malentendu là-dessus, on ne peut pas mettre en doute ma parole, car, messieurs, lorsque l'on parle avec la responsabilité qui s'impose à moi dans le moment, il me semble qu'à moins que l'on doute de la parole de tout honnête homme, on ne peut pas douter de la mienne, je vous dis et vous déclare que j'ai accepté le portefeuille de la Marine et des Pêcheries à condition que ce département-là représentât véritablement les grands intérêts de la navigation auxquels nous sommes si attachés ici, dans la province de Québec.

Je n'en ferai pas la traduction en anglais maintenant ; c'est un peu long. Mais en deux mots, l'honorable ministre déclara en cette circonstance qu'il avait été autorisé par

ses collègues à dire, et il parlait en qualité de ministre de la Couronne (il eut bien soin de dire qu'il parlait en qualité de ministre, que sa parole devrait être acceptée comme telle), que tous les travaux d'amélioration du port, tout ce qui se rattachait à la navigation en deça du Yukon, même en deça du pôle nord (il allait très loin) jusqu'au détroit de Belle-Isle, seraient confiés à sa gestion. C'est ce qu'il affirma ; il n'est pas possible de le nier ou d'y contredire. Le très honorable chef du gouvernement nous a dit aujourd'hui que lui-même, dans le cours d'une entrevue avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, lui avait dit que quelque chose lui serait transféré des Travaux publics. Mais mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, répétant ce qu'avait dit précédemment le ministre des Travaux publics, a annoncé que pour le présent le département des Travaux publics resterait dans l'état actuel, si ce n'est que le service hydrographique serait transféré au département de la Marine et des Pêcheries. Les simples faits de la cause sont maintenant portés à la connaissance du pays. Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est présenté devant les électeurs de sa propre circonscription. Il les a engagés à lui accorder leurs suffrages. Il a annoncé que le département de la Marine et des Pêcheries allait être agrandi par l'adjonction des travaux relatifs à la navigation, lesquels dans le passé avaient été exécutés par le département des Travaux publics. Il a annoncé de plus qu'une école de navigation allait être établie. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir quant à la première partie de sa déclaration : les travaux qui devaient, à l'entendre, lui être transférés des Travaux publics, ne lui seront pas transférés. J'espère qu'au moins il aura son école de navigation. C'est dans son département ; nous l'aurons j'en suis sûr. Je ne sais trop si constitutionnellement on peut excuser un ministre de la Couronne qui prend sur lui de déclarer qu'il a été autorisé par ses collègues à dire que telle ou telle chose sera faite. L'affaire peut être mise de côté pour le moment, mais je me demande si les électeurs de l'un ou l'autre parti politique considéreront qu'ils ont été traités équitablement dans la circonstance.

M. MONK : J'aimerais à recevoir du gouvernement une réponse claire et catégorique aux questions que j'ai posées cet après-midi. J'ai demandé au gouvernement de nous dire clairement quels changements seront opérés durant la présente session dans l'organisation du département des Travaux publics, et quelles attributions du département en question seront transférées au département de la Marine et des Pêcheries. Après le débat qui a eu lieu, il me paraît clair que nous avons droit de recevoir du gouvernement une réponse à ces questions, avant d'être appelés à voter ce crédit ou tout autre crédit. Mon honorable ami, le député de la division Sainte-Marie, a conclu des déclarations très vagues qui nous ont été faites jusqu'ici, que nous allons avoir, ou plutôt que le département de la Marine et des Pêcheries va avoir une école de navigation. Je n'en suis pas convaincu. Mais les promesses qui ont été faites dans le temps, et qui viennent d'être citées par l'ancien ministre des Travaux publics, étaient beaucoup plus compréhensives, et nous avons droit de savoir lesquelles de ces promesses (s'il en est quelqu'une) on se propose de remplir. J'ignorais, M. le président, que l'honorable speaker de la Chambre eût occupé pendant quelque temps la position très éphémère de ministre des Travaux publics.

L'honorable M. TARTE : *In partibus infidelium.*

M. MONK : Oui. Beaucoup de citoyens de Montréal ignoraient, bien que pendant un temps la chose nous parût à peu près certaine, même à nous gens du dehors, que mon honorable ami, le digne président de la Chambre, eût réellement reçu l'offre de la position, et l'eût acceptée. Mais la véritable question est celle que je viens de mettre par écrit, et à laquelle je pense que nous avons droit d'avoir une réponse.

M. le président, le très honorable premier ministre n'est malheureusement pas en parfaite santé ; certes, il n'est personne qui désire plus ardemment que moi le voir recouvrer pleinement ses forces ; et chaque fois qu'il s'offre une occasion, même en des matières de peu d'importance, de lui éviter des tracas inutiles dans l'expédition de la besogne parlementaire, je ne manque pas de le faire. Mais son état de santé n'excuse pas sa brusquerie et son irritabilité. L'attaque que le très honorable premier ministre a dirigée cet après-midi contre moi m'a paru injustifiable. En discutant la probabilité de changements administratifs dans le département des Travaux publics, je n'avais pas préjugé la question. Mais en vue de justifier l'attitude que j'avais prise ici, que nous ne devrions pas voter les crédits avant d'avoir obtenu des renseignements à cet égard, j'avais exposé avec le plus grand calme possible quelles avaient été les questions soulevées dans l'élection de Maisonneuve, une élection importante. Je posai alors ma question ; le très honorable premier ministre n'y répondit même pas, mais fit contre moi cette sortie. Il ne croyait pas que j'eusse le droit de soulever, comme je l'avait fait dans cette élection, la question très importante de la translation du département des Travaux publics à un ministre d'une autre province. Pourquoi cette sortie ? Mon très honorable ami dit que ce n'est pas moi qui ai soulevé la question. Mais la campagne dans Maisonneuve n'a pas été commencée le jour de la nomination de mon honorable ami. Sa nomination fut annoncée dans les journaux de Montréal le 10 novembre, et le 11, nombre de citoyens furent consultés et donnèrent leur opinion au sujet

de ces changements. Ces opinions sont consignées dans un journal important de Montréal, en date du 11 novembre. Je ne mentionnerai pas les opinions d'hommes qui ne sont pas dans la politique active, non plus que celles de nos partisans. Mais voyons ce que les propres amis de l'honorable ministre pensaient de sa nomination le lendemain du jour où la décision du très honorable premier ministre fut annoncée. Que répondit l'honorable sénateur Dandurand, le premier consulté, l'organisateur du parti libéral dans la ville de Montréal ?

L'honorable M. TARTE : Il n'est plus l'organisateur.

M. MONK : Voici ce qu'il répondit :

Je croirai que M. Préfontaine est nommé lorsque j'aurai reçu avis officiel de sa nomination. Il a déjà été nommé ministre six fois, et aussi souvent remplacé.

Que répondit M. Globensky, membre important du parti libéral dans la ville de Montréal, aspirant à la judicature ?

Je regrette une chose, c'est qu'au lieu de confier à M. Préfontaine le portefeuille qu'on lui a confié, on ne l'ait pas nommé ministre des Travaux publics, position à laquelle les services qu'il a rendus et ses grandes capacités administratives lui donnent incontestablement droit.

M. Lafontaine, autre membre influent du parti fut consulté, et se montra absolument résigné :

J'ai confiance entière en sir Wilfrid. Je ne pense pas qu'il ait fait cette nomination sans de sérieuses raisons, et j'approuve son choix. *Roma locuta est, causa finita est.*

C'était là l'opinion de M. Lafontaine. M. Morin, autre ami de l'honorable ministre, dit :

Il est malheureux que le portefeuille des Travaux publics ait été accordé à un ministre d'Ontario.

C'est là l'opinion de M. Morin, qui travailla à l'élection de mon honorable ami.

Il faut croire que de graves raisons d'Etat ont dicté ce choix. L'avenir montrera que l'honorable M. Tarte a été le meilleur ministre des Travaux publics que le Canada ait jamais eu. C'était un homme qui favorisait les Canadiens de toutes les provinces.

M. GEOFFRION : Qui a dit cela ?

M. MONK : M. Morin.

M. GEOFFRION : Qui est M. Morin ?

M. MONK : Le notaire. Comment est-il possible que l'honorable député (M. Geoffrion) ne connaisse pas son propre ami ? Que va-t-il advenir du parti libéral s'il ne connaît plus ses propres amis ?

M. GEOFFRION : Je croyais que c'était l'honorable député de Dorchester (M. Morin).

M. MONK (lisant) : M. Morin ajoute :

Je crois que les travaux sur le fleuve sont maintenant sous la direction de l'honorable M. Préfontaine et que dans sa nouvelle position il trouvera de quoi occuper sa grande activité. Il n'y a pas de doute que sir Wilfrid Laurier avait de graves raisons pour le guider dans ce choix.

Le lieutenant colonel Mackay, un autre grand ami de l'honorable député de Chambly et Verchères, disait :

Je suis heureux de voir l'honorable M. Préfontaine ministre. C'est la juste récompense de ses longs états de service.

M. GEOFFRION : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK (lisant) :

A titre de citoyen de la province de Québec, j'aurais préféré que le portefeuille des Travaux publics restât dans le province, mais s'il en est autrement il a dû y avoir de graves raisons politiques pour que ce portefeuille fût donné à un représentant d'Ontario.

Voilà l'opinion du lieutenant-colonel Mackay, un membre important du parti libéral. J'ai déjà cité celle de l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), mais il change si souvent et avec si peu de raison ! Parmi ses propres amis il passe pour accorder une importance exagérée aux faveurs ministérielles et je le crois disposé à faire les plus grands sacrifices pour se les attirer.

M. LEMIEUX : Empruntez-vous cela au journal ?

M. MONK : Je cite les paroles de l'honorable député pour démontrer qu'il avait alors une tout autre opinion de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il a été Solliciteur général toute une journée et il espère peut-être le redevenir. Les changement se produisent si rapidement. M. Primeau, un avocat de Montréal, est aussi un jeune libéral qui exerce, à juste titre, une grande influence dans son parti. Il exprime exactement la même opinion que les autres :

Je ne connais par M. Sutherland, mais je trouve regrettable de voir la province de Québec perdre le portefeuille des Travaux publics ; mais après tout, il peut y avoir des compensations.

M. LEMIEUX : Qui a dit cela ?

M. MONK : M. Primeau.

M. LEMIEUX : C'est votre associé.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MONK : Je souhaitais avoir, au même degré que l'honorable député de Gaspé, le don de faire rire mes collègues. Je ne vois rien de bien drôle dans ce qu'il vient de dire. Il sait parfaitement que M. Primeau n'a jamais été mon associé.

Voyons maintenant comment l'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal (M. Bickerdike) apprécie cet événement. Tout en étant très prudent, il va cependant assez loin :

Je ne crois pas être en état d'exprimer une opinion sur ce qui n'est encore qu'une rumeur. Ensuite, le portefeuille des Travaux publics appartient de droit à l'élément français.

Plus loin, il dit encore :

Sur ce point l'élément anglais n'a pas été consulté et par conséquent je crois préférable de garder pour moi ce que je pense de la question.

M. Geoffrion, un des citoyens les plus respectés de Montréal, un commissaire du port de Montréal et un parent de l'honorable député de Chambly et Verchères, ce que ce dernier ne niera pas——

M. GEOFFRION : Oh ! non.

M. MONK :——se montre encore plus prudent. Voici comment il s'exprime :

Il serait prématuré d'exprimer une opinion à présent. Il vaut mieux attendre et juger de la cause par l'effet.

M. A. Beaudry, que l'honorable député connait aussi, j'en suis certain, dit :

Je considère que grâce au transfert du département des Travaux publics au département de la Marine et des Pêcheries des travaux du Saint-Laurent et des ports, tel qu'annoncé, la province de Québec ne perdra rien.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Qui a dit cela ?

M. MONK : M. Beaudry, et je puis vous raconter son histoire, si vous le désirez. M. Wilson, que l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) connait bien, qui était condidat contre l'honorable député de Laval (M. Léonard) à l'élection qui a envoyé ce dernier ici, et qui est un avocat très en vue, dit :

M. Préfontaine est un des plus anciens lutteurs du parti et un de nos citoyens les plus entrepremants. Il a tout ce qu'il faut pour faire partie du gouvernement. Je considère, cependant, que nous diminuons le prestige de notre province en laissant passer le portefeuille des Travaux publics aux mains de la province d'Ontario.

Voilà l'opinion du candidat libéral dans Laval, qui occupe une haute position dans son parti.

Si je comprends bien la position, les travaux du Saint-Laurent doivent passer sous la direction de M. Préfontaine et il me semble que nous devons être satisfaits. Sans cela nous aurions éprouvé une grande perte.

Voici maintenant l'opinion d'un membre libéral du parlement, qui se tient sur ses gardes. En homme prudent, il n'a pas donné son nom. C'est peut-être l'honorable député de Chambly et Verchères.

M. GEOFFRION : J'ai donné un interview au Witness, et l'honorable député me fera plaisir en la citant. Mon opinion sur l'entrée de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet se trouve en toutes lettres dans le Witness. J'aimerais qu'il la lise.

M. MONK : Je ne lis pas souvent le Witness, mais je tâcherai de me le procurer. En attendant, je soupçonne l'honorable député de Chambly et Verchères d'être ce député prudent qui dit :

Il paraît entendu que le nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries doit avoir une grande partie du patronage du département des Travaux publics concernant les améliorations des ports de Montréal et Québec. Surtout, ne dites pas qui je suis.

En y réfléchissant, je ne crois pas que ce soit l'honorable député de Verchères qui parle ainsi. Je cite toutes ces entrevues pour faire voir que l'opinion publique était très agitée au sujet de cette affaire. L'élection s'est faite en grande partie sur cette question, et ceux d'entre nous qui ont travaillé et voté à cette élection ont le droit de demander au gouvernement s'il y a quelque chose de vrai dans cette assertion maintes fois répétée par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable premier ministre s'est étrangement écarté de la question qui est pourtant bien simple, et l'honorable député de Gaspé s'en est écarté encore bien plus. Je ne sache pas qu'il existe de divergences d'opinion dans le parti auquel j'appartiens dans cette Chambre. J'ai vu nos adversaires aux antipodes les uns des autres, pendant des mois, sur toute sorte de questions, mais je ne connais pas un seul motif de désaccord parmi les membres de l'opposition. Je puis répondre à l'honorable député de Gaspé que durant les longues années que le parti libéral ne recevait aucun appui de la province de Québec, ce parti n'avait que des invectives blessantes à l'adresse de cette province. Quel contraste avec aujourd'hui ! Lorsqu'en 1896, à tort ou à raison, le parti conservateur se sacrifia pour le triomphe de la justice, les conservateurs en dépit du résultat des élections dans cette province, voulurent qu'elle eût un représentant parmi les chefs de l'opposition et j'ai accepté avec plaisir l'offre généreuse qu'on faisait aux représentants de cette province.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : La position n'est pas lucrative.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Ce n'est pas une sinécure, non plus, et si quelqu'un l'ambitionne, pour ma part, je suis tout disposé à lui céder la place.

Perception des droits de glissoirs et estacades —y compris appointements des commis préposés à ce service, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a qu'un employé payé à même ce crédit ; il est à Ottawa et tient cette comptabilité. Le reste du crédit est affecté aux dépenses contingentes concernant ces travaux.

M. SPROULE : Pourquoi mettez-vous " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'explique que

c'est pour nous permettre de payer plus de $400 par année à un employé.

M. McCORMICK : Dans la province d'Ontario, ces dépenses sont à la charge de la province et je trouve étrange que le gouvernement fasse ces travaux pour l'avantage exclusif de la province de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une partie de ce crédit est destiné à Ontario.

M. POPE : Quel revenu donnent ces glissoirs et estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été de $57,335.93, durant la dernière saison.

Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur—allocation autorisée pour régie, etc., relativement au bois qui passera par l'estacade des Chenaux, rivière Ottawa, pendant l'exercice 1903-04, $1,800.

M. POPE : Pourquoi cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été construits par l'Etat, ou sont devenus notre propriété après la Confédération ; en vertu d'un arrangement conclu en 1883, ils ont été cédés à cette compagnie et nous nous sommes engagés à la payer.

M. FOWLER : A perpétuité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'entente peut être résiliée, en tout temps, en donnant avis à cet effet, mais je n'ai pas les détails sous la main.

M. McCORMICK : Le gouvernement retire-t-il quelque chose de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas donner ce renseignement dans le moment. Nous percevons des droits qui égalent certainement s'ils ne dépassent pas ce que nous payons. Je crois que nous avons droit aux quatre cinquièmes des recettes perçues, mais je n'ai pas les détails sous la main. Je ferai préparer un relevé des recettes de l'an dernier et je le produirai.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il dire que ce crédit est une allocation payée à la compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur, qui a pris à sa charge certains glissoirs du gouvernement ? Si c'est cela, l'item est étrangement rédigé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe que ce crédit a toujours été rédigé dans les mêmes termes depuis 1883.

M. FOWLER : Ce qui pouvait être bon en 1883 peut être mauvais en 1902. La nécessité de cette dépense peut ne plus exister. Je crois que le ministre devrait laisser cet item en suspens, jusqu'à ce qu'il puisse nous donner à ce sujet des renseignements plus précis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député serait-il assez bon de me laisser savoir quels renseignements il désire ? Je serai très heureux de les lui fournir.

M. FOWLER : Nous voudrions savoir l'histoire de toute cette transaction—pour quoi l'on paie tous les ans cette somme de $1,800 à la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa, quelles sont les conditions en vertu desquelles cet octroi a d'abord été fait en 1883, combien d'années il devait durer, si le temps n'est pas expiré, enfin s'il doit être accordé à perpétuité ou non ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le seul renseignement que l'honorable député demande est qu'il veut savoir combien de temps doit durer cet arrangement. J'ai déjà expliqué que c'est un arrangement annuel.

M. FOWLER : Ce n'est là qu'une partie de ma demande. Nous voulons savoir la raison pour laquelle cet octroi a été accordé en premier lieu, et la raison pour laquelle on le continue. Je comprends parfaitement qu'il est possible que l'honorable ministre ne connaisse pas la raison, mais le sous-ministre devrait en savoir quelque chose. Nous voulons savoir si le pays retire quelque bénéfice de cet octroi.

Le ministre ne semble avoir aucun renseignement à ce sujet, et conséquemment je crois que l'item devrait rester en suspens.

M. REID (Grenville) : Je vois par le rapport de l'auditeur général de l'année dernière, que cette Compagnie d'améliorations de l'Ottawa Supérieur, a payé $1,418.17 pour usage des estacades depuis le 1er décembre 1900, jusqu'au 30 novembre 1901, et les différentes personnes qui ont contribué au paiement de cette somme, sont : J. R. Booth, $2,516.55 ; la Compagnie E. B. Eddy, $274.20; W. C. Edwards et Cie, $619.08 ; Gillies et Frères, $684.98 ; et ainsi de suite ; la liste comprend les noms de toux ceux qui ont payé, et on lit au bas : Un cinquième dû à la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur, $1,418.17. Je conclus donc que l'on a perçu en taxes pour l'usage des estacades, environ $7,090.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chiffre de $1,800 est supposé représenter le cinquième des droits perçus. Suivant le memorandum que j'ai, la plus forte année de perception a donné $9,500, de sorte que l'on estime que $1,800 suffiront.

M. SPROULE : Alors, tous les droits perçus vont au fonds consolidé du revenu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors, le rapport de l'auditeur général voudrait dire que ces estacades ont été confiées à la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur qui perçoit les taux, les remet au gouvernement, et reçoit un cinquième des revenus en retour du soin qu'elle prend des estacades et de la perception des revenus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Exactement.

M. REID (Grenville) : Je voudrais demander à l'honorable ministre quel contrôle le gouvernement a sur la perception, ou si la chose est laissée entièrement à la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur qui fait les rapports qu'elle veut.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le precepteur des glissoirs et estacades du ministère tient ce contrôle. C'est à lui que les rapports sont faits, et il peut dire quel a été le chiffre des recettes.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement a-t-il un fonctionnaire qui se tient aux estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Le fonctionnaire du gouvernement est dans les bureaux du ministère.

M. REID (Grenville) : Alors il n'y a pas aux estacades de fonctionnaire du gouvernement pour constater si les sommes remises sont exactes ou non.

M. FOWLER : Je vois que cet item se lit comme suit :

Perception des droits de glissoirs et estacades, y compris appointements des commis préposés à ce service, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Quelques-uns de ces commis reçoivent-ils des appointements plus élevés que ceux qui sont permis par l'Acte du service civil ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué que ce commis reçoit des appointements plus élevés.

M. FOWLER : Quel est son nom ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Gagné est depuis très longtemps dans le service.

M. FOWLER : Quels appointements reçoit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $3 par jour.

M. FOWLER : Depuis combien de temps est-il dans le service ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ douze à treize ans.

M. FOWLER : Quels appointement recevrait-il en vertu de l'Acte du service civil ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $400, je suppose.



M. REID (Grenville) : Je ne voudrais pas mettre en doute l'honnêteté de la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur, mais il me semble étrange que le gouvernement ne tienne pas un de ses fonctionnaires aux estacades afin de surveiller les perceptions. Partout ailleurs où des perceptions sont faites, il y a généralement un fonctionnaire du gouvernement pour les recevoir. Dans ce cas-ci, je voudrais savoir pourquoi il n'y a pas de fonctionnaire du gouvernement aux estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir d'examiner la façon dont ces comptes sont tenus, et je tiendrai compte des observations de mon honorable ami ; je ferai faire une enquête de tout le système afin de voir si l'intérêt public est suffisamment protégé.

M. FOWLER : Ceux qui ont la garde de ces estacades reçoivent-ils une commission sur les recettes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce sont des ingénieurs locaux, lesquels sont en même temps des fonctionnaires du ministère des Travaux publics, qui ont charge des estacades.

M. REID (Grenville) : Quels sont les membres de la Compagnie d'améliorations de l'Ottawa Supérieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne les connais pas, mais le sous-ministre m'informe que M. J. B. Greene en est le secrétaire.

Rivière Gatineau—Usage des estacades de MM. Gilmour et Hughson, aux Cascades, pendant l'exercice 1903-4, $600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette estacade a été construite par MM. Gilmour et Hughson à la tête des Cascades, et le gouvernement a fait avec eux un arrangement en vertu duquel il leur paye $600 pour l'usage des estacades. Cet arrangement existe depuis sept ans.

M. REID (Grenville) : L'année dernière, le Trésor a payé $630.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y avait des arriérés. M. M. Gilmour et Hughson ont demandé beaucoup plus, mais nous avons estimé que $600 par année était une allocation raisonnable, et l'année derinière il y avait quelques arriérés.

M. FOWLER : Le gouvernement reçoit-il quelque revenu de ces estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le revenu total de l'année dernière a été $819,234, et la dépense totale $3,370.

M. REID (Grenville) : J'ai demandé à l' honorable ministre si le gouvernement payait une personne pour avoir soin de ces glissoirs et estacades, et il m'a dit que non; mais l'année dernière, on a dépensé $125,916, et je vois, dans cette dépense, que l'on a

payé $2 par jour à M. A. H. Johnson, gardien d'estacades, pour 229 jours d'ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai été sans doute mal informé, et cette personne a dû être préposée au soin de ces glissoirs.

M. McCORMICK : Je suppose que le nombre de billots coupés sur les rives de chaque rivière est fourni au gouvernement et l'on calcule les taux qui sont perçus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas de quelle manière on fixe la somme, mais il n'y a aucun doute que les recettes versées par la compagnie sont comparées avec les rapports envoyés par le gouvernement d'Ontario, donnant le nombre de billots.

Frais de réparations et d'exploitation des ports, quais et glissoirs, $130,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour couvrir le coût annuel du personnel et les réparations.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas d'augmentation du tout.

M. CASGRAIN : Pourquoi cette somme alors ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les détails sont donnés au bas de la page 77 du budget.

M. FOWLER : Le ministre peut-il nous donner une idée de la proportion entre le revenu de ces glissoirs et estacades, et la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les recettes totales sous le titre : Havres, quais et glissoirs, pour la dernière année civile, ont été de $99,187.75. La dépense totale pour l'entretien des glissoirs et estacades, $81,900.

M. BLAIN : Y a-t-il une différence entre le revenue de cette année et celui de l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le revenu est à peu près le même—il y a très peu de différence.

M. BLAIN : Je crois que l'honorable ministre a dit l'année dernière, que le revenu de l'année précédente avait été de $130,000, et, si j'ai bien compris, celui de l'année dernière, a dépassé un peu $99,000. Il y a une différence de plus de $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit y avoir eu erreur dans les chiffres donnés l'année dernière. Les chiffres que je viens de donner me sont fournis par le comptable du ministère.

M. CASGRAIN : Je vois ici un crédit de $4,500 pour le bassin de radoub de Lévis. Je voudrais demander au ministre si c'est l'intention du gouvernement d'agrandir cette cale de radoub. On a dit bien souvent que cette cale sèche n'était pas suffisamment grande pour recevoir les grands navires qui viennent à Québec, et que par conséquent, elle n'était d'aucune utilité pour les besoins du port. Je veux demander à l'honorable ministre s'il se propose ou si ce n'est pas lui, si le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose d'agrandir cette cale sèche. C'est une question que la presse de Québec discute depuis longtemps, ainsi que les orateurs politiques qui prétendent que l'agrandissement de la cale sèche devrait être un article du programme du parti progressif qui est maintenant au pouvoir. Je voudrais connaître les vues de mon honorabmle ami sur cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire qu'il y a environ deux ans, cette cale sèche a été beaucoup agrandie —de 480 pieds on en a porté la longueur à 600 pieds. J'espère que les grands navires qui viennent dans le port de Québec pourront à l'avenir se servir de cette cale sèche, mais si l'on constatait qu'ils ne le pouvaient pas, le gouvernement étudierait la question de nouveau.

M. MONK : Je constate que l'on demande une somme considérable pour les glissoirs et estacades dans le district de Saint-Maurice ; on demande $11,000, ce qui fait $1,100 de plus que l'année dernière. Cela me paraît une somme un peu forte. Y a-t-il plusieurs estacades dans ce district, et étaient-elles dans un mauvais état? Je constate que nous avons dépensé $10,000 l'année dernière de la même façon. Il faut sans doute tenir les estacades en bon état, mais ces dépenses me paraissent fortes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une augmentation——

M. MONK : Ce n'est pas tant l'augmentation que je regarde que le chiffre de la dépense. En deux années, nous avons dépensé $21,000 en réparations d'estacades. Elles devaient être en très mauvais état.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je trouve qu'en additionnant ces deux item le total est le même que l'année dernière. L'ingénieur m'a dit que cette dépense considérable a été rendue nécessaire par une très grande augmentation du nombre de billots.

M. MONK : Je voudrais demander au ministre si c'est l'intention du gouvernement de construire d'autres cales sèches ou bassins de radoub cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas encore de crédit au budget pour cette fi, mais il pourra y en avoir un dans le budget supplémentaire pour 1903-04.

M. MONK : Le ministre peut-il nous dire si c'est l'intention du gouvernment d'inscrire au budget cette année, un crédit pour construire une cale sèche dans les environs de Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre à cette question. Je crois que nous avons à notre disposition une somme de $250,000 pour fins générales. Je ne sais pas si nous demanderons plus que cette somme cette année, ni si elle sera dépensée.

M. SPROULE : Je crois qu'un arrangement a été fait, il y a quelque temps, en vertu duquel le gouvernement devait payer une certaine proportion du coût aux compagnies qui construisent des cales sèches. Est-ce que la somme dont vous parlez est pour ces fins?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Les cales sèches dont mon honorable ami parle sont celles construites par des compagnies particulières. Nous avons augmenté de 2 à 3 pour cent l'aide que nous accordions à ces compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une motion sur le feuilleton des ordres du jour, pour cette fin; nous augmentons le taux de deux à trois pour cent.

M. SPROULE : Dans quelle mesure vous proposez-vous de donner cet encouragement?

Le MINISTRE DES FINANCES : La motion sur le feuilleton des ordres du jour viendra tout probablement demain devant la Chambre, et alors je serai heureux de donner à mon honorable ami, tous les renseignements possibles. Pour le moment, je puis dire que le seul changement est l'augmentation du taux à trois pour cent. Le principe général est le même. La loi est depuis quelques années dans nos statuts. Nous nous proposons d'augmenter et la subvention et le taux par cent.

M. TAYLOR : Je vois que l'on paie $24,500 au personnel d'Ottawa. A quoi ces fonctionnaires là sont-ils employés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela comprend toute la rivière Ottawa. Si mon honorable ami ouvre à la page 26, le rapport du minstère des Travaux publics, il y trouvera la liste des employés et de leurs traitements.

M. FOWLER : Pourquoi est-il nécessaire que le gouvernement répare ces estacades? En vertu de quel principe les répare-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pu découvrir quel principe général on a suivi dans la construction et la réparation de ces travaux. Plusieurs ont été transférés au gouvernement fédéral, à l'époque de la Confédération, et quelques-uns ont été faits depuis, quelques-uns aussi ont été donnés à des compagnies. Je me propose d'étudier sérieusement la question, afin de voir s'il ne serait pas possible de faire de meilleurs arrangements pour la construction et l'entretien de ces estacades, et à une autre session, j'spère pouvoir présenter quelque plan.

M. FOWLER : L'industrie est une des plus profitables du pays, et le gouvernement ne devrait pas payer d'argent pour le bénéfice des marchands de bois, car ces travaux sont évidemment faits à leur bénéfice. Ces estacades devraient payer leurs frais d'entretien.

M. MONK : Ai-je bien compris le ministre lorsqu'il a dit que le gouvernement avait à sa disposition lo somme de $250,000 pour la construction de bassins de radoub, ou cales sèches?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe pas, cette somme est sous le contrôle de la commission du havre, en vertu d'un acte du parlement.

M. MONK : Ces bassins mentionnés ici, de Lévis, Kingston et Esquimault, ont-ils été construits exclusivement par le gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Le gouvernement a-t-il pris une décision quelconque relativement à la construction d'un bassin de radoub dans les environs de Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais nous avons nommé une commission pour préparer un rapport sur la meilleure forme de bassin qu'il nous faudrait adopter, sur les différents emplacements proposés et le reste, mais nous n'avons encore rien décidé.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me dire si les trois personnes chargées de faire cette enquête ont présenté leur rapport au gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; un rapport a été fait au ministère par les trois personnes désignées, MM. Keating, de Toronto, St. George et Perrault, de Montréal.

L'honorable M. TARTE : Ces trois messieurs ont été nommés par arrêté ministériel, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE: A-t-on retenu les services d'un ingénieur du ministère pour faire cette enquête avec ces trois personnes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas en ce qui concerne spécialement cette commission.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami a-t-il donné instruction à ces trois com-

missaires de faire une enquête sur le choix d'un emplacement pour ce bassin de radoub?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe, je crois qu'ils devaient préparer un rapport sur les meilleures formes de bassin de radoub à construire.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre me permettra de lui dire qu'aucune de ces trois personnes n'a de sa vie construit un bassin de radoub. M. St. George était l'ingénieur municipal de la ville de Montréal, lorsque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (Honorable M. Préfontaine) avait la haute main sur notre administration civique. Il a dû démissionner à la suite des différentes enquêtes qui eurent lieu alors. Il n'a jamais eu la moindre expérience dans la construction des bassins. Il en est ainsi de M. Maurice Perrault. C'est un architecte qui n'a jamais construit un bassin de cette espèce. Je connais moins M. Keating. C'est un citoyen très respectable, en vérité, mais tout en étant ingénieur, il n'a, de sa vie, été employé à des travaux semblables à ceux dont nous parlons. J'ai été très surpris d'apprendre que le ministre des Travaux publics avait nommé ces trois personnes et qu'il laissait de côté les fonctionnaires de son ministère qui, cependant, connaissent par expérience la construction de ces bassins et d'autres ouvrages semblables.

Nous connaissons les difficultés qui surgissent, lorsqu'il s'agit de choisir un emplacement pour ce bassin de radoub dans le port de Montréal. Déjà, on a voulu forcer les commissaires du havre à choisir un certain terrain sur lequel il y avait une promesse de vente de $50,000 et qui nous aurait coûté environ un quart de million de dollars. Il y eut, à Montréal, une assemblée publique dont on a publié des comptes rendus et qui avait été convoquée par ceux qui avaient tout intérêt à réaliser un bénéfice de $250,000 de la vente de l'emplacement en question.

Je suis extrêmement surpris d'apprendre qu'on a nommé une commission semblable composée d'hommes qui n'ont aucune expérience dans ces sortes d'ouvrages, et qu'on a laissé de côté les ingénieurs du ministère des Travaux publics qui, depuis si longtemps, s'occupent de la construction de bassins, quais, etc. Si l'honorable ministre avait été mieux renseigné, il n'aurait jamais agi de la sorte, j'en suis convaincu.

M. Maurice Perrault est un architecte bien connu, mais il n'a jamais fait exécuter de travaux de cette sorte. Cette remarque peut s'appliquer avec tout autant de vérité à M. Saint-George. Qu'on me permette d'ajouter qu'il y a un emplacement, à Montréal, que l'honorable ministre des Travaux publics trouvera facilement, en consultant les plans qui se trouvent au ministère. Il constatera que ce terrain qui ne coûtera pas un sou au pays, se trouve au bord du fleuve, ainsi que l'indiquent les plans du port de Montréal. On peut facilement se procurer cet emplacement. Mais il y a, dans d'autres parties de la ville, d'autres terrains disponibles. Il n'est pas nécessaire de nommer M. Perrault ou M. Saint-George, qui encore une fois, ne connaissent rien de ces ouvrages, pour choisir un emplacement pour ce bassin de radoub, et encore moins pour préparer les plans de ces ouvrages. Mon honorable ami trouvera facilement dans son ministère plusieurs ingénieurs qui ont beaucoup d'expérience dans ce genre de construction. Pourquoi a-t-il choisi de préférence les trois commissaires en question ? Nous avons le droit d'obtenir des renseignements sur ce point, parce que ces nominations sont plutôt étranges. Il faut dire que mon honorable ami venait à peine de prendre la direction du ministère des Travaux publics, lorsque cette commission fut nommée. J'appelle son attention sur la déclaration que je fais maintenant et qui ne saurait être contredite : les deux commissaires choisis à Montréal sont deux architectes, dont l'un fut l'ingénieur municipal de cette dernière ville, au temps où florissait ce régime dont Montréal s'est débarrassé lors des deux dernières élections municipales. M. Saint-Georges démissionna à la suite de certaines révélations. Je ne porte aucune accusation contre lui, cependant ; je ne fais que rappeler ce qui s'est passé. M. Maurice Perrault est un architecte de Montréai. Je voudrais savoir pourquoi ces personnes ont été chargées de préparer des plans et de choisir un emplacement pour un bassin de radoub à Montréal, lorsque le ministre des Travaux publics a, dans son ministère, plusieurs ingénieurs qui ont construit nombre d'ouvrages de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas ces personnes de Montréal dont a parlé l'honorable député (H. Tarte), et c'est pourquoi je ne puis rien dire à leur sujet. Mais quand il parle de M. Keating comme d'un homme qui n'a jamais connu ce genre de travaux, je dois lui dire que ses renseignements sont complètement erronés. M. Keating était l'ingenieur de la ville d'Halifax, quand on a construit à cet endroit l'un des bassins de radoub les plus considérables du continent américan. Il a dû surveiller ces travaux et il possède l'expérience qu'il a acquise alors. Je ne dis pas qu'il était l'ingénieur en charge des travaux, mais j'affirme qu'il était alors l'ingénieur de la ville d'Halifax, et c'est parce qu'il a acquis cette expérience dans la construction de ce bassin, l'un des plus importants de l'Amérique, que nous l'avons choisi pour faire partie de cette commission. Quant aux deux autres commissaires, je ne puis rien dire à leur sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'hononorable député (M. Tarte) se trompe en disant que ces personnes doivent

préparer les plans de ce bassin. On a fait remarquer au gouvernement qu'il vaudrait mieux construire une calle flottante qu'un bassin de radoub. Il n'y a pas beaucoup de membres de cette Chambre et même, je pourrais dire, du gouvernement qui connaissent à fond les différentes sortes de bassins en usage qui conviennent le mieux aux différentes localités. Je ne crois pas connaître personnellement M. Keating, mais j'ai demandé à certains citoyens de Toronto de me donner le nom de l'ingénieur de leur district qu'ils croyaient être le plus capable de remplir ces fonctions de commissaire. Le nom de M. Keating me fut mentionné par une personne en qui j'ai la plus grande confiance possible. Je ne crois pas qu'il soit un de nos amis politiques et que les autres nominations aient été faites à la recommandation de partisans du gouvernement. Je désirerais ardemment m'assurer les services des ingénieurs les plus capables, pour étudier cette question. Ils n'ont qu'à faire un rapport. Mon honorable ami dit que nous avons laissé de côté les fonctionnaires du ministère. Il n'en est pas ainsi. Ces commissaires font seulement un rapport à l'ingénieur en chef du ministère. Ce fonctionnaire est à étudier le document que cette commission lui a adressé. Je n'ai pas encore lu ce rapport, parce que, je suppose, l'ingénieur en chef l'étudie actuellement afin de préparer lui-même un rapport sur les recommandations des commissaires, avant que le gouvernement prenne une décision quelconque dans cette affaire.

L'honorable M. TARTE : Il est plutôt étrange de voir deux architectes bien connus faire partie d'une commission chargée de faire un rapport sur l'établissement de bassins de radoub. Je suis heureux d'apprendre de la bouche de l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) que M. Keating a déjà eu à s'occuper de travaux de ce genre. J'ignore s'il a préparé les plans du bassin de radoub d'Halifax. Je ne le crois pas, cependant, mais il peut avoir surveillé les travaux. Tout cela n'est pas une raison qui explique pourquoi on a mis de côté les ingénieurs du ministère, pour confier l'étude de cette question à des gens qui ne sont pas fonctionnaires publics responsables au parlement, dont deux sont architectes ; un de ces derniers a même rempli les fonctions d'ingénieur de la ville de Montréal, sous le régime dont les électeurs de cette ville se sont débarrassés. Voilà, selon moi, une nomination qu'on n'aurait pas dû faire dans les circonstances.

J'attends avec impatience le rapport qu'ont fait ces messieurs. Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, nous dit que ce document sera soumis à son ministère. Sans doute, mais, tout de même, il me semble que ces nominations laissent bien à désirer, en vérité. Cette commission n'est pas composée d'hommes ayant de l'expérience dans la construction des bassins de radoub.



M. CASGRAIN : Dois-je comprendre que ces personnes ont été nommées seulement pour visiter divers emplacements à Montréal et faire rapport sur l'endroit le plus convenable pour la construction d'une calle de radoub ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué à mon honorable ami et au comité que les commissaires devraient faire un rapport sur les différentes sortes de bassins, et examiner, surtout, s'il vaut mieux construire une cale flottante ou un bassin de radoub à demeure.

Les opinions sont partagées sur ces points importants. La commission n'a d'autre pouvoir que celui de faire un rapport sur ces données. Elle est indépendante. Je ne connais pas moi-même ces commissaires, mais ils nous ont été recommandés par des personnes en qui j'avais confiance.

L'honorable M. TARTE : Je crois que le rapport est prêt maintenant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il étudie actuellement ce document.

M. MONK : Se trouve-t-il au ministère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Mr. MONK : L'honorable ministre aurait-il quelque objection à nous le soumettre ? Il s'agit d'une question très importante pour nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune objection à me rendre à cette demande. Il s'agit d'une question publique. Je déposerai ce rapport.

M. MONK : Quels seront les appointements de ces commissaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'ils ont été fixés à $25 par jour, mais la mémoire me fait défaut quant à ce détail.

M. MONK : A part M. Keating qui, peut-être, a eu quelque chose à faire relativement au bassin de radoub d'Halifax——

Le MINISTRE DES FINANCES : La ville d'Halifax a fourni une certaine somme pour la construction de ce bassin et, si M. Keating n'a pas lui-même préparé les plans de cet ouvrage, il a fait un rapport sur ces plans en sa qualité d'ingénieur de la ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y a, au Canada, un ingénieur qui occupe un rang distingué dans sa profession, c'est bien M. Keating.

M. MONK : Quel emplacement les commissaires recommandent-ils au gouvernement d'acquérir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas encore vu le rapport, mais je déposerai ce document sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible.

M. TAYLOR : L'ex-ministre (l'honorable M. Tarte) a laissé entendre que certaines personnes avaient une promesse de vente de $50,000 sur un terrain qu'elles voulaient vendre au gouvernement pour $250,000.

L'honorable M. TARTE : C'est une vieille histoire. Lorsque j'étais ministre, on a fait des efforts pour faire accepter, par la commission du havre et le ministère des Travaux publics, un terrain qu'on voulait vendre $250,000, et sur lequel il y avait une promesse de vente de $50,000. Certaines gens ont fait des instances auprès des commissaires du havre pour leur faire adopter ce projet. Les intéressés ont même convoqué une assemblée publique au Parc-Sohmer, mais tous ces efforts ont été vains alors. Voilà pourquoi je suis si méticuleux lorque je discute ce crédit.

M. TAYLOR : Serait-ce cet emplacement là que recommandent ces ingénieurs de Montréal ?

L'honorable M. TARTE : Oh ! non.

M. CASGRAIN : Si je ne me trompe, ces personnes ont été nommées pour faire un rapport, d'abord, quant à l'emplacement et, ensuite, quant à la question de savoir s'il vaut mieux construire une calle flottante ou un bassin de radoub à Montréal. Je puis confirmer ce que vient de dire mon honorable ami ; M. Perrault n'en connait pas plus long que moi—et c'est peu de chose, en vérité—sur les calles flottantes et sur les autres formes de calles de radoub.

Il est architecte à Montréal ; il est membre de l'Assemblée législative de Québec, mais je crois qu'il n'avait jamais vu un bassin de radoub avant de se rendre à la Pointe-Lévis. Quant à M. Saint-George, il était simplement l'ingénieur de la ville de Montréal, et ses devoirs consistaient surtout à trouver les meilleurs moyens de faire fonctionner l'aqueduc et les canaux d'égout. Il semble étrange que le gouvernement, qui peut compter sur les services de fonctionnaires possédant une vaste expérience, s'adresse à des gens qui ne font pas partie du ministère des Travaux publics. Sans doute, si comme dans le cas de M. Keating, on avait nommé des personnes d'expérience, d'une grande réputation dans le monde des ingénieurs, on aurait pu trouver quelque excuse. Mais choisir M. Maurice Perrault et M. Saint-George pour trouver un emplacement pour une forme à radoub dans le port de Montréal, et pour décider s'il faut construire une calle flottante ou une calle sèche, me semble un acte des plus extraordinaires de la part du gouvernement. J'ignore quels seront les appointements de ces commissaires.

M. MONK : Le ministre dit qu'ils seront de $25 par jour.

M. CASGRAIN : Je voudrais savoir à quelle date ce traitement a commencé à compter et quand il prendra fin. Je puis dire au ministre que, à la dernière session de la législature de Québec, on a modifié la loi concernant l'indépendance des députés, dans le but unique de permettre à M. Perrault d'accepter cette position du gouvernement fédéral. Cela laisse supposer qu'il s'agit d'une position permanente ou quasi-permanente, car autrement la législature de Québec ne se serait pas donné le mal de changer certaines dispositions de la loi relative à l'indépendance des députés, à seule fin de permettre à M. Perrault d'éclairer de ses lumières le ministère des Travaux publics dans le choix d'un emplacement, et dans la décision à prendre au sujet de la construction soit d'un bassin à flot, soit de tout autre bassin dans le port de Montréal. J'avertis le ministre des Travaux publics que M. Perrault est un homme dont le travail coûte très cher. J'en connais quelque chose, car lorsque j'eus l'honneur d'occuper la charge de procureur général de la province de Québec, il m'arriva d'avoir à m'occuper des comptes que ce monsieur avait présentés à un gouvernement précédent ; je puis affirmer au ministre que ces comptes étaient les plus exorbitants qu'il m'eût été donné de voir jusqu'alors. Et depuis, je n'en ai pas trouvé de semblables. Si M. Perrault présente au gouvernement fédéral un compte aussi corsé que celui dont il a réclamé le paiement du gouvernement de la province de Québec, pour services rendus en sa qualité d'architecte, je crains bien que l'honorable ministre des Travaux publics ne soit épouvanté et ne regrette toute sa vie d'avoir retenu les services de cet homme. Il me semble, si l'on considère la parfaite compétence des fonctionnaires actuels du ministère des Travaux publics, qu'il est tout à fait extraordinaire que le gouvernement emploie deux personnes qui n'ont aucune connaissance dans la construction des calles, qui n'ont aucune expérience dans ces travaux, et qu'il les place au-dessus de ses principaux fonctionnaires. Ainsi que je le disais il y a un instant, ces deux messieurs n'en connaissent pas plus long qu'aucun d'entre nous sur cette matière, et certainement, ils ont moins de connaissances que les ingénieurs du ministère des Travaux publics.

L'honorable M. TARTE : A-t-on entamé des négociations au sujet de l'achat d'une calle flottante ? Je sais que certaines de ces calles donnent entière satisfaction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a adressé certaines observations au ministère au sujet de ces calles flottantes, mais nous n'avons ouvert aucunes négociations relativement à l'achat d'un emplacement.

M. MONK : Je désire que la besogne du comité avance autant que possible, mais il s'agit d'une question d'un si grand intérêt, que nous avons raison de dire qu'il nous faut ce rapport et les comptes de ces commissai-

res, avant d'adopter cet item. Je partage l'opinion de ceux qui ont soutenu que, vu la compétence du personnel que nous avons au ministère des Travaux publics, nous n'avions pas besoin de ces commissaires. S'il s'agissait de choisir un emplacement, je crois que l'honorable ministre lui-même, d'après les renseignements qu'il eut obtenus à Montréal de personnes connaissant parfaitement le port de cette ville, aurait pu prendre une décision, sans avoir recours à cette commission coûteuse. Quant à M. St-George, je suis loin de vouloir insinuer la moindre chose contre lui. Je l'ai connu, plusieurs années durant, comme ingénieur de la ville de Montréal, et je l'ai toujours considéré comme un homme d'un caractère très honorable. S'il s'agissait de choisir un emplacement, l'opinion de M. St-Georges aurait pu avoir de la valeur, mais je ne sache pas qu'il possède des connaissances spéciales sur la construction des bassins de radoub. Je sais, toutefois, qu'il a démissionné comme ingénieur de Montréal, uniquement parce qu'il voulait se livrer à un travail plus rémunérateur. Je connais M. St-George depuis longtemps ; il demeure dans mon comté et c'est un homme d'une parfaite honorabilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que cette discussion est contraire aux règlements, car ce crédit n'a rien à faire avec la besogne du comité ou avec la construction d'un bassin de radoub à Montréal. Il peut être intéressant, au point de vue politique ou pour certaines autres raisons, de passer toute une journée à discuter ces questions ; notre travail n'est pas bien avancé, loin de là. Demander que ce crédit reste en suspens jusqu'à ce qu'on produise des documents qui ne se rapportent pas à cet item, c'est, je crois, se montrer bien injuste. Selon moi, on devrait étudier ces crédits au point de vue des dépenses qu'ils nous serviront à payer. Mon honorable ami aura l'occasion, presque tous les jours, d'exprimer son opinion sur la construction de ce bassin. Je sais que les avis sont bien partagés sur ce point. Le gouvernement a cru agir sagement en nommant une commission d'ingénieurs experts pour étudier cette question et faire un rapport de leurs travaux. On aurait pu croire que M. St-George, dont la grande cité de Montréal avait engagé les services durant plusieurs années, était un homme d'un certain caractère et possédant certaines connaissances. A tout événement, les occasions de discuter toute cette question ne manqueront certainement pas. Comme ce crédit ne peut prêter à discussion, vu qu'il s'agit d'une somme votée tous les ans, j'espère que mon honorable ami n'insistera point pour que ces item restent en suspens, surtout lorsqu'ils ont été discutés trois ou quatre jours durant.

M. GALLERY: A propos de M. St-George, si je ne me trompe, un honorable député a prétendu que ce gentleman n'avait d'autre besogne à faire que celle de suveiller le service d'eau, alors qu'il était au service de la ville de Montréal. Je puis dire que M. St-George était tout à la fois surintendant du département de l'aqueduc et inspecteur de cette ville, et que ses appointements s'élevaient à $5,300.

M. CASGRAIN : Cela ne lui donnerait aucune expérience dans la construction des bassins de radoub.

M. GALLERY: Comme ingénieur, je crois qu'on trouverait difficilement quelqu'un qui fût supérieur.

M. CASGRAIN : Dans ce cas même, il n'aurait pas l'expérience dont je parle.

M. MONK : J'ignore quelle expérience M. St-George peut avoir acquise dans la construction des bassins de radoub, mais je sais qu'il est un homme parfaitement honorable. Je n'ai aucune objection à laisser adopter cet item, tout en ne partageant pas l'avis de l'honorable ministre, lorsqu'il prétend que ce n'est pas ici le temps pour nous de demander des renseignements sur cette question qui agite l'opinion publique depuis si longtemps. Si mon honorable ami déclare qu'il déposera ces documents sur le bureau de la Chambre, à la première occasion possible, je ne m'opposerai pas à l'adoption de ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces documents seront soumis aussitôt que l'ingénieur aura terminé son rapport.

L'honorable M. TARTE : J'aimerais beaucoup savoir si la grue destinée au bassin de Lévis et dont il était question quand j'ai quitté la direction du ministère des Travaux publics, a été mise en place.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas encore.

L'honorable M. TARTE : Ce travail est-il en voie d'exécution et l'entreprise en a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'est pas en voie d'exécution. Je vais m'informer à ce sujet. Jamais on n'a appelé mon attention sur cette question.

M. REID (Grenville) : Je comprends que cette commission a été nommée pour étudier la question d'un bassin de radoub et choisir un emplacement. Maintenant que les commissaires ont fait leur rapport, je suppose qu'on les a remerciés de leurs services.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Lignes télégraphiques entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est nécessaire pour rem-

plir l'engagement que nous avons contracté lors de l'entrée de l'île dans la Confédération, relativement au maintien des communications télégraphiques entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : Je voudrais demander au ministre s'il n'a pas reçu, ou si le gouvernement n'a pas reçu une communication du gouvernement provincial demandant que cette somme soit retenue, jusqu'à ce que la Compagnie de télegraphe anglo-américaine ait rempli ses obligations relativement au service perfectionné qu'elle nous avait promis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je n'ai reçu aucune correspondance à ce sujet. J'ai eu une entrevue avec une délégation représentant, je crois, la chambre de commerce de l'île. Ces délégués m'ont demandé de travailler à obtenir des communications télégraphiques meilleures, moins coûteuses et moins restreintes quant aux heures de transmission et de réception. Le ministère s'occupe actuellement de cette affaire.

M. LEFURGEY : Je voudrais demander au ministre si le gouvernement n'a pas le pouvoir de garder cet argent en réserve aussi longtemps que la compagnie ne remplira pas ses engagements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas exprimer d'opinion sans avoir étudié cette question plus à fond. D'ailleurs, il s'agit d'une affaire sur laquelle les meilleurs avocats eux-mêmes ne pourraient s'entendre. Toutefois, les fonctionnaires du ministère s'occupent de cette question dans le but d'obtenir des taux plus avantageux dans le sens indiqué par la députation dont j'ai parlé.

Réseaux télegraphiques terrestres et sous-marins pour le service du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, y compris les dépenses des navires nécessaires pour le service des câbles, et pour le maintien de la télégraphie sans fil, système Marconi, à Belle-Isle, $80,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire comment les stations Marconi établies, l'une à Belle-Ile, et l'autre à un endroit quelconque de la côte nord, ont fonctionné au cours des derniers mois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas étudié moi-même bien attentivement cette question, mais les fonctionnaires du ministère m'informent que, depuis quelque temps, ces stations fonctionnent admirablement bien.

L'honorable M. TARTE : J'appellerai spécialement l'attention de mon honorable ami lui-même sur le fonctionnement de ces deux stations. On m'avait dit, au ministère, que tout marchait à souhait ; je commençai à expédier moi-même des dépêches et à demander des rapports tous les jours, mais ceux-ci ne me parvinrent que très irrégulièrement ; ils étaient toujours en retard. Certains fonctionnaires sont bien capables, en vérité, mais ils acceptent pour acquis que le système Marconi fonctionne admirablement, tandis qu'il ne fonctionne pas du tout. Mon honorable ami pourra trouver dans les documents qui se trouvent au ministère, des copies des dépêches que j'ai envoyées demandant une réponse qui s'est toujours fait attendre. La Chambre avouera avec moi qu'il est très important pour nous de savoir exactement comment fonctionne ce système Marconi. Toutes les fois qu'on veut lancer des actions sur le marché en faveur d'une invention, celle-ci donne entière satisfaction, mais aussitôt que les actions sont vendues, on constate que tout ne va pas aussi bien qu'on l'avait dit. J'aimerais beaucoup savoir comment fonctionnent ces deux stations. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de s'informer du nombre de jours où l'on a pu se servir de ce système aux endroits indiqués ? Il arrive que par un jour clair, l'une de ces stations fonctionne, alors que par un temps semblable, dans une autre circonstance, on ne pourra communiquer avec elle. La même observation peut s'appliquer lorsqu'il s'agit d'un temps de brume.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question est très importante, non pas à cause du service bien restreint que nous avons, mais parce qu'il s'agit d'un essai auquel le pays doit s'intéresser. Je n'ai pu m'en occuper moi-même, mais on me dit que si pendant un temps assez considérable, ce service a été très défectueux, depuis quelque temps il donne satisfaction. Je vais faire préparer un rapport détaillé sur tout ce qui se rattache au fonctionnement de ce système, et je déposerai ce document sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. TARTE : Tous les câbles, par example, ceux qui relient Belle-Isle à la côte nord, sont-ils en état de servir?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le câble du poste de la quarantaine de la Grosse-Ile n'est pas en bon état. Nous avons reçu dernièrement un rapport nous disant que le câble d'Anticosti avait besoin de réparations. Nous faisons exécuter les travaux nécessaires, à l'heure qu'il est.

L'honorable M. TARTE : Le câble de Belle Isle fonctionne-t-il bien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CASGRAIN : Je sais que depuis plusieurs saisons cette ligne s'est trouvée dans un état déplorable; on ne pouvait s'en servir. J'ai eu l'occasion d'écrire à mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) lorsqu'il était ministre des Travaux publics, pour lui faire remarquer que très rarement, pendant la saison d'été, il nous était possible d'envoyer un télégramme à la Pointe-aux-Esquimaux.

A maintes reprises, j'ai été obligé de télégraphier à cet endroit, mais mes dépêches n'ont pas atteint leur destination. Il y a une baie dans ces parages, et le câble qui relie les deux points séparés par cette nappe d'eau est presque toujours en mauvais état; pour expédier les dépêches on a recours au moyen suivant : on livre cette dépêche, au relai où on l'a reçue, au capitaine d'une goélette qui la porte à l'autre relai distant de six, sept milles et même plus. Ce n'est pas là un moyen bien rapide de communiquer par dépêches. Si la marée est basse, si le vent est contraire, il faudra cinq ou six jours avant qu'on puisse livrer ce télégramme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut laisser entendre que le câble de la côte nord reliant celle-ci à l'île d'Anticosti est hors d'état de servir.

M. CASGRAIN : Je ne dis pas qu'il est en mauvais état maintenant, mais je signale le fait qu'on ne peut s'en servir souvent, surtout pendant la saison de navigation. J'ai écrit à l'ex-ministre des Travaux publics à ce sujet, et il doit se rappeler cela. J'ignore quelle est la cause de ces ennuis, mais je demanderais à mon honorable ami de s'occuper de cette question. Il y a quelques années, le "Scotsman" a fait naufrage au large de Belle-Isle ; à cause du manque de communication entre Belle-Isle et la terre ferme, les passagers du "Scotsman" n'ont pu être secourus par les habitants de la côte. Trois ou quatre jours durant, ils ont manqué de secours, simplement parce que le câble ne fonctionnait point. Nous avons maintenant le système Marconi qui doit servir surtout dans des circonstances semblables à celles que je viens de signaler ; son but doit être aussi de fournir des renseignements à Québec et aux autres ports sur l'état de la navigation dans ce détroit, en indiquant, par exemple, s'il y a des banquises dans ce bras de mer. Il est donc d'une extrême importance que ce câble soit entretenu en bon état, surtout durant la saison de navigation, et que l'on entretienne ces stations Marconi de manière à en retirer des avantages pour le pays et pour la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a eu beaucoup de difficultés à propos de ce câble dont parle mon honorable ami, mais on me dit que, depuis quelque temps, il fonctionne à merveille. Je vais demander tous les renseignements possibles et faire préparer un rapport sur toute cette affaire.

L'honorable M. TARTE : Est-ce que M. Boyer a encore la surveillance des lignes télégraphiques dans le golfe Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : C'est certainement un bon employé, et je suis heureux qu'il ait été maintenu dans sa position.

M. CASGRAIN.

M. FOWLER : Est-ce que ce crédit représente le montant total payé à M. Marconi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne payons pas de droit d'auteur. Tout ce que nous achetons nous le payons. J'ai compris qu'en considération de la subvention que nous avons accordée, nous devons obtenir les instruments sans payer aucun droit à l'inventeur, et le montant peu élevé qui se trouve ici est destiné à l'entretien des deux appareils installés en ce pays. Ce crédit suffira à payer deux employés et à pourvoir aux réparations ordinaires. Mon sous-ministre me dit que l'on croit que l'entretien de ce service coûtera $4,200, et j'ai demandé des détails sur les travaux journaliers qui se font à ces différentes stations. Je devrai avoir ce rapport la semaine prochaine, car je ne prévois aucune cause de retard.

M. REID : Puis-je demander s'il est à craindre que la dépense de ce crédit, de même que celui que nous venons d'adopter, soit confiée au ministère de la Marine.

L'honorable M. TARTE : Nous en avons eu assez sur cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me propose de diriger l'emploi de ce crédit, s'il est voté.

M. OSLER: Je me suis absenté durant quelques instants, et comme je n'ai pas entendu la discussion qui a eu lieu, l'honorable ministre (M. Sutherland) pourrait peut-être nous dire si le télégraphe Marconi a fonctionné jusqu'à présent de manière à démontrer son utilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question a été longuement discutée durant l'absence de l'honorable député. Je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que les fonctionnaires du département considèrent que le système a donné entière satisfaction depuis quelque temps. Mais je considère qu'il est dans l'intérêt public d'obtenir des détails complets sur l'exploitation du télégraphe Marconi à Belle-Isle.

Lignes télégraphiques, T.N.-O., $121,000.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'où l'honorable ministre se propose-t-il d'aller ce soir dans la présentation de ces crédits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis à mon siège depuis trois heures cet après-midi, et je crois devoir dire que nous avons perdu beaucoup de temps à discuter une question qui est loin d'être aussi importante que l'adoption de ces crédits. Voici trois ou quatre séances que nous passons en vaines tentatives pour discuter ces crédits. Il me semble que cet item n° 238 devrait être adopté ce soir.

L'honorable M. TARTE : Il y aura sans doute quelque chose dans le budget supplémentaire au sujet de la ligne du Yukon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai dit. Je puis dire à mon honorable ami (M. R. L. Borden) que ceux qui veulent discuter quelques-uns de ces crédits auront tout l'avantage de le faire un peu plus tard quand le budget supplémentaire sera soumis.

M. R. L. BORDEN : C'est très bien. Il arrive quelquefois que les estimations supplémentaires ne sont soumises à la Chambre que les derniers jours de la session. Mais l'honorable ministre dit qu'elles seront——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je promets qu'elles seront soumises bientôt.

Lignes télégraphiques, C.A., $15,000.

M. INGRAM : A quoi est destiné ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est le même que celui de l'anné dernière. Il est destiné à l'entretien des lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise, au paiment des salaires et des frais de réparations. J'ai ici un état indiquant les endroits où passaient ces lignes, les distances, cte., mais mon honorable ami (M. Ingram) est familier avec tous ces détails, et il n'exigera pas que j'en donne lecture ce soir.

M. BORDEN (Halifax) : Où trouvons-nous un état indiquant les reçus donnés pour les montants payés pour ces lignes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le rapport de l'auditeur général.

Lignes télégraphiques, territoire du Yukon (Ashcroft à Dawson, et embranchements), $12,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre est-il en position de nous donner un état des recettes et des dépenses des lignes télégraphiques du Yukon ? S'il n'a pas ces renseignements sous la main, j'attendrai que les estimations supplémentaires soient soumises. Est-ce que M. Crean est encore à la tête de ce service ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : M. Rochester est-il encore avec lui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Quel est celui qui est réellement à la tête du service, est-ce M. Rochester ou M. Crean ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Crean.

L'honorable M. TARTE : M. Crean a plus d'autorité que M. Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. Crean qui est surintendant. M. Rochester s'occupe, je crois, de vérifier les comptes et de régler les affaires du dehors. L'honorable chef de la gauche m'a demandé de lui faire connaître les recettes et les dépenses de l'année dernière. Les recettes ont été en chiffres ronds de $111,000 et les dépenses $179,000.

M. CLANCY : A-t-on diminué les taux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, de $4.50 à $3.

M. CLANCY : Quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En juillet dernier.

L'honorable M. TARTE : Je demanderais à l'honorable ministre de soumettre un état détaillé des dépenses aussitôt que possible. J'ai un certain doute sur l'exactitude des chiffres qui viennent d'être mentionnés. Je sais que mon honorable ami accordera toute l'attention possible à cet item, car, quand j'ai quitté le département, il y avait une petite difficulté qui n'était pas réglée. Je le prie donc de bien vouloir produire cet état des dépenses aussitôt que possible—c'est-à-dire—avant que nous votions d'autres crédits pour cette ligne, afin que la Chambre sache exactement à quoi s'en tenir. Je faisais ordinairement préparer un état tous les mois indiquant les recettes et les dépenses, et je suis surpris du déficit auquel nous avons à faire face.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député (M. Tarte) a laissé quelques questions en litige en abandonnant la direction du ministère, je dois lui dire que j'ai également trouvé quelques petites difficultés pendantes lors de mon arrivée. Je n'ai cessé depuis ce temps de chercher à découvrir la véritable situation des choses. Comme il nous faudra demander un crédit supplémentaire, cette question pourra alors être discutée davantage. J'ai donné l'ordre de préparer un état complet à ce sujet, et j'espère qu'il sera prêt la semaine prochaine.

M. OSLER : Je serais d'avis que ce crédit serait laissé en suspens. La somme demandée est très élevée. On comprend que pour la première année d'exploitation d'une ligne télégraphique au Yukon les dépenses puissent être élevées, mais elles doivent aller en diminuant une fois que la ligne est en bon état. Ce montant est tellement élevé en proportion du service, que nous devrions obtenir les détails les plus complets sur cette dépense avant que ce crédit soit adopté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets le bien fondé de cette proposition, mais il me semble que l'on n'a rien à gagner en laissant ce crédit en suspens. Je viens de dire qu'il nous faudra demander un crédit supplémentaire, et j'ai promis de fournir un état complet, que j'ai ordonné de faire préparer il y a déjà quelque temps, et que l'on me dit devoir être prêt la se-

maine prochaine. Il y aura un autre item qui nous permettra de discuter toute la question.

L'honorable M. TARTE : Pouvons-nous espérer que M. Rochester sera de retour avant la fin de la session? J'ai pleine confiance dans son jugement et dans son intégrité, et j'aimerais à l'avoir ici, s'il lui est possible de quitter son emploi. Avant de quitter le ministère, je l'avais chargé de se rendre sur les lieux pour régler certaines petites difficultés. Je lui avais donné pleins pouvoirs d'examiner les livres de toute l'affaire. On devra trouver ma lettre à cet effet dans le département des Travaux publics. Je veux avoir le rapport de M. Rochester.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Rochester est encore au Yukon en frais d'exécuter les instructions qui lui ont été données par le ministre. Aucun changement n'a été apporté dans ces instructions, si ce n'est que le sous-ministre peut l'avoir averti que je tenais à ce que la question se règle et à ce qu'il fasse un rapport complet. Quant à la présence ici à Ottawa de M. Rochester, je puis dire à mon honorable ami que s'il n'est pas satisfait du rapport que nous obtiendrons de l'employé à qui il a lui-même confié cette mission, alors nous ferons venir M. Rochester lui-même. Il est possible qu'il soit de retour dans quelques semaines, et nous pouvons le rappeler n'importe quand. Dans le moment, je crois qu'il est à White-Horse.

M. BLAIN: Je vois que les recettes de la ligne télégraphique du Yukon pour le mois d'avril 1902, ont été de $11,500. Quelle est la difference entre ces recettes et celles du mois correspondant de cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas encore de rapport pour l'année courante.

M. BLAIN : En règle générale, est-ce que le revenu des lignes télégraphiques du Yukon va en augmentant?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis la réduction dans les taux ordonnée en juillet dernier, je crains que les recettes soient allées en diminuant. L'augmentation dans le chiffre d'affaires n'a pas été suffisante pour compenser la perte résultant de la réduction dans les taux.

M. BLAIN : L'honorable ministre est peut-être en état de nous indiquer quelle a été la recette de certains mois de l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1902, les recettes ont été, en chiffres ronds, pour le mois de juillet de $12,000 ; août, $12,000 ; septembre, $14,000 ; octobre, $12,000 ; novembre, $7,900 ; décembre, $4,733. Nous ne pouvons nous former une idée juste du chiffre des recettes depuis le mois de janvier, car nous n'avons pas de rapports.

M. SUTHERLAND.

M. OSLER : Avez-vous obtenu l'état de ces recettes par la malle ou par télégraphe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon sous-ministre me dit que ces états sont envoyés à la fin de chaque mois par télégraphe. Le dernier rapport que nous ayons est pour le mois de février ou mars.

M. SPROULE : Actuellement l'exploitation de cette ligne nous coûte $89,000 de plus que ce qu'elle rapporte et on nous dit qu'il y aura un autre item à ce sujet dans le budget supplémentaire. Il est évident que son exploitation est une affaire désastreuse pour le pays. On nous avait laissé croire qu'une fois la construction terminée les frais d'exploitation diminueraient, mais voici qu'on demande $100,000 pour le personnel, et ce crédit ne sera pas suffisant, car on nous dit qu'un montant supplémentaire sera demandé. Il est donc temps que nous obtenions les renseignements les plus complets sur les revenus et les dépenses, et que nous sachions comment il se fait que ces dernières continuent d'être aussi élevées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà expliqué au comité qu'il me faudrait demander un crédit additionnel de $50,000 à $60,000. J'admets que le comité a le droit d'obtenir les renseignements les plus complets, je tiens également à les obtenir pour lui comme pour le département, afin que nous sachions s'il y a chance de diminuer ces dépenses.

M. OSLER : Quelle est la longueur de la ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 2,000 milles.

L'honorable M. TARTE : Comment a été le service durant l'hiver ? La ligne s'est-elle brisée à plusieurs endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les tempêtes ainsi que la chute des arbres ont été la cause de plusieurs accidents, et durant quelques jours le service a été complètement interrompu. Mais en tenant compte des circonstances, le service est assez satisfaisant.

L'honorable M. TARTE : Je ne puis m'expliquer ce déficit. Durant les six derniers mois de mon administration, les revenus ont toujours excédé quelque peu les dépenses, nous avions un léger excédent chaque mois. Je suis porté à croire qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux dans la manière de préparer les comptes, car ce déficit me paraît bien extravagant. Règle générale, c'est le contraire qui avait lieu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami a été trompé dans les rapports qu'il a reçus. Mais, encore une fois, nous ne pouvons discuter cette question convenablement sans être en possession de tous les faits et de tous

les comptes, et ces derniers seront produits d'ici à quelques jours.

M. OSLER : Ce crédit est trop élevé, à mon avis, pour être adopté. Puisque l'honorable ministre n'est pas en possession des renseigniements nécessaires, il n'y a qu'à laisser cet item en suspens. Nous ne pouvons voter les yeux fermés $121,000 sur la promesse du ministre que la question sera discutée quand les estimations supplémentaires viendront devant la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis partager la manière de voir de mon honorable ami. Si après avoir étudié soigneusement les comptes de la présente année, on s'aperçoit que ce crédit de $121,0000 est suffisant, tout le monde sera satisfait.

J'ai fourni au comité des renseignements que j'aurais probablement pu me dispenser de lui donner, si j'avais voulu faire adopter ce crédit à tout prix. Basant mes calculs sur les estimations de l'année dernière, j'ai dit que j'aurais besoin de $58,000 en chiffres ronds, et qu'avant de demander l'adoption d'un crédit additionnel dans le budget supplémentaire, je fournirais un état complet des dépenses et des frais d'exploitation de la ligne, que tous les comptes seraient expliqués, et qu'une fois cela fait, nous demandrions seulement la somme considérée nécessaire.

M. OSLER : A quoi est destiné ce crédit de $121,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est destiné à payer les salaires des employés et les frais d'entretien et d'exploitation de la ligne.

M. OSLER : Faites-nous en connaître les détails, dans ce cas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Vu l'heure avancée, il me semble que cette demande n'est pas raisonnable de la part de l'honorable député, mais je suis prêt à le faire, si l'honorable député y persiste.

M. OSLER : Comme il s'agit d'un crédit de $121,000, il me semble que l'on devrait nous fournir plus de renseignements et cela principalement quand l'honorable ministre dit qu'il est incapable de les donner au comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit cela.

M. OSLER : C'est là cependant ce que j'ai compris des paroles de l'honorable ministre. Il a dit qu'il lui fallait attendre pour obtenir de nouveaux renseignements avant d'être en état de faire connaître à la Chambre la nature de ces dépenses et de quelle manière elles ont été encourues, et qu'il espérait que plus tard, quand les estimations supplémentaires seraient soumises, il serait en mesure de satisfaire notre légitime curiosité. Or, ce crédit est trop important pour que nous l'adoptions sans avoir obtenu les renseignements les plus complets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est absolument dans l'erreur. Les comptes auxquels il fait allusion sont donnés en détail, et cela diffère beaucoup de la question de voter de l'argent pour l'entretien et l'exploitation de la ligne. Ce que l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a demandé, c'est un état complet des dépenses pour l'année courante, ce qui est une tout autre affaire.

M. OSLER : Je demande des détails sur la dépense que nous sommes appelés à solder au moyen de ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami insiste, je vais être obligé de donner lecture de l'état. Mais il doit voir combien sa demande est déraisonnable, en songeant que nous avons eu une séance qui a duré dix ou douze heures.

M. OSLER : Il n'y a rien de déraisonnable quand il s'agit d'essayer d'obtenir des renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Certainement que non, mais je laisse au comité le soin de décider si c'est l'usage dans ce parlement d'exiger d'un ministre, au cours de la discussion d'un crédit en particulier, qu'il donne lecture des noms de tous ses employés, de leurs salaires mensuels, et de tous les détails nécessaires pour établir de quelle manière on est arrivé à former cette somme.

M. BORDEN (Halifax): Chaque député a parfaitement le droit de demander ce renseignement, d'un autre côté, nous ne voulons pas faire passer inutilement le temps de la Chambre. L'honorable ministre ne ferait-il pas mieux de remettre l'état à l'honorable député (M. Osler), ce qui nous permettrait probablement de disposer de ce crédit en quelques minutes à la prochaine séance de la Chambre ?

M. OSLER : Je désire tout simplement savoir en quoi consiste ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Osler) a été absent plusieurs jours et même plusieurs semaines, et durant ce temps la Chambre a continué de siéger chaque soir. Nous tenons à faire avancer les travaux de la session aussi promptement que possible. Si mon honorable ami a une proposition raisonnable à faire, je me ferai un plaisir de me rendre à sa demande.

M. OSLER : Dans la position que vous occupez, vous devez vous attendre à faire quelque chose, et il est inutile que vous murmuriez si cela prend un peu de temps pour faire voter les crédits de votre ministère.

Tout ce que je veux savoir, c'est que vous me disiez à quoi cet argent est destiné. Est-ce pour payer les employés ou pour l'entretien de la ligne? On ne peut raisonnablement nous demander d'adopter un crédit de cette nature sans nous fournir tous les détails.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre serait peut-être capable de nous dire quelles sont les dépenses encourues mensuellement pour l'exploitation de la ligne de Dawson?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'état estimatif des dépenses pour les salaires des employés durant le prochain exercice fixe le montant requis de ce chef à $123,885.12. J'ai ici des états indiquant le nom de chaque employé, son occupation et le chiffre de son salaire.

M. OSLER : Combien y a-t-il d'employés dans ce service?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 125.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire à combien se sont élevé les dépenses, disons dans le mois de mars? Nous avions l'habitude d'obtenir chaque mois un rapport indiquant les recettes et les dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le département n'a pas encore reçu le rapport concernant les dépenses.

L'honorable M. TARTE : A-t-on transmis un rapport par télégraphe pour le mois de février?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La moyenne des salaires est d'environ $11,000 par mois.

L'honorable M. TARTE : C'était à peu près là le chiffre prévu quand j'ai quitté le ministère. Encore un fois, je ne puis comprendre comment il se fait que nous ayons un pareil déficit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A moins que l'item des salaires puisse être réduit considérablement pour l'année prochaine, je ne vois pas quelle objection l'on peut avoir à voter ce crédit de $121,000 maintenant, car, comme je l'ai expliqué au comité, il nous faudra demander un crédit additionnel. L'ex-ministre des Travaux publics nous a dit qu'il avait chargé un fonctionnaire en qui il a toute confiance de faire une enquête et un rapport sur cette affaire. Je n'ai aucune raison de douter de l'honnêteté et des capacités de celui à qui il a confié cette mission, et dès que nous aurons reçu son rapport, je ferai préparer un état complet des dépenses encourues pour la construction de la ligne et son exploitation durant le dernier exercice. L'honorable député de Toronto (M. Osler) ainsi que les autres membres de cette Chambre pourront alors décider s'il y a des réductions à faire à l'avenir ou des changements à apporter dans le tarif des dépêches.

L'honorable M. TARTE : Je ne puis comprendre comment il se fait que nous ayons perdu tant d'argent avec cette ligne. Durant les derniers six mois que j'ai passés à la tête de ce ministère, les revenus et les dépenses se balançaient. Nous avions même souvent une petite balance en notre faveur, et je ne puis m'expliquer comment il se fait que nous ayons perdu $70,000 dans un an. Je suis porté à croire que les comptes ont été préparés par quelqu'un qui a porté au compte des frais d'exploitation certains montants qui auraient dû être inscrits ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme c'est sous l'administration de mon honorable ami que cette ligne a été entreprise et construite, il sait que ce que je dis là est parfaitement conforme aux faits. Les estimations pour les salaires seuls s'élèvent à $123,889.92 ; pour les approvisionnements, à $11,540 ; transport, etc., $19,376 ; autres dépenses, $24,000, formant un total de $175,000, et le crédit demandé est de $121,000. Le montant demandé ne cadre guère avec le chiffre des revenus, mais je tiens à ce que la Chambre soit mise en possession de tous les faits, afin de voir s'il n'y aurait pas moyen d'apporter quelques modifications dans le mode d'exploitation, et tous les renseignements seront fournis dès que nous les aurons obtenus. Personne ne désire plus que moi découvrir un moyen de balancer les recettes et les dépenses.

M. OSLER : Y a-t-il un bureau du télégraphe à chaque seize milles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une maison de refuge à tous les seize milles, et des bureaux de télégraphe à tous les trente milles.

L'honorable M. TARTE : J'espère que l'on m'a bien compris. J'ai donné instruction à M. Rochester de prendre la direction de tout le service, et j'espère que ces instructions ont été suivies.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ma part, je n'ai apporté aucun changement à ces instructions. Je n'ai reçu aucun rapport tendant à jeter quelque doute dans mon esprit sur la valeur des qualités ou des bonnes intentions de ce monsieur, et quelles que soient les instructions données, s'il les a suivies à la lettre, ce sont les mêmes aujourd'hui que lorsqu'il est parti pour le Yukon.

L'honorable M. TARTE : M. Rochester a-t-il fait un rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre du département reçoit de ses nouvelles de temps à autre, mais il n'a pas encore transmis un rapport complet de ses opérations.

L'honorable M. TARTE: Le déficit que l'on a mentionné ne peut exister réellement. J'étais parfaitement au courant de toute l'affaire quand j'ai quitté le département, et à moins qu'il soit survenu des accidents, ou que des dépenses aient été portées par erreur au compte des frais d'exploitation, je considère que la ligne est presque en état de se suffire à elle-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous allons avoir tous les renseignements nécessaires.

M. SPROULE : Quand un ministre demande à la Chambre de voter un crédit de $121,000, il doit pouvoir lui fournir tous les renseignements nécessaires, et non exiger de ses membres qu'ils accordent une pareille somme les yeux fermés. Ce n'est pas la première année que nous éprouvons de la difficulté à obtenir des renseignements à ce sujet, et cette difficulté semble toujours aller en augmentant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai soumis à la Chambre l'état estimatif préparé par les fonctionnaires du ministère, et j'ai ici tous les détails concernant les traitements, ainsi que les personnes qui les reçoivent. Cette estimation est basée sur les dépenses du dernier exercice, et il n'y a pas d'autre moyen de la préparer. J'ignore à quoi l'honorable député veut faire allusion, quand il dit qu'il lui a été impossible d'obtenir des renseignements satisfaisants dans le passé. J'ai ici tous les renseignements concernant les faits sur lesquels cette estimation est basée, mais il s'agit en ce moment d'une affaire distincte, nous parlons des détails qui concernent les dépenses de l'année courante.

M. SPROULE : Je me plains que cette estimation est faite sans donner de détails suffisants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est basée sur les dépenses encourues durant la dernier exercice, tel qu'on les trouve dans les livres du département.

M. SPROULE : Et si plus tard nous demandons ce renseignement, on nous répondra qu'on ne l'a pas sous la main.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette prétention ne me paraît pas justifiée. Ces employés sont payés tous les mois, et comme le crédit destiné à cette fin est épuisé, ils n'ont pas reçu leurs salaires depuis un certain temps. Les comptes en détail qui font l'objet de la présente discussion n'ont pas encore été reçus par le département.

M. OSLER : Nous désirons savoir ce qu'il en coûte pour exploiter et entretenir la ligne. Je ne vois pas la nécessité d'avoir un bureau à tous les seize milles dans un pays comme celui-là, et c'est peut-être là la cause du déficit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici tous les renseignements, mais comme cela serait très long à lire, l'honorable député (M. Osler) me permettrait peut-être de lui en remettre une copie.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre en fera parvenir une copie à mon honorable ami (M. Osler).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec le plus grand plaisir.

Quelques résolutions sont rapportées.

## AJOURNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES : En proposant que la séance soit levée, permettez-moi, M. l'Orateur, d'attirer l'attention de la Chambre sur le contenu d'une dépêche télégraphique que je viens de recevoir, et qui sera certainement accueilli avec plaisir par les membres des deux partis. Le pavillon flottait à mi-mât aujourd-hui sur les édifices parlementaires non seulement à cause des funérailles de feu le juge Mills, mais aussi parce qu'on avait annoncé le décès du sénateur Cochrane, de Hillhurst, Qué. Or, un des membres de la famille de M. Cochrane me télégraphie contredisant la nouvelle du décès de l'honorable sénateur, et ajoutant que l'état de santé de ce dernier s'est bien amélioré.

M. BORDEN (Halifax) : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous commencerons par discuter en comité les nombreux avis de motion et les résolutions qui figurent sur l'ordre du jour, puis nous passerons aux subsides. Le ministre de la Justice soumettra les crédits de son département.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux ou trois item des crédits du ministère des Travaux publics ont été laissés en suspens, et il vaudrait peut-être mieux finir cela avant de passer à autre chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous commencerons par les estimations du ministère des Travaux publics et si le ministre de la Justice est présent, nous passerons ensuite aux crédits de son département.

La motion est adoptée et la séance est levée, à 11.45 du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 14 mai 1903.

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

## INTERPELLATIONS.

### ARRANGEMENTS FINANCIERS ENTRE LE CANADA ET LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. BELL (par M. Taylor) :

1. Combien de fois et à quelles dates des arrangements financiers ont-ils été faits entre le gouvernement fédéral et la province de la Nouvelle-Ecosse depuis le 1er janvier 1872 jusqu'au 1er juillet 1896 ?

2. De combien les sommes payables à la Nouvelle-Ecosse ont-elles été augmentées par ces divers arrangements ?

3. Quelle somme portant intérêt est actuellement au crédit du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il n'y a pas eu d'arrangements financiers entre le Canada et la Nouvelle-Ecosse, entre les dates mentionnées. Il y a eu un rajustement général des dettes des différentes provinces, en 1873 et un autre en 1884, mais ils ne se rapportaient pas sépcialement à la Nouvelle-Ecosse.

3. La somme actuellement au crédit de la Nouvelle-Ecosse est de $1,056,111.12.

### EXPOSITION INTERNATIONALE DE SAINT-LOUIS.

M. LEMIEUX :

1. Le gouvernement se propose-t-il de prendre part à l'Exposition Internationale de Saint-Louis, en 1904 ?

2. Dans l'affirmative, les commissaires canadiens seront-ils de simples attachés de la commission britannique comme à Paris en 1900, ou seront-ils revêtus des droits et privilèges d'une commission nationale indépendante comme lors de l'Exposition Internationale de Philadelphie, en 1876 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement se propose de prendre part à l'exposition internationale de Saint-Louis, en 1904.

Le ou les commissaires canadiens qui pourront être nommés ne seront pas des attachés à la commission britannique, mais en seront indépendants. Les droits et privilèges de la commission canadienne n'ont pas encore été déterminés.

## ELECTIONS FEDERALES

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding): Je propose :

Qu'un comité spécial composé de MM. Charlton, Casgrain, Russell, Barker, Demers (Saint-Jean et Iberville), Northrup, Thompson (Haldimand), Ingram et de l'auteur de la résolution, soit nommé afin de prendre en considération l'état des lois concernant les élections fédérales, avec pouvoir de faire rapport de temps à autre ; et que l'ordre relatif au bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900, soit rescindé et le bill renvoyé devant ledit comité.

M. l'Orateur, au commencement de la session, nous avons eu l'occasion de discuter la loi électorale, au sujet d'un bill présenté par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Au cours de ce débat, j'ai émis l'opinion que la seule manière pratique de perfectionner la loi électorale serait de nommer un comité choisi parmi les deux partis et chargé d'étudier la question et faire rapport de ses travaux à la Chambre. Cette proposition fut bien accueillie et après m'être consulté avec le chef de l'opposition, j'ai donné avis de la présente résolution.

Je doute fort que nous puissions faire disparaître tous les abus et toutes les illégalités qui se commettent en temps d'élection. Quelques-uns de ces abus échapperont toujours aux lois, et pour les faire disparaître entièrement il faudrait commencer par réformer la nature humaine. Cependant, il ne peut résulter aucun mal et il résultera peut-être du bien, de faire étudier la question par un comité mixte, comme celui que je propose, et sans plus de commentaires, j'ai l'honneur de proposer l'adoption de cette résolution et la nomination de ce comité.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire si ce comité pourra s'enquérir de la manière dont les élections sont conduites, des agissements des fonctionnaires officiels et des fraudes qui se commettent durant les élections.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que ce comité puisse prendre connaissance d'une élection déjà faite.

M. HUGHES (Victoria) : Je veux parler de la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je crois que tout ce qui pourra contribuer à rendre la loi plus parfaite sera du ressort de ce comité.

M. HUGHES (Victoria) : Voici le point que je veux préciser. Avec la loi actuelle, le directeur du scrutin est seul autorisé à mettre ses initiales sur le bulletin qu'il remet à l'électeur, il a seul le droit d'y toucher. Je me proposais de présenter un bill traitant de cette question, mais quand j'ai vu qu'un autre député avait déposé une proposition de loi, pour amender la loi électorale, j'ai cru que j'aurais l'occasion d'y introduire un amendement. Je crois que le directeur du scrutin ne devrait pas être seul autorisé à mettre ses initiales sur le bulletin ; le représentant du candidat devrait pouvoir mettre une marque quelconque sur le talon du bulletin, afin de pouvoir en constater l'identité. Cette question pourra-t-elle être discutée par ce comité ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je pense que oui ; c'est du moins notre intention.

M. BELL : Je suppose que l'intention de cette résolution est de soumettre au comité toutes les lois concernant la conduite des élections et celles se rapportant aux irrégularités commises dans les élections. Cela nécessitera, je suppose, un nouveau bill, bien que le bill (n° 3), déposé par l'honorable dé-

puté de Norfolk-nord, soit renvoyé devant un comité spécial. Je comprends qu'il s'agit de passer en revue toutes les lois existantes concernant les élections et concernant les abus, les fraudes et les irrégularités commis en temps d'élection, dans le but de préparer un bill qui prévoirait tous les cas et qui nous donnerait une loi plus efficace que celle que nous avons à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que nous voulons, et toutes ces questions auront à être étudiées par le comité, et s'il pouvait arriver à une conclusion, elle prendrait, je suppose, la forme d'un bill qui serait présenté à la Chambre. Il n'y a pas de doute que les faits mentionnés par l'honorable député de Pictou (M. Bell) seraient du ressort du comité.

M. INGRAM : Je suppose aussi que cela comprendrait la loi concernant les élections de même que celle concernant l'invalidation des élections.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas pourquoi cela ne comprendrait pas les deux.

M. BELL : Nous pourrions aussi introduire des dispositions nouvelles, comme, par exemple, le vote obligatoire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement ; le comité aura toute latitude.

La motion est adoptée.

## REVISION DU TARIF.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : M. l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances et à l'honorable ministre des Douanes s'ils pourraient déposer sur le bureau de la Chambre tous les mémoires ou communications contenant des recommandations concernant la revision du tarif. Je parle, bien entendu, de ceux qui ne sont pas d'une nature confidentielle. Ces documents nous seraient très utiles, dans le débat que nous devons reprendre bientôt au sujet de la politique fiscale.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'y vois pas d'objection ; seulement, l'honorable député aurait pu demander la production de ces documents plus tôt, car ils sont très volumineux. Le gouvernement ne peut avoir aucune objection à apporter ceux qui ne sont pas " confidentiels ", mais je crois que la préparation de tous les documents demandés par la motion de l'honorable député prendrait un temps considérable. Quoi qu'il en soit, au point de vue ministériel, nous n'avons aucune objection au dépôt de ces papiers, si la Chambre le désire.

L'honorable M. TARTE : Avec la permission de la Chambre, je ferai remarquer que si je me propose de présenter une résolution, sa préparation me prendra beaucoup moins de temps si les honorables ministres veulent déposer autant de cette correspondance qu'il leur est possible de déposer. Je suppose que tous ces documents sont en ordre et que leur production n'exigera pas un bien grand travail.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question est nouvelle. Je n'ai pas d'objection à apporter ces papiers, mais je n'avais pas supposé que la Chambre les demanderait.

M. BELL : Ces communications sont-elles confidentielles ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelques-unes.

L'honorable M. TARTE : Je ne demande pas la publication de celles qui le sont.

## DIFFERENDS ENTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET LEURS EMPLOYES.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Je propose l'adoption en troisième délibération du bill (n° 17) à l'effet de faciliter l'accommodation des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés.

M. CLARKE : Je croyais que l'honorable ministre attendrait que les amendements fussent imprimés, avant d'en demander l'adoption en troisième délibération.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'y ai pas d'objection. Laissons-le en suspens.

Le débat est ajourné.

## BASSINS DE RADOUB.—AIDE GOUVERNEMENTALE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient d'abroger l'article 1er du chapitre 9 des statuts de 1899, et de le remplacer par le suivant :—

1. Si une compagnie constituée en corporation et approuvée par l'Exécutif comme possédant les qualités requises pour exécuter les travaux, passe un traité avec Sa Majesté pour construire un bassin de radoub afin de recevoir et réparer les navires, à un endroit et en conformité d'un plan et devis (ce devis pourvoyant à tout ce qui est convenable et nécessaire en fait d'équipement, de machines et d'outillage) approuvés par l'Exécutif, sur le rapport du ministre des Travaux publics, comme étant suffisant pour les besoins du public en cet endroit, et devant être terminé dans un délai fixé par ce traité,—alors, pourvu que la compagnie exécute les travaux conformément à ce traité et à la satisfaction du ministre des Travaux publics, sous la surveillance du ministère duquel les travaux seront faits, l'Exécutif pourra autoriser le paiement, à même tous deniers non affectés formant partie du fonds du revenu consolidé, d'une subvention n'excédant pas trois pour cent par

année sur le coût des travaux, pendant vingt ans à compter de l'achèvement des travaux et de leur approbation par ledit ministre ; pourvu que cette subvention ne dépasse pas trente mille piastres par année, et que le coût servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que la valeur des travaux telle qu'estimée par ledit ministre ; pourvu aussi que la subvention ne soit payable pour aucune partie desdits vingt ans pendant laquelle le bassin ne sera pas en parfait état de service.—Le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Cette résolution a pour but de modifier une loi en vigueur depuis plusieurs années. Il y a quelques années, le gouvernement a construit quelques bassins de radoub, mais outre cela, une loi fut adoptée pour accorder de l'aide aux compagnies légalement constituées qui pourraient construire des bassins convenablement outillés, sous la surveillance du gouvernement. L'arrangement était que cette aide serait sous forme d'une subvention égale à 2 pour 100 par année sur le coût des travaux pendant vingt ans, pourvu que cette subvention ne dépassât pas $10,000 par année, ce qui équivalait à 2 pour 100 sur $500,000. Cete loi est restée en vigueur pendant un certain temps. En 1899, la loi fut amendée; la subvention est restée à 2 pour 100, mais la somme sur laquelle elle pouvait être payée fut portée à un chiffre plus élevé, afin de permettre la construction de bassins d'une plus grande capacité. Actuellement, la loi autorise le paiement de 2 pour 100 sur le coût des travaux, jusqu'à concurrence de $20,000 par année.

Le changement que nous proposons aujourd'hui est de fixer la subvention à 3 pour 100 au lieu de deux et de la limiter à $30,000 par année, au lieu de $20,000. Le changement consiste uniquement dans le taux d'après lequel la subvention devra être calculée. On a représenté au gouvernement qu'il était très difficile de former des compagnies pour construire des bassins de radoub, dans les conditions actuelles, mais que si le taux de la subvention était augmenté, des bassins seraient peut-être construits à des endroits où cela serait impossible autrement.

Le seul bassin construit en vertu de l'ancienne loi est celui d'Halifax, qui a été subventionné par le gouvernement impérial, le gouvernement du Canada et la municipalité d'Halifax. Le gouvernement et la ville paient une certaine somme par année, et le gouvernement impérial a accordé une subvention en échange de laquelle les navires de la marine impériale sont admis dans le bassin.

Il y a un bassin projeté et même commencé à Collingwood, Ontario, et il participerait naturellement aux avantages conférés par cette nouvelle loi. Des négociations ont été entamées, et un contrat basé sur la loi actuelle a même été préparé, mais jusqu'à présent, l'affaire n'a guère avancé, et je ne doute pas que la compagnie de Collingwood veuille se prévaloir des nouvelles dispositions contenues dans la résolution que je propose.

On nous a aussi signalé un autre bassin ; celui de Saint-Jean, N.-B., où la compagnie prétend être en état, à l'aide de cette subvention augmentée, de construire un bassin capable de répondre aux besoins grandissants du trafic maritime. Le programme de tous les gouvernements passés a été de venir en aide aux entreprises de cette nature et il ne s'agit ici que d'une question de percentage. Comme on a constaté qu'une subvention de 2 pour 100 n'a pas été considérée comme suffisante pour assurer la construction de bassins de radoub, dans ces dernières années, nous proposons de la porter à 3 pour 100, jusqu'à concurrence de $30,000 par année pendant une période de vingt ans.

M. MONK : D'autres compagnies que celles de Collingwood ont-elles demandé au gouvernement la subvention proposée par cette résolution ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas me tromper en disant que nous n'avons pas reçu de demandes d'autres compagnies. Il a pu être question, en passant, de certaines entreprises projetées, dans différentes parties du pays, mais nous n'avons pas reçu d'autres demandes que celles de Collingwood et Saint-Jean.

L'honorable M. TARTE : Je présume que les plans devront être soumis au gouvernement de la manière ordinaire, pour être approuvés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien de changé dans la loi, sous ce rapport.

M. MONK : Le gouvernement a-t-il l'intention de ne plus construire lui-même de bassins de radoub, à l'avenir ? Je demande cela, parce que depuis longtemps, nous espérions qu'il en ferait construire un près du port de Montréal. Pour ne pas s'exécuter, le gouvernement prétextera-t-il que maintenant que cette loi a été adoptée, c'est à des compagnies particulières qu'il appartient de se former et de profiter de ces nouvelles dispositions de la loi ? Ou bien le gouvernement tiendra-t-il la promesse faite à Montréal, et entreprendra-t-il lui-même la construction de ce bassin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas entrer dans la discussion des promesses faites à tel ou tel port, mais en vertu de cette loi, toute corporation légalement constituée, et cela comprend la commission du port, si elle le juge à propos, pourra faire une demande et profiter de ces dispositions. Quant à la question de savoir si le gouvernement à l'avenir, construira ou ne construira pas de bassins de radoub, elle est trop précise pour que je puisse y répondre. La loi actuelle est rédigée de telle manière que si les commissaires du port de Montréal voulaient construire un bassin, ils auraient

droit à la subvention. Mais quant à savoir si, dans le cas de Montréal, ou tout autre cas, le gouvernement serait disposé à entreprendre la construction d'un bassin à ses frais, c'est une question qui aura à être décidée plus tard. Pour le moment je ne puis rien dire de précis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas du tout d'une innovation ; on demande tout simplement de donner un peu plus de portée à une loi en vigueur depuis plus de vingt ans. La conséquence que l'honorable député (M. Monk) cherche à tirer de ce bill pourrait tout aussi bien être tirée de toutes les lois antérieures.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aurais dû ajouter que bien que la résolution ne traite que de la partie monétaire de la question, comme le veulent les règlements, dans le bill qui sera basé sur cette résolution, il y aura une disposition décrétant que les tarifs de tous les bassins qui seront construits en vertu de cette loi, seront soumis à l'approbation de l'Executif. Cette restriction n'existait pas auparavant, mais elle sera imposée relativement à tous les bassins construits en vertu de cette loi.

M. BENNETT : Pour qu'une demande de subvention pour la construction d'un bassin en vertu de cette loi soit prise en considération, faudra-t-il qu'une certaine somme ait d'abord été dépensée pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons pas fait de règle à ce sujet. Nous avons eu en vue surtout la construction de grands bassins. La seule restriction c'est que le gouvernement ne paiera que 3 pour 100 sur le coût raisonnable des travaux, et bien que le prix puisse être beaucoup plus élevé la subvention ne pourra pas dépasser $30,000. Dans le cas du bassin d'Halifax le coût des travaux était beaucoup plus élevé que la somme sur laquelle le gouvernement a payé la subvention.

L'honorable M. TARTE : Je ne prétends pas que dans les entreprises de ce genre il ne faille pas venir en aide à l'initiative privée, et je crois que c'est le bassin de Saint-Jean, N.-B., qui a donné l'idée de la présente résolution. Certains citoyens d'initiative entreprirent de construire un bassin de radoub à cet endroit, et je crois qu'ils avaient la promesse ou l'espérance de recevoir de l'aide du gouvernement impérial. Ces espérances ne se sont pas réalisées. Si je ne me trompe pas, ils ont aussi reçu de l'aide du gouvernement provincial et de la ville de Saint-Jean ; mais cela n'a pas suffi. Je crois, avec le ministre des Finances, que cette résolution mérite d'tre approuvée par la Chambre. Je puis dire aussi que ce sont des hommes très entreprenants qui sont à la tête de la Compagnie du bassin de Collingwood.

Mais dans les grandes entreprises de ce genre il ne faut pas s'en rapporter uniquement à l'initiative privée. Il n'y a pas un pays au monde où le besoin de bassins de radoub se fasse aussi vivement sentir qu'au Canada. Aux Etats-Unis aussi, il y a beaucoup de petits bassins, mais il n'y en a pas de grands. Durant la dernière saison, il y a eu, à un moment donné, sur le Saint-Laurent quatre ou cinq grands navires endommagés qui n'ont pu être mis en cale sèche, ni à Montréal ni ailleurs. Supposons qu'un accident arrive entre Québec et la Grosse-Ile ; nous n'avons qu'un bassin à Québec, et un autre à Montréal. Ce dernier est très petit et il appartient à des particuliers. Je prends la liberté de rappeler aux honorables ministres la grande importance qu'il y a de doter nos ports de toutes les améliorations nécessaires. Des bassins de radoub sont aujourd'hui indispensables, et ils le deviendront encore plus, à mesure que nos navires augmenteront en nombre et en grosseur.

M. BELL : Que faites-vous du bassin de Lévis?

L'honorable M. TARTE : Ce bassin ne peut recevoir qu'un navire à la fois et il est trop étroit pour les plus gros navires qui fréquentent nos ports. Les chambres de commerce de Montréal et Québec ont demandé la construction d'un deuxième bassin à Lévis. Il nous en faudrait aussi un à Montréal. Je fais ces quelques remarques en passant, pour appeler l'attention de mes honorables amis sur l'importance de cette question.

M. BENNETT : Sans vouloir faire aucune objection à la résolution, préférant attendre que le bill nous soit soumis, je dois dire qu'à première vue, le bill soulèvera beaucoup de difficultés, à moins qu'il n'aille beaucoup plus loin que la résolution. Puisqu'on a mentionné le cas de Collingwood, je me permettrai de faire remarquer qu'il y a aussi un bassin à Owen-Sound. Je crois que celui de Collingwood était, au début, plus grand que celui d'Owen-Sound, mais si ce bill devient loi, il est probable que la compagnie d'Owen-Sound, qui a agrandi ce bassin à ses frais, avec l'aide de la ville, peut-être, viendra demander au gouvernement, de lui accorder la subvention mentionnée dans cette résolution.

Je considère que le gouvernement devrait adopter, dès à présent, une règle sévère et invariable décrétant que les bassins subventionnés devront être situés à une certaine distance les uns des autres, ou qu'il n'y en aura qu'un dans tel ou tel port. Je ne suis pas en état de dire ce qu'a coûté le bassin de Collingwood; mais à moins qu'on n'y fasse de grandes dépenses pour l'agrandir et l'améliorer, une subvention annuelle de $30,000 me paraît très élevée.

Comme la résolution est rédigée, la subvention de $30,000 pourait être un appât plus tentant pour la Compagnie qu'une remise de 3 pour 100 sur le coût des travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais la Compagnie ne pourrait recevoir que 3 pour 100 sur le coût du bassin, et dans aucun cas, la subvention ne pourrait jamais dépasser $30,000.

M. BENNETT : Je n'avais pas remarqué cette restriction. Dans tous les cas, j'espère que dans le bill qui nous sera soumis il y aura une disposition pour fixer la capacité des bassins qui pourront être subventionnés et la distance qu'il devra y avoir entre chacun. Autrement on demanderait des subventions pour de petits bassins, et comme résultat, nous aurions une multitude de petits bassins au lieu de quelques grands.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il dit que si ce bill était adopté, ses dispositions s'appliqueraient au bassin de Collingwood ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que la compagnie de Collingwood voudra profiter des avantages de la loi nouvelle, comme la compagnie de Saint-Jean. Comme il n'y a pas beaucoup de travaux de faits à Collingwood——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oh oui !

M. BENNETT : Ce bassin existe depuis vingt ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai compris que tout le bassin devait être reconstruit à neuf.

M. HENDERSON : Comme j'interprète la résolution, cette subvention doit être accordée pour la construction de nouveaux bassins et non pas pour l'agrandissement ou l'amélioration des bassins déjà construits. Je voudrais que le ministre nous dise ce qui en est.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le bassin de Collingwood, lors de sa construction, avait été subventionné par le gouvernement, tout ce qui pourrait être fait plus tard ne serait que des améliorations ; mais comme il n'a reçu aucune subvention du gouvernement, au début, tous les travaux qui s'y font sont virtuellement des travaux de construction. Je crois qu'il ne reste rien du petit bassin d'autrefois, et que tout est refait à neuf ; comme il n'a rien reçu du gouvernement, la première fois, il devra être considéré comme un nouveau bassin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien bassin de Collingwood n'était rien autre chose qu'un trou.

M. BENNETT : Le ministre nous a expliqué qu'il ne faisait qu'appliquer une politique en vigueur depuis nombre d'années, et que le seul changement consistait dans l'augmentation du taux de la subvention de 2 à 3 pour 100. Peut-il nous dire si dans l'arrêté ministériel ou dans la loi, il y a une disposition distant que le bassin, pour avoir droit à la subvention, doit coûter au moins une certaine somme ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de condition semblable, mais les plans doivent être soumis au ministre des Travaux publics qui, à son tour, doit les faire approuver par l'Exécutif. Nous pourrons discuter la question de savoir s'il vaudrait mieux fixer une certaine somme minimum, mais nous ne faisons que suivre les dispositions des anciennes lois.

M. BENNETT : Je vois que cette loi a été votée en 1899, et par conséquent sous le régime des honorables ministres. Quelques compagnies ont-elles demandé à bénéficier de cette subvention de 2 pour 100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'Acte de 1899 n'est qu'un amendement ; la loi est beaucoup plus ancienne.

M. MONK : Je suis en faveur d'encourager la construction des bassins de radoub, mais en vertu de cette loi le gouvernement pourra accorder des sommes considérables sans l'autorisation spéciale du parlement. Je demande au ministre de bien étudier ce côté de la question en rédigeant son bill. Si cette résolution devient loi, il pourra disposer de $2,000,000 sans s'y faire spécialement autoriser par le parlement—$30,000 par année, pendant vingt ans. Comme la construction de ces bassins peut se multiplier, bien qu'il s'agisse d'une loi déjà ancienne, il est bon de se demander s'il est prudent de mettre des sommes aussi considérables à la disposition de l'exécutif.

Le MINISTRE DES FINANCES : La meilleure réponse à faire à l'honorable député, c'est de lui dire que cette loi, sous une forme ou sous une autre, existe depuis 1882, et que jusqu'à présent nous n'avons subventionné qu'un seul bassin de radoub. Nous pouvons donc compter que les difficultés qui entourent toujours les grandes entreprises de cette nature nous mettront à l'abri de trop nombreuses demandes de subventions, bien que la loi que nous proposons rendra la tentation plus forte.

M. SPROULE : A mon idée, la seule difficulté, c'est que le taux de la subvention n'est pas assez élevé, car, jusqu'à présent, la construction de ces bassins de radoub a été loin d'être une entreprise rémunératrice. La subvention n'est pas assez forte pour induire les capitalistes à risquer leur argent dans de telles entreprises, et je considère que le gouvernement pourrait, sans inconvénient, la mettre beaucoup plus élevée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a certainement du vrai dans ce que vient de dire l'honorable député. Cet argument prouve que les risques à courir protégeront le gouvernement contre un trop grand nombre de sollicitations. Mais j'espère que l'augmentation de 2 à 3 pour 100 nous assurera la construction d'un ou deux bassins. Celui

de Collingwood sera terminé et nous en aurons un autre à Saint-Jean. Il nous arrivera peut-être d'autres demandes, et s'il y a d'autres parties du pays où ces travaux sont nécessaires, nous ne regretterons pas d'avoir à fournir une partie de l'argent nécessaire.

M. BENNETT : Qu'entend le ministre des Finances par "parties du pays" ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Jacques-Cartier a peur que cette loi n'entraîne de trop fortes dépenses, et d'un autre côté l'honorable député de Grey-est prétend que les risques à courir sont si grands, que personne ne voudra entreprendre ces travaux si le gouvernement ne les subventionne pas libéralement. Il va jusqu'à dire que même avec l'aide que nous offrons par la présente résolution nous ne trouverons personne pour en prendre la responsabilité.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit que cette loi est très ancienne ; existait-elle avant 1899 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que la première loi avait été votée il y a vingt ans ; l'honorable député est peut-être d'opinion que cela n'est pas très ancien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le premier acte date de 1882.

M. THOMPSON (Grey-nord) : L'honorable ministre a-t-il reçu quelques demandes d'Owen-Sound concernant l'agrandissement du bassin qu'il y a à cet endroit? Le gouvernement se propose-t-il de venir en aide à cette entreprise?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à l'honorable ministre des Travaux publics que ces demandes doivent être adressées et je lui laisse le soin de répondre à l'honorable député. Dans le moment, je ne puis pas dire si de l'aide serait accordée. Il n'est pas probable, non plus, que ces bassins soient construits trop rapproché les uns des autres. Ces travaux coûtent très cher, et si un bassin suffit aux besoins, dans une localité, les capitalistes ne risqueront pas leur argent pour en construire un autre au même endroit, ou dans les environs. Chaque cas sera décidé d'après son propre mérite par l'exécutif et les difficultés que j'ai mentionnées restreindront les demandes.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je désire savoir si une demande a été faite, parce qu'un des plus forts arguments du candidat libéral était que s'il était élu, le gouvernement contribuerait à l'agrandissement du bassin d'Owen-Sound. Le gouvernement a-t-il autorisé de semblables promesses en temps d'élection, et son intention est-elle d'aider à l'agrandissement de ce bassin, en s'autorisant de la présente résolution?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si des demandes ont été faites, elles ont dû être adressées au ministre des Travaux publics, et s'il nous en arrive d'Owen-Sound ou d'aucune partie du Canada, nous les étudierons et nous en déciderons suivant les raisons dans chaque cas.

M. THOMSON (Grey-nord) : Owen-Sound est un centre commercial beaucoup plus important que Collingwood. Il s'y fait un trafic considérable, et il serait très nécessaire d'agrandir et améliorer ce bassin. J'approuve entièrement le but de cette résolution. Nous avons besoin d'un grand bassin de radoub à cet endroit, et bien que les électeurs d'Owen-Sound ne m'aient pas appuyé à la dernière élection comme ils l'auraient fait sans cette promesse, j'espère qu'ils obtiendront la subvention augmentée aux mêmes conditions que Collingwood et les autres localités mentionnées par l'honorable ministre des Finances.

M. BENNETT : L'honorable ministre des Douanes devrait se faire un devoir d'appuyer la réclamation d'Owen-Sound ; car lorsqu'il a fait naufrage dans Brant-sud, il est allé se faire radouber dans les calessèches de North-Bay.

M. CLARKE : Mon honorable ami le député de North-Bay a demandé si le gouvernement avait reçu des réclamations d'Owen-Sound pour obtenir de l'aide, et on l'a renvoyé au ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prends note de la question et je m'informerai pour savoir si nous avons reçu quelque communication d'Owen-Sound à ce sujet. Je ne puis pas répondre de mémoire. Je n'ai fait aucune promesse et je ne suis pas en mesure de faire connaître la décision du gouvernement sur cette question.

L'honorable M. TISDALE : Je n'ai pas entendu le ministre répondre à la question de l'honorable député de Simcoe, concernant la date de l'arrêté ministériel inaugurant cette politique. Je vois que la résolution abroge les dispositions de 1899. Etait-ce la première loi de cette nature?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; la première date de 1882.

L'honorable M. TISDALE : Etait-elle semblable à celle-ci? Pouvait-on construire ces bassins n'importe où?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; sur ce point les deux textes sont absolument semblables, et bien que la loi de 1882 permît de construire des bassins n'importe où, un seul a été subventionné.

M. RICHARDSON : J'aimerais à savoir si cette compagnie a réussi à placer ses actions. J'ai ici une circulaire qu'elle a publiée au mois d'août 1902, dans laquelle il est dit :

Le gouvernement fédéral reconnaît, dans l'intérêt du pays, la nécessité d'agrandir le bassin de radoub et il a décidé d'accorder une subven-

tion libérale pendant vingt ans; cette subvention annuelle sera calculée d'après le coût des travaux et commencera aussitôt qu'ils seront terminés à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement. Le gouvernement fédéral accorde déjà une faible prime sur le tonnage des navires en acier construits au Canada.

C'est la circulaire par laquelle la Compagnie demande au public d'acheter des actions de la Compagnie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne comprenais pas quel document l'honorable député lisait.

M. RICHARDSON : Cette circulaire a été publiée par la " Collingwood Ship Building Co. ".

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà expliqué qu'il y a un bassin en construction à Collingwood, et qu'il bénéficierait, sans doute, des avantages de cette loi. Jusqu'à présent, la Compagnie s'est prévalu de la disposition autorisant une subvention de 2 pour 100. Si le bill est voté, elle demandera naturellement à en bénéficier, car les travaux achèvent.

M. THOMSON (Grey-nord): Je crois comprendre que ce bill a surtout en vue de venir en aide à l'industrie des radoubeurs de Collingwood. Or, il y a à Owen-Sound une cale qui existe depuis vingt ans, et je voudrais savoir si les habitants de cette ville pourront aussi demander les bénéfices de cette loi. Ce bassin a besoin d'être agrandi. Si cette subvention doit servir à l'agrandissement des autres bassins, nous voulons qu'elle serve également à l'agrandissement de celui d'Owen-Sound. Comme je l'ai dit, Owen-Sound est le port le plus important de la baie Georgienne et même des lacs. Je demande donc une réponse catégorique au ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire être aussi précis que possible. J'ai eu le plaisir de visiter Owen-Sound. C'est un endroit charmant.

M. CLARKE : Le ministre y a été chaleureusement reçu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sous beaucoup de rapports, Owen-Sound fait son devoir. Il est à regretter que les autres parties du comté ne se montrent pas aussi bien disposées. Je puis dire à l'honorable député de Grey (M. Thomson) que la seule différence entre les deux cas, c'est que les propriétaires du bassin d'Owen-Sound n'ont pas fait de demande, à ma connaissance du moins, tandis que ceux du bassin de Collingwood, ont demandé la subvention. Quand quelqu'un désire obtenir une aide de cette nature, bien qu'il doive s'adresser d'abord au ministre des Travaux publics, il trouve généralement le temps d'en parler au ministre des Finances, pour lui demander de ne pas s'opposer à la subvention. J'ai reçu des demandes de Collingwood et de Saint-Jean. Il est possible que les gens d'Owen-Sound aient aussi fait une demande, sans s'adresser à moi ; mais autant que je sache, ils n'ont rien demandé. Si nous recevons quelque demande, nous l'étudierons et la déciderons d'après ses mérites.

M. THOMSON (Grey) : Si les citoyens de Grey-nord ont négligé de rendre visite à l'honorable ministre, ce dernier ne les a pas oubliés. Nous avons eu l'honneur d'avoir la visite du ministre des Finances ainsi que du directeur général des Postes et du ministre de la Justice, et ils savent comment ils ont été reçus. Quoi qu'il en soit, nous avons besoin d'un grand bassin à Owen-Sound et j'espère que ce bill s'appliquera à cette entreprise.

M. INGRAM : Quand j'ai demandé au ministre des Finances si ce bill devait s'appliquer au bassin de Collingwood, j'ai compris qu'il m'avait répondu que les propriétaires de la calle de Collingwood n'en connaissaient rien. Mais maintenant, il paraîtrait qu'ils sont déjà venus voir le ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais dit autre chose.

M. INGRAM : J'ai peut-être mal compris, mais je croyais qu'il avait dit que la compagnie ne savait rien du bill projeté.

M. HOLMES : Mon siège est un peu éloigné de celui de l'honorable ministre, et je ne sais pas si j'ai bien compris ses explications. En vertu de cette loi, les propriétaires de bassins de radoub, dans toutes les parties du pays, pourront recevoir une subvention du gouvernement, sous certaines conditions, pourvu que ces ouvrages ne soient pas trop rapprochés les uns des autres. Est-ce bien cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Exactement, sauf que le bill ne dit rien de la distance qu'il doit y avoir entre chacun. Cela est laissé à la discrétion de l'Exécutif.

M. HOLMES : Cette loi ne s'applique pas spécialement à Collingwood, ni à aucun endroit en particulier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. MACPHERSON : J'ai reçu avant-hier une lettre d'un grand entrepreneur de Vancouver, la ville que j'ai l'honneur de représenter, dans laquelle il me dit que depuis que le gouvernement a décidé de porter la subvention de 2 pour 100 à 3 pour 100, il est question de construire un grand bassin de radoub dans cette ville. Nous n'avions jamais parlé de cela entre nous ; mais quand le gouvernement se décide à proposer un projet de loi comme celui-ci, c'est qu'il est sérieux et je suis convaincu que si ce bill est adopté il aura pour résultat de doter Vancouver d'un grand bassin de radoub.

M. RICHARDSON : J'aimerais à savoir sur quoi se basaient les directeurs de la com-

pagnie de Collingwood, pour annoncer dans leur circulaire de 1902 que le gouvernement—

—a décidé d'accorder une subvention libérale pendant vingt ans ; cette subvention annuelle sera calculée d'après le coût des travaux et commencera aussitôt qu'ils seront terminés à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement.

La même circulaire dit encore :

Bien que nous soyons convaincus que les améliorations que cette augmentation de capital permettra d'apporter augmenteront matériellement les recettes de la Compagnie, nous ne comptons pas sur un dividende dépassant 6 pour 100, pour le présent.

Les directeurs s'attendaient apparemment à recevoir une forte subvention annuelle du gouvernement pendant vingt ans. Sur quoi s'appuyaient-ils pour annoncer cette prétention ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour ce qui concerne le passé, la loi autorisait le gouvernement à accorder une subvention de 2 pour 100. A partir d'aujourd'hui, si ce bill est adopté, nous serons autorisé à payer 3 pour 100. Le bassin de Collingwood est en voie de construction, et il est un de ceux qui profiteront de cette nouvelle disposition —il ne peut y avoir de doute sur ce point. Je crois qu'il a été annoncé, à la dernière session que le bassin de Collingwood demandait de l'aide et qu'il en recevrait. Dans tous les cas, le gouvernement a fait savoir qu'il aiderait à la construction du bassin de Collingwood.

M. McCARTHY : Je suppose que ce que vient de lire l'honorable député de Gey-sud (M. Richardson) c'est le prospectus de la "Collingwood Ship Building Co.". Tout le monde sait que les profits d'une compagnie de bassin de radoub sont nuls ou à peu près. D'un autre côté, une compagnie de construction navale peut parfaitement payer à ses actionnaires les dividendes dont il est question dans ce document. Je ne puis pas parler, avec connaissance de cause, de cette compagnie en particulier, car je n'en connais rien, mais on remarquera que ce prospectus parle de la construction des navires, et un des avantages qu'elle aura sera de pouvoir utiliser ce bassin. Un bassin ne sert qu'à y faire entrer les navires pour les réparer. Ainsi, ce que l'honorable député vient de lire se rapporte aux dividendes probables résultant de la construction des navires et non aux bénéfices que pourrait rapporter la réparation des navires utilisant ce bassin.

M. BENNETT : Je veux qu'il soit bien compris que je ne suis pas du tout opposé à l'octroi d'une subvention au bassin de radoub de Collingwood. Bien que j'habite une ville des lacs où il se fait beaucoup plus de trafic par eau qu'à Collingwood, surtout pour ce qui concerne le grain, j'admire l'esprit d'entreprise et l'énergie des citoyens de cette localité qui ont construit un grand bassin et qui ont établi des lignes de vapeurs à passagers qui font honneur, non seulement à Collingwood, mais à tout le Canada.

Ce prospectus qui est actuellement devant la Chambre est intitulé "The Collingwood Ship building Company", et il laisse voir, comme l'a dit le député de Simcoe-nord (M. McCarthy), qu'il ne s'agit pas uniquement de l'argent qui doit être dépensé pour l'agrandissement de la cale-sèche à cet endroit.

M. McCARTHY : Je n'ai pas dit qu'il ne se rapportait pas à la quantité d'argent qui devrait être dépensée.

M. BENNETT: Pas exclusivement, a-t-il dit, et c'est là ce que je veux établir. S'il faut en croire ce document, le capital autorisé doit être de $2,000,000, destiné à être employé à l'industrie de la construction des navires, ainsi qu'à la construction d'une cale-sèche à cet endroit. Il y a actuellement $550,000 de capital payé, et l'on se propose d'émettre du nouveau stock pour $300,000, dont $80,000 sont déjà souscrits. La date de ce prospectus est le 12 août 1902. Maintenant, je présume que la majeure partie de ce capital de $850,000 sera employée à la construction de la cale-sèche, et j'ai compris que l'entreprise devrait coûter bien près de ce montant. On dit que la Compagnie a été obligée d'acheter des terrains de grande valeur, de sorte qu'une bonne partie de ce montant sera nécessairement dépensé à cette fin. La Chambre doit voir par là que l'on devra dépenser au delà d'un demi-million de dollars pour la cale-sèche. Il y a un an passé, on a annoncé que la "Collingwood Dry Dock Company" devait obtenir la subvention à ces conditions ; par conséquent, si l'on doit considérer ceci comme un précédent, il faut admettre que toute cale-sèche destinée à recevoir de l'aide du gouvernement devra nécessairement coûter un demi-million de dollars. Je soumets donc que lorsqu'un bill basé sur cette résolution sera présenté à la Chambre, il devra y être stipulé en termes précis que cette calle de radoub devra coûter un montant déterminé, autrement le bill sera sans effet.

Que le ministre des Finances me permette de lui dire que la population de la province d'Ontario est atteinte de la manie des subventions. Les villes rivales, afin d'augmenter leur importance commerciale, accordent des subventions aux compagnies industrielles. Nous avons trois villes de cette catégorie sur un espace de 75 milles, sur le bords du lac, ce sont Owen-Sound, Collingwood et Midland, et toutes trois sont très ambitieuses. Il est certain que l'octroi de la part du gouvernement de subventions aussi importantes que celle qui est prévue par ce bill, donnera lieu à une concurrence acharnée entre ces différentes villes. Je dis donc que la population de la ville de Midland a droit de s'attendre à ce que le gouvernement annonce la ligne de conduite qu'il entend tenir à ce sujet, afin de se préparer à conquérir cette subvention. Quand le bill sera soumis à la Chambre, il devra indiquer bien clairement

le montant que devra coûter cette cale avant d'obtenir l'aide du gouvernement, car agir autrement serait de nature à lui permettre de favoriser indûment une ville au détriment des autres, pour des raisons politiques. J'espère donc que cette condition se trouvera en toute lettre dans le bill.

M. TISDALE : Il y a une autre chose à remarquer au sujet de cette législation. Le ministre des Finances a raison de prétendre que c'est en 1882 que ce principe d'accorder de l'aide pour la construction de bassins a été reconnu par un arrêté ministériel, mais la subvention était alors limitée à $10,000. En 1899, les libéraux en portèrent le chiffre à $20,000, mais les besoins de Collingwood sont devenus tellement grands, que le gouvernement croit devoir en porter le chiffre à $30,000.

Il peut se présenter des circonstances et celle qui nous occupe est de ce nombre, dans lesquelles il est nécessaire d'accorder une subvention ne dépassant pas $10,000 au moyen d'un arrêté ministériel. L'honorable ministre a aussi dit avec raison, que lorsque l'on a accordé cette somme de $10,000, il n'y avait qu'un seul bassin pour lequel on demandait de l'aide. Mais je suis absolument opposé à toute législation de cette nature, principalement quand on ne s'en tient pas à des montants peu élevés. Dans le cas actuel, le ministre des Finances nous demande d'autoriser le gouvernement à accorder autant de millions de dollars qu'il le jugera à propos, pourvu que quelqu'un soit disposé à entreprendre la construction d'une cale de radoub. Or, quand il s'agit d'un montant qui représente l'intérêt d'un million de dollars, il semble que le parlement devrait être consulté. Le gouvernement conservateur était d'avis que l'on ne devait pas accorder plus de $10,000 de cette manière. Pourquoi le gouvernement actuel ne prépare-t-il pas un projet qu'il soumettra au parlement et dans lequel il sera dit que rien ne pourra se faire sans la sanction de ce dernier ? Ce système est essentiellement mauvais ; il peut donner naissance à des abus, et le peuple voit avec appréhension le gouvernement exercer un pareil pouvoir au moyen d'arrêté ministériel. La ville de Conlingwood fournit un exemple frappant de la fausseté de ce système. L'honorable député qui représente cette ville avec tant de distinction voudrait-il prétendre que c'est sa seule personnalité qui a fait de ce château-fort conservateur un centre libéral? Bien des promesses de travaux publics ont été faites et bien de l'argent a été dépensé à Owen-Sound et dans les environs durant l'avant dernière élection. Nous sommes donc en droit de croire que ce pouvoir que l'on cherche à obtenir sera exercé. Je ne dis pas qu'il le sera, mais, quel que soit le parti au gouvernement, il sera toujours soupçonné de se servir de cette autorisation pour favoriser ses intérêts politiques. Je suis opposé à toute législation de cette nature qui permet au gouvernement de pouvoir disposer des deniers publics pour des fins de parti au moyen d'arrêté ministériel, et cela, principalement quand le montant en jeu est quelque peu élevé. J'approuve les restrictions mentionnées par l'honorable député de Simcoe; ces subventions ne doivent être accordées qu'aux endroits qui les méritent ; mais je considère que lorsqu'il s'agit de l'octroi d'une somme excédant $10,000, le parlement devrait être consulté avant d'accorder cet argent. En agissant ainsi, le gouvernement ne pourrait être soupçonné, personne ne pourrait lui imputer des intentions condamnables et suivrait le véritable principe constitutionnel. Je ne vois pas en quoi l'octroi d'une subvention soumise à l'approbation du parlement, ou pouvant être accordée par un simple arrêté ministériel, puisse constituer une différence pour la formation d'une compagnie dans le but de construire un bassin de réparation. Je répète que l'on ne doit pas accorder ce pouvoir au gouvernement sans prendre toutes les mesures de précaution prévues par la constitution, et cela principalement lorsqu'il s'agit d'un montant élevé.

L'honorable M. TARTE : Je désire dire un mot en faveur de la population de Collingwood. Je suis en grande partie responsable des travaux qui ont été exécutés à cet endroit.

L'honorable M. TISDALE : Je ne dis rien contre la population de cette ville.

L'honorable M. TARTE : Quand j'ai entrepris de recommander à mes collègues la construction de certains travaux publics à Collingwood, feu M. Dalton McCarthy faisait partie de la députation.

Il n'était pas à cette époque un partisan bien dévoué du gouvernement, et on pouvait le considérer comme un indépendant. Je fus invité à assister à un banquet offert par la chambre de commerce de Collingwood. Les banquets ont souvent de bons résultats, et celui de Collingwood fut vraiment remarquable. Les convives étaient des hommes d'affaires au tempérament énergique. Ils m'exposèrent que si le gouvernement voulait bien les aider, ils étaient prêts à faire leur part pour promouvoir le développement de leur port, l'un des plus importants des grands lacs. Je revins à Ottawa parfaitement convaincu que ces gens méritaient d'être encouragés. Je fis comprendre à mes collègues qu'il était important pour le gouvernement de compléter les travaux commencés à cet endroit longtemps auparavant et abandonnés. Ils acceptèrent mes recommandations, et les améliorations furent exécutées. Quel en a été le résultat ? La population de Collingwood a presque doublé, et des industries importantes y ont surgi de tous côtés. Les contribuables de cette ville ont fait leur part, et nous avons été remboursés des améliorations que nous y avons faites par les progrès consi-

dérables qui ont été accomplis. Que l'honorable député me permette de lui dire que ce qui a été fait pour Collingwood ne l'a pas été dans un but politique. Les citoyens de Collingwood sont avant tout des gens d'affaires. Le gouvernement les a traités avec justice, et ils ont agi de bonne foi. Ce sont des hommes énergiques. S'ils ont voté en faveur de l'honorable député (M. McCarthy), c'est un peu ma faute peut-être, et je ne le regrette pas. Il y a dans ce pays des milliers et des milliers de gens qui n'ont pas d'attaches de parti bien prononcées, et qui sont avant tout des gens d'affaires. Or, je considère qu'à Collingwood nous avons eu affaire à des gens de ce caractère, à des gens qui appartenaient autrefois au parti conservateur.

M. MACLEAN : Ce sont des partisans du gouvernement qui veut bien leur donner un havre.

L'honorable M. TARTE : Je suis d'avis qu'ils voteront toujours bien. Il me fait plaisir de pouvoir dire qu'ils ont noblement accompli leur part de l'entreprise. Ils m'avaient promis que si le gouvernement voulait les aider ils construiraient des ouvrages importants. Ils s'occupent aujourd'hui de construction des navires sur une grande échelle. Mon honorable ami (M. Charlton) est allé s'y fixer. Il y a construit un grand moulin, et d'autre industries importantes se sont établies à Collingwood. La population de la ville a doublé.

L'honorable M. TISDALE : Je ne m'oppose pas à la dépense. J'ai dit, au contraire, qu'elle était avantageuse, mais vu son chiffre élevé elle devrait d'abord être approuvée par le parlement.

L'honorable M. TARTE : Quant à l'arrêté ministériel, je ne fais plus partie du Conseil du trésor, et il ne m'appartient pas de défendre cette partie de l'argument, mais après avoir été six ans et demi ministre, j'ai assez d'expérience pour pouvoir dire que, règle générale, on peut se fier aux gouvernements.

M. CLARKE : On ne peut se fier ?

L'honorable M. TARTE : Je répète, que règle générale, on peut se fier aux gouvernements, quel que soit le parti au pouvoir. Les ministres malintentionnés autour de la table du conseil ne sont pas assez nombreux pour y faire du mal. C'est là le résultat de mon expérience. Je n'ai aucun intérêt à parler ainsi. Je n'ai aucun intérêt politique à servir en disant cela en ma qualité d'homme public, pour l'édification comme pour l'éducation du public en général. Je répète, et ceux qui ont déjà été ministres confirmeront mes paroles—que bien qu'il puisse y avoir des ministres malhonnêtes, quand on a affaire à l'administration au complet il n'y a pas grand crainte à avoir.

M. BENNETT : Le 22 janvier, la chambre de commerce de Collingwood donnait un banquet auquel avait été invité le directeur général des Postes. L'occasion était bien choisie pour faire connaître les besoins de la ville, et M. John Long, le président du banquet, se plaignit que la ville était négligée. Voici la substance de ses observations :

Comme chacun le sait, on est en frais d'agrandir de nouveau le bassin de radoub, et une fois ces travaux terminés, il sera en état de recevoir les plus grands navires qui voyagent sur les lacs. L'orateur dit qu'il espérait que le gouvernement trouverait moyen de payer un percentage plus élevé que deux pour cent sur le coût de la construction—tel qu'on l'avait promis. Il aurait voulu que le gouvernement prît à sa charge le bassin de radoub et en paya le coût, laissant à la ville le soin de l'exploiter.

M. Long parla ensuite de l'industrie de la construction des navires dans cette ville, et il exprima des doutes sérieux sur les succès futurs de l'entreprise. Il fit remarquer qu'ils avaient à faire concurrence aux navires anglais, et il ajouta :

D'un autre côté, on permet aux navires construits en Angleterre de venir naviguer ici et de nous faire concurrence, sans qu'ils aient à payer le moindre droit.

M. Long formula deux plaintes ; la première se rapportait à l'aide accordée au bassin de radoub, et la deuxième à la concurrence que les constructeurs de Collingwood avaient à subir de la part des navires anglais amenés sur les grands lacs.

Quand ce fut au tour du directeur général des Postes de répondre, il essaya d'apaiser la colère des gens de l'endroit qui étaient présents. Il leur dit ce que le gouvernement allait faire pour eux relativement à une de leurs plaintes, mais l'honorable ministre s'est trompé sur la question de savoir qu'est-ce qui devait être fait à ce sujet, comme je vais le démontrer. Que leur a-t-il dit? Il ne toucha que légèrement à la question du bassin de radoub, pour s'en tenir à celle des droits sur les navires, et il leur déclara, dans le langage qu'on lui connaît, qu'ils seraient protégés et qu'ils obtiendraient toute l'aide dont ils avaient besoin pour leur industrie. Voici ce qu'il a dit :

Quant à la question des droits sur les navires soulevée par M. Long, il lui semblait qu'aucun économiste politique ne pouvait consentir à admettre en franchise un article complètement terminé alors que la matière première est soumise à des droits.

Que veulent dire ces paroles ? Elles veulent dire que le directeur général des Postes laissait entendre à ses auditeurs que des droits seraient imposés sur ces navires anglais, ou que le tarif serait abaissé en faveur des constructeurs de navires de Collingwood. Il est certain que le directeur général des Postes a voulu dire et promettre qu'une de ces deux choses se ferait. Que des droits seraient imposés sur les navires anglais afin de leur fermer l'entrée des lacs ou que le tarif serait diminué sur la ma-

tière première employée dans la construction des navires. Mais quand le directeur général des Postes a soumis cette proposition à ses collègues, ces derniers lui ont répondu que le gouvernement ne pouvait imposer de droits sur les navires anglais visitant les grands lacs, et comme il craignait également d'abaisser les droits sur la matière première, il résolut d'avoir recours à un autre expédient pour remplir quelques-unes des promesses faites par le directeur général des Postes, et il porta le chiffre de la subvention de deux à trois pour cent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'existe pas la moindre relation entre la résolution qui est actuellement devant la Chambre et ce que je puis avoir dit au banquet de Collingwood, ou ce que d'autres orateurs peuvent y avoir dit au sujet de l'importation et de la construction des navires—il n'existe pas la moindre entente entre le gouvernement et la population de Collingwood à ce sujet. Chacune de ces questions veut être examinée séparément, et c'est ainsi que le gouvernement se propose de s'en occuper.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, avant que l'on s'éloigne davantage de la question, permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que la résolution actuellement devant la Chambre se rapporte aux bassins de radoub, et, tout en admettant que les questions des droits sur les navires et de l'aide à accorder aux constructeurs ne manquent pas d'importance, j'aimerais à limiter la discussion à la question qui est soumise au comité, si cela était possible.

M. McCARTHY : Il est très encourageant de voir combien les membres des deux côtés de la Chambre apprécient les travaux qui sont exécutés dans le but de développer et d'améliorer la ville de Collingwood. L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) nous dit que lors de sa première entrevue avec les citoyens de Collingwood, il a été immédiatement convaincu qu'il avait affaire à des gens énergiques, et que s'ils étaient encouragés ils développeraient les ressources de leur ville et de leur district de manière à se faire honneur à eux-mêmes ainsi qu'au pays tout entier.

Il nous a dit qu'après en être arrivé à cette conclusion, il se mit à l'œuvre pour venir en aide aux citoyens de Collingwood, et son appui leur fut d'un grand secours. Grâce à cet encouragement, Collingwood est maintenant lancée dans une grande entreprise, la "Collingwood Ship Building Company", qui emploie actuellement sept cents ouvriers là où il n'y en avait pas un seul d'employé il y a quelques années passées. Ils ont cette ligne de steamers dont a parlé l'honorable député (M. Bennett), et ces steamers amènent chaque année des milliers de voyageurs dans la ville. Cette ligne de steamers ne peut être exploitée avec succès qu'en tant que notre port sera tenu dans un état convenable.



Après ce que vient de dire le ministre des Finances, je ne m'éloignerai pas de la question autrement que pour déclarer que lors de la visite du directeur général des Postes à Collingwood, il était généralement admis que la "Collingwood Ship building Company" recevrait de l'aide pour la construction d'un bassin de radoub, et on parlait à cette époque de cette augmentation dans le chiffre de la subvention. L'honorable député (M. Bennett) a donc tort de prétendre que le directeur général des Postes s'est compromis dans cette circonstance. Tout ce dont le public s'occupait à cette époque, c'était d'obtenir une aide additionnelle pour le bassin de radoub, et c'est ce que l'on est en frais de faire au moyen de la résolution qui est en ce moment devant la Chambre. Mais cette aide additionnelle n'est pas limitée à la ville de Collingwood, elle est offerte à toutes les parties du pays en faveur de toute proposition sérieuse ayant pour objet de construire un bassin de radoub.

Par lui-même, un bassin de radoub n'est pas une entreprise appelée à donner des bénéfices. La compagnie ne peut s'en servir que pour réparer les navires, et c'est seulement en construisant des navires neufs que la compagnie espère pouvoir réaliser des bénéfices dans son entreprise, si la chose est possible. Le fait que cette compagnie donne actuellement de l'ouvrage à sept cents hommes, n'est-il pas le meilleur argument à invoquer en faveur de l'octroi de cette augmentation de subvention ? N'est-il pas évident que cela aura pour résultat de fournir un surcroit d'ouvrage et d'argent à la population de Collingwood qui contribuera à l'exécution de cette entreprise ? La compagnie de Collingwood a construit trois navires jusqu'à présent, et un grand nombre de navires faisant le service des lacs qui, jusqu'à présent étaient obligés de se rendre aux Etats-Unis, viennent maintenant se faire réparer à cet endroit. C'est donc une industrie de plus que nous arracherons à nos voisins, et le pays en bénéficiera d'autant.

Cette entreprise est absolument recommandable, M. l'Orateur, et elle devra recevoir l'appui du public canadien tout entier quand elle sera bien comprise. Quand à Collingwood, je puis dire que les soupçons que l'honorable député (M. Tisdale) a voulu laisser planer sur sa population n'ont pas leur raison d'être. La question actuelle a été discutée sous toutes ses faces, et je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre s'oppose à accorder à la "Collingwood Ship Building Company" l'aide qu'elle a demandée.

M. RICHARDSON : Je considère, M. l'Orateur, que le public commence à s'inquiéter de cette politique qui consiste à augmenter les subventions accordées aux compagnies de cette nature. J'ai ici une circulaire publiée par cette compagnie de Collingwood dans le mois d'août dernier, dans laquelle

elle déclare espérer pouvoir payer un dividende de 6 pour 100 par année, et elle ajoute que la politique de ses directeurs consistera à augmenter leurs travaux et à grossir leurs bénéfices. Ils n'éprouvent pas la moindre hésitation à recommander l'entreprise comme étant un placement avantageux qui devra acquérir une plus grande valeur encore dans un délai raisonnable. Je suis bien convaincu que le peuple canadien, sans distinction de parti, est disposé à accorder de l'encouragement aux grandes entreprises commerciales qui sont destinées à favoriser le développement de nos industries et de notre commerce. Mais ce sentiment se change en malaise et le sentiment populaire s'effraye, quand des compagnies de l'importance de celle-ci s'adressent au gouvernement pour obtenir des subventions qui leur permettront de payer des dividendes encore plus élevés que celui qui a déjà été payé par cette compagnie, il n'est pas étonnant, lorsqu'elles cherchent à obtenir de pareilles faveurs, qu'elles puissent donner des banquets aux ministres lorsqu'ils visitent Collingwood.

M. McCARTHY : Ce banquet n'était pas donné par la compagnie. Il avait été organisé par la chambre de commerce et les autorités municipales de Collingwood.

M. RICHARDSON : Je suppose que la compagnie n'y était pas intéressée et qu'elle n'a pris aucune part à la démonstration, bien que la chose soit difficile à croire. Je sais que l'honorable député (M. McCarthy) a essayé de séparer la Compagnie de construction navale de Collingwood de la Compagnie du bassin de radoub du même endroit.

M. McCARTHY : Je n'ai jamais rien tenté de semblable.

M. RICHARDSON : En tant que j'ai pu m'en assurer, ces deux compagnies n'en font qu'une et leurs intérêts sont communs.

M. McCARTHY : Assurément.

M. RICHARDSON : Je crois que les membres de cette Chambre devront réfléchir un instant avant de consentir à augmenter les subventions qui sont déjà accordées pour cet objet.

M. McCARTHY : Je ne puis laisser passer sous silence l'insinuation que la Compagnie de construction des navires est l'auteur ou l'inspirateur des fêtes qui ont été données à Collingwood. Cette prétention est absolument contraire à la vérité. Ces banquets ont été donnés par les citoyens de Collingwood, représentés par le conseil municipal et par la Chambre de commerce, et tous ceux qui y ont pris part ont dû acheter leurs billets. C'est cet esprit d'entreprise qui a fait de Collingwood ce qu'il est aujourd'hui. Les habitants ne comptent pas sur l'intervention d'une compagnie pour recevoir les ministres ou les autres personnages qui viennent visiter leur ville. Ils prennent eux-mêmes l'initiative de ces mouvements et ce sont eux qui en paient les frais. Je me suis privé de répondre aux remarques de l'honorable député (M. Tisdale), mais après les insinuations qu'il vient de faire, il n'est que juste de dire quelques mots du côté politique de la question. L'honorable député a prétendu que si Collingwood a élu un partisan du gouvernement, c'est parce que ce dernier a accordé à la ville des faveurs. Il est vrai que j'ai donné mon appui au gouvernement sur presque toutes les questions, mais si je l'ai fait c'est parce que j'étais convaincu qu'il avait raison. Mon honorable ami sait parfaitement que la ville de Collingwood vote en faveur du nom que je porte depuis 1878, et j'ai la ferme conviction que les insinuations que l'on formule de temps à autre dans cette Chambre n'auront jamais pour résultat de modifier l'allégance politique des électeurs de cette ville.

M. BORDEN (Halifax) : Combien d'endroits ont demandé au gouvernement d'augmenter cette subvention ? Le gouvernement a-t-il une idée du nombre de bassins de radoub que l'adoption de ce bill projeté aura pour résultat de faire construire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà dit que le seul endroit qui nous ait adressé des demandes à ce sujet est Collingwood, la question a déjà été discutée, et il a été convenu à cette époque de lui accorder l'aide prévue par la loi, soit 2 pour 100. Dans le cas de Saint-Jean, N.-B., les choses sont restées dans le même état, mais les promoteurs de l'entreprise sont en frais d'essayer de former une compagnie, et nous avons raison de croire que l'octroi de cette aide additionnelle aura pour résultat de faciliter la formation d'une compagnie pour la construction d'un bassin de radoub à cet endroit. Avant l'arrivée de mon honorable ami (M. Borden) dans la salle, il avait été question de la position qu'occuperait Montréal à l'égard de ce bill, et j'ai dit que dans le cas où ses commissaires du havre voudraient se prévaloir de ce moyen de construire, comme ils sont dûment constitués en corporation, ils pourraient bénéficier de ses dispositions. Il peut exister d'autres endroits où l'on songe à construire des bassins de radoub, mais je ne crois pas me tromper en disant que ce sont là les seuls projets de cales de radoub sur lesquels on a attiré l'attention du gouvernement. S'il s'en présentait d'autres, nous serons toujours prêts à les juger sur leurs mérites respectifs, quand ils nous seront soumis.

M. HAGGART : Si je comprends bien, ce bassin de radoub que l'on est en frais de reconstruire et d'agrandir, existe à Collingwood depuis plusieurs années. Je ne vois pas comment la résolution actuelle peut couvrir ce cas. Voici un bassin de radoub partiellement construit, et vous voulez lui accorder de l'aide, alors que les plans de ces

travaux ne doivent pas être approuvés avant d'être exécutés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien qu'il ait existé un semblant de cale de radoub à Collingwood depuis un certain nombre d'années, c'est virtuellement un nouveau bassin de radoub que l'on construit.

M. McCARTHY : Absolument une nouvelle cale de radoub.

Le MINISTRE DES FINANCES : On peut le considérer comme un bassin de radoub absolument neuf. Si la première cale avait reçu de l'aide du gouvernement, il nous aurait fallu considérer ces derniers travaux comme étant une amélioration seulement, mais le bassin de radoub construit en premier lieu à Collingwood était une affaire peu importante, qui ne reçut jamais aucune subvention du gouvernement. L'entreprise actuelle est considérée comme nouvelle pour les fins de la loi, et non à titre de complément des anciens travaux.

M. HAGGART : Cela rend la position encore plus mauvaise. Voici une cale de radoub qui existe déjà.

M. McCARTHY : Elle n'existe pas.

M. HAGGART : Il en existe toujours une partie.

M. McCARTHY : Il y a un trou à cet endroit.

M. HAGGART : Il en existe encore une partie. L'honorable ministre veut prêter de l'argent pour acheter le tout, ou la valeur de ces travaux actuels est prise en considération. Ce n'est pas comme quand il s'agit d'une nouvelle entreprise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est une nouvelle cale de radoub.

M. HAGGART : Le ministre des Finances dit que l'on est en frais de réparer un vieux bassin de radoub, et il considère qu'il s'agit d'une reconstruction.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne reste pour ainsi dire plus aucun vestige de l'ancienne cale, et l'aide que l'on obtiendra en vertu de cette résolution sera pour des dépenses faites sur des travaux nouveaux.

M. HAGGART : Reconstruit-on quelque partie de l'ancienne cale.

Le PREMIER MINISTRE : Bien peu.

M. HAGGART : Y a-t-il actuellement des ouvrages en voie de construction ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, ils seront bientôt terminés. C'est virtuellement un ouvrage neuf. L'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) semble raisonner comme s'il s'agissait dans le cas actuel d'accorder une subvention à une compagnie engagée dans une entreprise d'intéret privé. La cale de Collingwood, de même que toutes les autres cales de radoub qui bénéficieront des dispositions de cet acte, sont des bassins de radoub publics appelés à rendre des services au public. Tous ceux qui comprennent l'importance de notre navigation intérieure reconnaîtront le besoin pressant qu'il y a d'établir des bassins de réparation sur les lacs.

Les remarques de l'honorable député de Grey-sud ne rencontrent pas l'approbation du député de Grey-est (M. Sproule), qui n'a trouver qu'une chose à reprocher à la résolution, c'est qu'elle n'accorde pas un secours suffisant. Le représentant de Grey-sud dit que la résolution va trop loin, son collègue de Grey-est ne la trouve pas conçue en termes assez larges. Il nous est assez difficile de satisfaire ces opinions opposées. Cet argent aidera non seulement à l'industrie de la construction des navires, mais il sera utile à tous ceux qui naviguent sur les grands lacs supérieurs ; et, d'après les dispositions du projet d'amendement à la loi, qui sera soumis en temps opportun, le gouvernement conservera le droit de réglementation des taux qui seront exigés pour l'usage de ce bassin de radoub. Cette seule disposition assurera des taux raisonnables, préviendra l'extorsion et empêchera le capital privé placé dans l'entreprise de rapporter des profits exorbitants à ses détenteurs. Quand il s'agira de fixer les taux, on tiendra compte du montant d'argent placé dans l'entreprise, on fera l'estimation des recettes probables, et les taux seront établis de manière à permettre l'entretien convenable des travaux, et la réalisation d'un dividende raisonnable de la part de ceux qui auront placé leurs capitaux dans cette entreprise.

M. COCHRANE : Quelle est la longueur du nouveau bassin de radoub ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Environ 500 pieds. J'ai visité Collingwood dans le mois de janvier en même temps que l'honorable député (M. Maclean), et je suis bien convaincu qu'il a été aussi content que moi de constater la grande activité industrielle qui règne à cet endroit. J'ai éprouvé un véritable plaisir à me rendre compte du progrès accompli par cette petite ville, grâce à l'esprit d'initiative de ses citoyens. On était en frais de construire deux magnifiques navires capables de transporter au moins 250,000 boisseaux de blé. Les constructeurs espéraient pouvoir les lancer dans quelques mois ; et ils comptaient sur de nouvelles commandes. La construction de ce bassin sera non seulement utile à ceux qui voudront s'en servir, mais elle permettra de développer l'industrie importante de la construction des navires à Collingwood. Il y a des usines métallurgiques et de hauts-fourneaux en exploitation sur la rive nord, dans le district du Sault Sainte-Marie, et l'établissement de ce bassin de carénage contribuera à rendre service au public sous bien des rapports.

M. COCHRANE : Quelle était la longueur de l'ancienne cale ?

M. McCARTHY : 100 ou 150 pieds.

M. SPROULE : C'est parce que je suis au courant des difficultés auxquelles les expéditeurs de la baie Georgienne et des grands lacs ont à faire face, que j'approuve cette mesure. Il y a longtemps que l'on cherche à amener le gouvernement à accorder de l'aide pour la construction d'une cale de radoub à Collingwood ou à Owen-Sound, sans pouvoir y réussir complètement. L'aide offerte était tellement faible que les capitalistes ne voulaient pas entreprendre l'ouvrage, bien que le commerce d'expédition de la baie Georgienne et des grands lacs augmentât rapidement. Les navires qui avaient besoin d'être radoubés devaient se rendre du côté américain. Le bassin de radoub de Collingwood, qui avait moins de 100 pieds de longueur, n'aurait pu recevoir un des navires de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui ont au delà de 300 pieds de long.

M. THOMSON (Grey-nord) : La cale de radoub qu'il y avait à Collingwood avant les changements était capable de recevoir les navires de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Cela est impossible, car j'y ai moi-même vu un de ces navires dont une partie était dans la cale-sèche tandis que l'autre se trouvait encore en dehors. Il était donc important de prendre les mesures nécessaires pour établir un bassin de radoub convenable sur la baie Georgienne. Si Owen-Sound croit devoir profiter de l'aide qui lui est offerte par le gouvernement, tant mieux, bien qu'il ne soit peut-être pas sage d'avoir deux cales de radoub dans le même district. Si Collingwood parvient à trouver le capital nécessaire pour construire ce bassin de radoub, ce sera autant à son crédit. Le principe qui a dicté cette mesure est bon, et le seul défaut que je lui trouve, c'est qu'il ne va pas assez loin et que le montant offert n'est pas assez élevé. Nous avons voté des subventions considérables pour la construction de bassins de radoub a Kingston et à Esquimault.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont été construits par le gouvernement.

M. SPROULE : Oui, on peut dire qu'ils ont été virtuellement construits par le gouvernement ; mais sur les grands lacs et la baie Georgienne, où l'expédition des marchandises est plus considérable que dans n'importe quelle autre partie du Canada, le gouvernement n'a accordé aucune aide. Par conséquent, quand il se propose de faire quelque chose dans ce sens, je ne puis faire autrement que d'approuver cette proposition, et la seule chose dont j'ai à me plaindre, c'est que l'aide offerte ne soit pas plus considérable.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député (M. Sproule) ne me parait pas avoir compris exactement l'objection que j'ai soulevée, contrairement à son habitude ; et pour ce motif, j'oserai ajouter quelques mots de réplique. Je n'ai élevé de critique ni contre le chiffre de la subvention proposée, ni contre la ville en faveur de laquelle elle est proposée. J'ai même dit que l'on ne pouvait employer les deniers publics à un meilleur usage, et Collingwood mérite d'avoir sa part de patronage. Mais c'est l'économie du bill que j'ai critiquée. Je me suis opposé à ce que l'on établisse un précédent qui permettra à n'importe quel gouvernement de couvrir le pays de bassins de radoub au moyen d'arrêtés du conseil, sans avoir besoin de soumettre leurs projets à l'approbation du parlement. Si je ne me suis pas opposé à l'octroi d'un crédit de $10,000 proposé par le gouvernement conservateur pour la même fin, c'est parce que la somme en jeu était bien moins élevée. Aujourd'hui, c'est trois fois ce montant que l'on veut donner. Si je dois en juger par le passé, je ne crois pas que $30,000 soit une somme suffisante pour Collingwood ; le gouvernement devrait demander un crédit, comme cela a eu lieu dans le cas de Kingston et d'Esquimault, et laisser au parlement le soin de l'accorder. Cette subvention de $30,000 par année représente un capital de $1,000,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est que pour vingt ans, et vingt fois $30,000 font $600,000 payables tous les vingt ans.

M. TISDALE : Avec les intérêts accumulés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. TISDALE : Seulement que $600,000. Cependant, je me rappelle que l'on a retenu cette Chambre durant des semaines, alors que nous étions au pouvoir, sur un item de $5,000. Je m'oppose à cette manière de dépenser les revenus publics au moyen d'arrêtés ministériels. On est porté à croire dans le pays que le gouvernement se lance dans des dépenses folles simplement parce que le trésor regorge d'or. A mon avis, le temps est bien choisi pour venir en aide à la population en diminuant les droits sur les articles qui ne demandent pas à être protégés. Qu'il soit bien compris que ce n'est pas à cette dépense en particulier que je m'oppose. Seulement, je dis que l'on a tort de permettre au gouvernement de disposer de sommes considérables sans la permission du parlement. Cette conduite est contraire aux principes du gouvernement responsable et elle est de nature à faire naître des doutes sur l'intégrité de ceux qui agissent ainsi. Or, le peuple n'aime pas que la conduite du gouvernement prête le flanc aux soupçons, même quand il fait bien. Ainsi, prenons cet item qui concerne Colling-

wood. Si on nous demandait de voter $30,000 par année pour une période de vingt ans pour construire un bassin de radoub à cet endroit, je serais le dernier à m'y opposer, mais je m'oppose à l'adoption d'une résolution comme celle-ci, parce qu'elle aura pour résultat de permettre au gouvernement de dépenser ce qui lui conviendrait pour la construction de cales de radoub, quand bon lui semblera, le tout sans l'autorisation du parlement. Mes idées ne sont peut-être plus de mise aujourd'hui. On me trouve peut-être trop attaché aux bons vieux principes du droit constitutionnel anglais. Mais ces principes ont rendu d'excellents services depuis des centaines d'années, et je m'oppose à ce qu'on les mette de côté. Je préfère conserver l'ancienne méthode, plutôt que de permettre à une législation comme celle-ci d'être adoptée sans protester.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député s'oppose au principe contenu dans cette mesure, et je suis bien convaincu qu'il est sincère en agissant ainsi. J'aimerais cependant à savoir depuis quand ce changement s'est opéré chez l'honorable député? Il s'oppose au principe qui consiste à permettre à l'Exécutif de décider quand l'aide prévue par cette résolution sera accordée. Mais quand s'est-il aperçu pour la première fois que ce n'était pas là une sage politique ?

M. TISDALE : Quand le montant est devenu trop élevé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ne touchons pas au principe de la loi qui a été adoptée avec l'assentiment de l'honorable député. Nous nous contentons de porter le percentage de deux à trois pour cent.

M. TISDALE : Je n'étais pas député en 1882.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand mon honorable ami a fait partie du gouvernement conservateur, quand la loi figurait dans nos statuts, et durant quatorze ans il n'y a rien trouvé de répréhensible.

M. TISDALE : La limite était alors de $10,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES ; C'est le principe que discute l'honorable député et non le montant. C'est le gouvernement auquel il accordait son appui qui a adopté le principe et lui a donné force de loi. Quand l'honorable député est entré dans le gouvernemnt conservateur, il connaisait l'existence de ce statut, et il n'a pas cherché à le faire abroger. Ce n'est qu'aujourd'hui que le principe contenu dans cette législation est devenu répréhensible. Depuis quand l'honorable député est-il devenu un aussi ardent défenseur et un champion des droits populaires ? Est-ce seulement depuis qu'il siège du côté de l'opposition et qu'il se trouve dans l'impuissance de mettre ses idées à exécution. C'est quand il était en position de donner un effet pratique à ses idées qu'il aurait dû déployer ce zèle. A quoi bon être animé de résolutions aussi fermes, si l'on attend pour les faire valoir que leur énoncé ne produise aucun effet ?

M. COCHRANE : L'honorable ministre pourrait se poser la même question. Depuis quand a-t-il changé d'idées sur ce point ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est de mon honorable ami le député de Norfolk-sud que je m'occupe en ce moment, et sans metre en doute sa sincérité, j'aimerais à savoir quand s'est opéré ce changement radical dans ses convictions ?

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre reproche à mon honorable ami de Norfolk-sud d'avoir changé d'avis. Il pourrait se poser la même question avec avantage. Tous les actes et résolutions adoptés dans cette chambre, soit en 1882 ou à n'importe quelle autre date, n'eurent pas d'adversaire plus acharné que lui, quand ils avaient pour but de permettre au gouvernement d'engager le Trésor par un simple décret. Mais il a renoncé à ce principe comme à tous les autres en arrivant au pouvoir. Le principe reconnu était d'accorder un percentage de 2 pour cent sur le montant dépensé, ce percentage ne devant pas excéder $10,000. La résolution actuellement devant la Chambre propose de porter ce montant à $30,000 par année, soit un percentage de 3 pour cent sur le coût de l'entreprise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le principe est resté le même.

L'honorable M. HAGGART : L'octroi d'une somme peu élevée est inoffensif, mais quand vous vous en servez pour accorder un montant élevé, c'est alors que la question du principe en jeu prend de l'importance. Ce qui peut sembler de peu d'importance quand la somme en jeu est faible prend un tout autre caractère quand il implique une dépense considérable. J'ai ici un prospectus de la compagnie en question, dans lequel il est dit :

La Compagnie possède à Collingwood la seule cale qui se trouve sur les lacs du Canada, capable de recevoir de grands navires. On a l'intention de l'agrandir de manière à lui permettre de recevoir les plus grands navires qui voyagent ou seront censés pouvoir voyager dans ces eaux.

Tout ce qu'ils veulent, c'est d'augmenter la grandeur de la cale de radoub.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle est la date de ce prospectus ?

L'honorable M. HAGGART : Le 12 août 1902. La Compagnie ajoute qu'elle a conclu des arrangements avec le gouvernement fédéral afin qu'il leur aide dans l'exécution de ces travaux.

Le gouvernement fédéral a reconnu la nécessité qu'il y avait pour le public d'obtenir une cale de radoub plus grande, et il a décidé d'accorder une généreuse subvention à cette entreprise durant une période de vingt ans ; les versements annuels devant être basés sur le coût de l'entreprise.

C'est donc pour l'agrandissement de la cale de radoub et non pour une nouvelle construction que les paiements seront faits. Cependant le ministre des Finances et le directeur général des Postes ont voulu nous laisser supposer qu'il s'agissait d'une nouvelle entreprise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est virtuellement une nouvelle entreprise.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie déclare dans ce prospectus publié dans le but d'engager les capitalistes à souscrire des actions, qu'elle possède déjà un bassin de radoub, et que tout ce qu'elle a besoin de dépenser sous ce rapport est limité au coût de l'agrandissement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député me permettrait-il de donner quelques explications à ce sujet ?

L'honorable M. HAGGART : Certainement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais rien de ce prospectus. Mais je me rappelle parfaitement ce que l'on m'a dit à Collingwood, lorque j'y suis allé dans le mois de janvier dernier. Je crois, sans cependant pouvoir l'affirmer, que celui qui m'a dit cela est M. John Long. Dans tous les cas, un de ceux qui étaient parfaitement au courant de ce projet me conduisit à l'endroit où les travaux étaient en voie d'exécution. Il me montra l'ancienne cale de radoub, et il me dit qu'au commencement on avait espéré pouvoir utiliser une partie de ces travaux, mais du moment que l'on voulut mettre cette idée à exécution, on constata que la chose était impossible, et il fallut renoncer à se servir de l'ancienne construction.

L'honorable M. HAGGART : Quand l'honorable ministre est-il allé là ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En janvier dernier. Et l'honorable député nous a cité certains passages d'un prospectus daté du mois d'août 1902, je crois. Il est évident qu'à cette époque la compagnie espérait pouvoir utiliser une partie du vieux bassin ; mais plus tard elle s'aperçut que cela était impossible.

L'honorable M. HAGGART : J'ignore toutes les circonstances de l'affaire, et je ne savais même pas qu'il y eut une cale de radoub à cet endroit. Mais je sais que c'est avec ce prospectus que la compagnie a réussi à se procurer de l'argent sur le marché et je crois que ses actions figurent maintenant sur le tableau de la Bourse de Toronto. La compagnie déclare dans cette circulaire qu'elle a conclu un arrangement avec le gouvernement pour obtenir une avance——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi permet la chose.

L'honorable M. HAGGART : Le prospectus dit que le gouvernement reconnaissant la nécessité qu'il y a, dans l'intérêt public, d'obtenir un bassin de carénage plus grand, a décidé d'accorder une généreuse subvention à l'entreprise pour une période de vingt ans. Et l'honorable ministre fait des reproches à l'honorable député de Norfolk-sud parce qu'il prétend que cette subvention représente un million de dollars.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne lui ai pas fait de reproches à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a prétendu que cette subvention ne représentait que $600,000. Or, mon honorable ami (M. Tisdale) a raison—une garantie de $30,000 par année durant vingt ans, quand l'entreprise vous est de plus accordée, vaut un million de dollars sur n'importe quel marché de l'univers.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment cela peut-il se faire ?

L'honorable M. HAGGART : Ces $30,000 par année durant 20 ans garantissent l'intérêt pour cette période et permettent d'emprunter le plein montant du capital représenté par ces intérêts annuels. A part cela, ils ont l'entreprise qui est une garantie additionnelle.

L'honorable M. TISDALE : Ils pourraient la vendre immédiatement pour un million de dollars.

L'honorable M. HAGGART : Certainement. Est-ce que cela n'est pas exact ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais que l'honorable ministre nous dirait sur quoi il se base pour faire cette négation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une subvention annuelle de $30,000 durant vingt ans peut avoir différents avantages pour celui qui en est le bénéficiaire. Mais nous nous occupons en ce moment de cette question au point de vue de l'intérêt du contribuable qui doit la payer. Ces $30,000 par année durant 20 ans représentent $600,000. Mais si vous consultez n'importe quel comptable, il vous dira que ces $600,000, payables en 20 paiements et calculés à trois pour cent d'intérêt, si vous voulez les réaliser immédiatement en argent comptant, seront loin de représenter ce montant. Quelle sera la différence, je l'ignore. Par conséquent, le contribuable canadien ne paie donc pas $600,000, mais seulement la valeur ac-

tuelle de ce montant, payé aux conditions que je viens de mentionner. Mais je vais compléter l'argument de mon honorable ami. Ce n'est pas seulement de ce bassin de radoub qu'il s'agit, car ce bill peut en amener d'autres. Il peut donc augmenter ce crédit en le multipliant par un aussi grand nombre de cales que son imagination pourra lui suggérer et il réussira, grâce à ce moyen, à arriver à un chiffre très élevé.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre envisage la question au point de vue de la somme que le gouvernement sera appelé à payer et nous l'envisageons au point de vue des avantages que devront en retirer ceux qui recevront l'argent.

C'est par ce côté que mon honorable ami, le représentant de Norfolk-sud, envisageait la question et, à ce point de vue, il a parfaitement raison.

Mais, souffrez que je revienne sur l'observation que j'ai faite au ministre des Finances, qui a cherché à l'éluder en disant qu'il s'agissait pour bien dire d'une réfection. D'abord, avant que les entrepreneurs puissent exiger quelque argent, avant qu'aucun arrangement soit arrêté, l'ingénieur du ministère doit approuver le plan. Je crois savoir que les travaux tirent à leur fin ou que, du moins, ils sont bien avancés. Comment donc ceci peut-il s'appliquer à ce cas particulier? Les travaux doivent s'exécuter sous la direction de l'ingénieur attitré du ministère des Travaux publics, ou celui-ci doit présenter un rapport constatant que ce montant d'argent a été consacré à l'entreprise.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (l'honorable M. Haggart) me permet-il de l'interrompre un instant ?

L'honorable M. HAGGART : Volontiers.

L'honorable M. TARTE : Avant le commencement de la construction de ce bassin à Collingwood, M. Coste, un employé du ministère, fut autorisé à surveiller l'entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Le fait-il ?

L'honorable M. TARTE : Certainement.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il une convention d'arrêtée?

L'honorable M. TARTE : Certainement.

L'honorable M. HAGGART: Par un arrêté ministériel ?

L'honorable M. TARTE : Par un arrêté ministériel adopté de mon temps. Tout est parfaitement régulier.

L'honorable M. HAGGART : Ce sera un plaisir pour nous d'obtenir des renseignements complets du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : On me permettra peut-être de dire que le malentendu provient de ce que mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) est arrivé tard et n'a pas pu profiter des éclaircissements fournis à ceux qui étaient présents, j'ai dit que nous avions consenti à venir en aide à la construction du bassin de Collingwood jusqu'à concurrence de deux pour cent du prix des travaux.

L'honorable M. HAGGART : Voici cependant une convention nouvelle. L'ancienne loi fixe la subvention à deux pour cent du montant dépensé où à $20,000 dans le cas présent. Mais il y a eu évidemment une autre entente en vertu de laquelle le gouvernement a promis de faire adopter une loi lui permettant de payer trois pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. HAGGART : Voici la résolution. Voici l'expression des intentions du gouvernement, et ce dernier déclare qu'il se propose d'appliquer ces dispositions à ce même bassin de radoub. Il a conclu un marché qu'il n'a pas pu tenir sous l'empire de l'ancienne loi et il est obligé d'adopter une loi nouvelle——

M. CLARKE : Ils n'ont pas pu livrer la marchandise.

L'honorable M. HAGGART: Pour une raison que j'ignore——

Une VOIX : Banquet ! banquet !

L'honorable M. HAGGART : L'honorable représentant de Simcoe ne donne l'assurance qu'aucun des intéressés n'a eu rien à faire là-dessus et je prends sa parole. Cependant, il doit y avoir eu une entente en vertu de laquelle le gouvernement s'est engagé à faire plus que l'ancienne loi ne le lui permettait. Il est temps, à tout événement, de mettre fin à cette pratique d'accorder des subventions en vertu de décrets du conseil et de gouverner le pays par ce moyen.

Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) reproche au député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) d'avoir approuvé cet usage en 1882. Nous avons abandonné ces pratiques. Le pays a progressé, ainsi que le ministre des Finances nous en a donné l'assurance. C'est une époque de progrès intellectuels et autres, et il est temps de faire disparaître de telles lois des statuts, de mettre fin à l'administration des affaires par arrêtés du conseil, à l'octroi de subventions considérables à des corporations ou à des particuliers, sans les faire approuver directement par le parlement.

M. CHARLTON : Le champ de la discussion s'est élargi; et les reproches des députés de la gauche dans cette circonstance me paraissent insidieux et injustes. Je constate avec plaisir que l'honorable représentant de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) s'est imprégné de maximes aussi sages et aussi orthodoxes relativement à la dépense des deniers publics au moyen d'arrêtés du conseil.

Cela me remet en mémoire les jours que nous avons autrefois coulés dans l'opposition, alors que nous battions monnaie en nous livrant à des critiques semblables, sans connaître aucun fait qui auraient pu modifier notre opinion sur la légitimité des reproches que nous adressions. Le gouvernement qu'appuyaient tous deux les représentants de Norfolk-sud et de Lanark a admis ce principe dans les questions d'octrois à des cales de radoub. Une subvention de $10,000 pour venir en aide à la construction d'un bassin de radoub, en 1882, équivalait à une subvention de $30,000, en 1903, vu les besoins nouveaux du commerce de transport, les dimensions des vaisseaux et des cales de radoub aujourd'hui nécessaires.

Je ne trouve rien à objecter au plan approuvé par ces résolutions qui serviront de base à un projet de loi. J'ai assez confiance aux membres du cabinet qui, dans le conseil des ministres, discutent ces matières d'une manière pratique, j'ai assez confiance qu'ils pourront se former une opinion juste, pour m'en remettre à eux du soin de trancher une pareille question d'affaires dans l'accomplissement de leurs devoirs. J'ai assez confiance dans leur probité pour croire qu'ils ne s'abaisseraient pas à commettre une irrégularité ou une inconvenance en accordant ces subventions sous l'empire des dispositions de cette résolution. Si telle était leur intention, je ne puis comprendre comment ils pourraient s'écarter beaucoup du droit sentier.

La construction d'un bassin de radoub est une question d'affaires. La subvention que le gouvernement peut accorder en vertu de la présente résolution ne suffirait pas à l'exécution de cette entreprise. Il s'agit uniquement de venir en aide dans une certaine mesure à ceux qui entreprennent de construire un bassin de radoub, peut-être pour leur permettre de placer leurs obligations et d'obtenir les ressources nécessaires à leur entreprise qu'ils ne pourraient pas mener à bonne fin sans cela. Je crois inutile de soumettre à la Chambre chaque projet différent ayant trait à la construction d'une cale dans le Dominion du Canada. Ceci est une proposition générale. Le gouvernement est protégé, quand on lui demande d'accorder une subvention, par l'obligation où se trouvent les intéressés de risquer plus d'argent que l'Etat, de prouver leur bonne foi et leur confiance dans l'entreprise en fournissant la plus grande partie des fonds nécessaires à la construction de la cale de radoub. La valeur présente de vingt annuités 3 pour 100 ne saurait être égale à la somme de ces vingt annuités. Le service de $600,000 réparti en vingt annuités de $30,000 ne vaut pas un capital immédiatement disponible de $600,000.

Au cours du présent débat, nous avons été témoins de certaines jalousies de clocher entre les partisans de divers ports de la baie Georgienne. Owen-Sound, Collingwood, Midland, sont des villes prospères, des ports importants d'expédition, et il serait nécessaire pour les fins de la navigation sur la baie Georgienne de doter chacune de ces villes d'une cale des plus modernes. Un bassin de radoub ferait aussi bien l'affaire que trois. S'il y a à peine assez d'affaire—et il n'y en a pas assez dans la localité qui s'est mise en mesure de construire une cale suffisante pour les besoins du commerce dans cette partie du bassin des grands lacs—s'il y a à peine assez d'affaires, dis-je, pour que cette entreprise soit d'un bon rapport; certes, cette localité peut à juste titre demander que le gouvernement lui vienne en aide et le gouvernement peut à bon droit lui accorder l'aide nécessaire à la construction de cette cale.

Or, quelle est la situation en ce qui a trait à la baie Georgienne ? Dans ces derniers temps, un fort mouvement commercial y a pris naissance, un commerce de transport du grain, des voyageurs, du bois de construction, auquel s'ajouteront bientôt le commerce du transport des minerais de fer, et des affaires considérables. On a établi à Collingwood l'un des plus beaux chantiers du continent pour la construction des navires; déjà deux grands vaisseaux, du modèle des plus gros transports qui naviguent sur les lacs d'en haut, sont sortis de ce chantier qui est prêt à augmenter, d'année en année, de trois ou quatre navires la flotte marchande du Dominion. Cette entreprise fait honneur au Canada, mérite nos égards et devrait être un sujet d'orgueil pour nous. On croit nécessaire d'ajouter à cette entreprise un bassin de radoub pour recevoir les navires. Il n'est pas digne de nous d'envoyer des vaisseaux de ce modèle à Détroit, Cleveland ou Buffalo, y subir des réparations. Il n'y avait pas sur les lacs d'en haut de bassin de radoub pour recevoir des vaisseaux de ce modèle. On en construit un à Collingwood qui sera terminé bientôt, et il sera assez grand pour recevoir les gros navires qui naviguent sur les grands lacs.

Le représentant de Lanark-nord objecte que partie de l'ancienne cale sera utilisée, et pour une raison que je ne puis comprendre, il dit que la compagnie ne mérite pas cette subvention parce qu'elle profitera d'une excavation qui a été faite lors de la construction du premier bassin. Lors même qu'elle pourrait utiliser les parois de l'ancien bassin, je ne comprends pas comment on pourrait dire qu'elle ne construit pas une nouvelle cale à tous égards. Cependant on n'a pas pu le faire, les anciennes parois ont dû être démolies ; on peut tout au plus profiter d'une petite excavation ; il faut reconstruire les murs transversaux et, à tous égards, faire une cale nouvelle. La compagnie a retiré des avantages bien minimes de l'existence de l'ancien bassin. Dans ces circonstances, je crois que nous perdons notre temps à chicaner comme nous le faisons. Il ne me semble pas praticable de laisser les événements suivre leur cours, et attendre que le gouvernemnt ait consulté

les Chambres avant qu'il s'engage à venir en aide à une compagnie qui désire construire un bassin de radoub ou faire des améliorations comme celles-ci. Si on avait suivi cette ligne de conduite au sujet de cette cale, elle ne serait pas encore construite, elle ne serait pas terminée avant des années, au grand détriment du commerce de la baie Georgienne et du Dominion.

J'étais à Collingwood la semaine dernière et j'ai vu ce bassin. C'est une entreprise qui fait honneur à la compagnie. Cette dernière a dû acheter du terrain dans le cœur de la ville pour prolonger ce bassin vers l'intérieur. Elle a sur les lieux un outillage considérable. Pour établir sa cale de construction, elle a dû enlever des rails de chemin de fer et les poser plus à l'intérieur; pour creuser son bassin, il lui a fallu démolir des bâtiments, et elle a construit une cale de radoub des plus modernes, capable de recevoir un vaisseau de guerre ou un navire d'une contenance de 300,000 boisseaux.

Tout le commerce de la baie Georgienne et des grands lacs comprend que c'est une entreprise d'une importance extrême qui fera honneur à la ville de Collingwood. Si Collingwood est prospère comme elle le mérite, c'est qu'elle renferme des hommes d'affaires industrieux, qui ont courageusement fait face à la situation, qui mettent leur argent en jeu et que le gouvernement peut à juste titre aider dans une telle entreprise. La ville a souscrit un fort montant d'argent; elle s'est toujours montrée disposée à favoriser les travaux de nature à accroître sa prospérité. Aussi, les usines métallurgiques Cramp s'élèvent dans les limites de son territoire.

M. BENNETT : Elle en a déjà assez.

M. CHARLTON : Tout tournera pour le mieux. Elle peut s'en trouver mal, mais elle aura lieu de se réjouir du placement qu'elle a fait.

En examinant cette question du bon côté, en nous rendant compte qu'une cale est absolument nécessaire dans le moment même et qu'on ne l'aurait pas encore, si on eut écouté les conseils des représentants de Simcoe-sud (l'honorable M. Tisdale) et de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), en nous rendant compte que cette amélioration était nécessaire au commerce de la baie Georgienne, qu'aucune dépense des deniers publics à l'étude à la présente session ne produira de meilleurs résultats et n'est plus nécessaire au point de vue de l'intérêt public que celle que les présentes résolutions concernent, en nous rendant compte de tout cela, nous comprendrons qu'il vaut mieux mettre fin au débat et nous réjouir d'avoir à Collingwood ce beau chantier de construction et ce splendide bassin de radoub assez grand pour les vaisseaux des grands lacs et qui ne peut que favoriser les progrès du commerce de ce Dominion.



M. BORDEN (Halifax) : Je constate avec plaisir que le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) semble avoir une meilleure opinion de la politique et des hommes publics de ce pays que celle qu'il a émise, me dit-on, il y a quelques semaines au cours d'un sermon qu'il aurait prononcé dans cette ville.

M. CHARLTON: Il s'appliquait également aux deux partis.

M. BORDEN (Halifax) : Comme l'honorable député fait partie de la droite, j'avais cru qu'il parlait principalement de ce qu'il connaissait de son propre parti et qu'il se livrait à de pures conjectures en ce qui concerne les membres de la gauche.

Mais, c'est avec plaisir que je remarque que l'honorable député a repris confiance et qu'il approuve entièrement les observations très appropriées du député de la division Sainte-Marie de Montréal qui dit qu'on peut avoir confiance même dans un gouvernement comme le gouvernement du jour. Quand le député de Lanark-sud (M. Haggart) parle d'un bassin en partie construit, je comprends qu'il désire que cette résolution soit rédigée de façon à ce qu'elle s'applique au bassin de Collingwood ou s'est surtout occupé au cours de cette discussion. Mes remarques doivent être prises dans le même sens. La présente résolution ne peut guère s'appliquer à une cale déjà construite. Je me demande si j'ai bien compris que le député de Norfolk-nord disait que ce bassin de radoub était déjà en partie construit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les travaux sont très avancés.

M. BORDEN (Halifax) : Il va sans dire que je n'ai pas examiné la question très attentivement, pourtant il me semble possible de donner une signification différente au texte de la résolution. Je ne prétends pas avoir étudié la question avec soin, mais le raisonnement du député de Lanark-sud me paraît reposer sur un certain fondement. Faire un arrangement avec une compagnie qui est à la veille de construire un bassin de radoub, ce n'est pas faire un arrangement avec une compagnie qui en a déjà construit un, et des raisons d'intérêt public nous justifient d'appliquer la présente résolution à la compagnie dans le premier cas et de ne pas l'appliquer dans l'autre. Toutefois, ceci concerne exclusivement le ministre des Finances et, si je risque cette observation, c'est parce que je crois qu'il y a du bon dans les observations du représentant de Lanark-sud.

Le directeur général des Postes a parlé d'une conversion. Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) n'a pas jugé à propos de faire allusion à la conversion du directeur général des Postes. Je ne crois pas nécessaire de rappeler au ministre qu'il a parfois changé d'opinion——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pourrais renvoyer la balle à l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax)——depuis cinq ou six ans sur des questions d'intérêt public. J'attendrais plutôt de pareilles remarques de la part de tout autre membre du gouvernement.

Je désire aussi appeler l'attention du ministre des Finances sur un autre point. Voici : le texte de la résolution semble autoriser le paiement d'une subvention à une compagnie qui n'en aurait pas besoin. Je soulève cette question parce que la résolution s'applique non seulement au bassin de Collingwood, mais à tous les bassins de radoub par tout le Canada, quel que soit l'endroit ou ils seront construits. Si je comprends bien la situation, il serait impossible de construire ce bassin à Collingwood sans une subvention quelconque ; néanmoins, il peut en être autrement ailleurs. Je ferai remarquer au ministre que, pendant que cet acte sera en vigueur, des circonstances peuvent se présenter dans une autre partie du Canada qui permettraient à une compagnie de construire une cale dans la poursuite d'une entreprise commerciale, donnant des profits raisonnables, et que nonobstant, l'Exécutif serait tenu de subventionner cette compagnie. L'unique condition que renferme la motion, à mon avis, c'est que la compagnie puisse prouver au gouvernement qu'elle est en mesure d'exécuter les travaux. La compagnie dont je parle pourrait aisément démontrer au gouvernement qu'elle possède les qualités requises pour mener l'entreprise à bonne fin. N'est-il pas à propos d'examiner s'il serait possible de modifier le texte de la résolution à cet égard ? Peut-être le ministre des Finances a-t-il réfléchi à tout cela et peut-il nous donner une réponse plausible ; mais, comme je n'ai pas encore entendu donner cette réponse, je crois bon d'appeler son attention sur ce point.

Il est une autre chose que je désire mentionner. J'ignore si le texte même de la résolution de 1882 a été incorporé dans la loi qui est présentement en vigeur, mais je trouve la disposition suivante à la fin de la résolution que sir Leonard Tilley présenta le 15 mai 1882 :

> Et, de plus, que l'usage de ces bassins soit gratuit pour tous les navires ou dragueurs appartenant au gouvernement fédéral ou employés pour son usage.

J'ignore si le gouvernement a examiné la question d'ajouter une pareille disposition.

Quant au principe de la résolution, je dois dire que j'approuve l'octroi d'une subvention pour la construction de cales, et principalement de bassins de radoub sur les grands lacs. Le gouvernement du pays et les partis politiques devraient avoir en vue de favoriser l'industrie importante du transport sur les lacs et d'y accroître notre flotte marchande et je ne crois pas, en me basant sur les faibles renseignements que je possède, qu'on puisse réaliser ce projet sans avoir sur les lacs des cales de radoub capables de recevoir les vaisseaux du plus fort tonnage qui sont maintenant nécessaires à la navigation dans les eaux de l'intérieur. Par conséquent, pour ma part, j'approuve le principe de la résolution et j'espère que la cale de Collingwood sera terminée et qu'elle sera un facteur important de l'accroissement de notre commerce de transport sur les lacs.

Quant à l'administration des affaires au moyen d'arrêtés ministériels, j'ai exprimé plus d'une fois mon opinion touchant cette pratique. Je crois qu'il en faut le moins possible, que nous en avons un peu trop présentement et que nous en avions peut-être trop avant l'avènement du gouvernement actuel ; mais, je dois dire qu'en ce qui a trait à la présente résolution, elle ne donne pas lieu à des objections aussi vives que dans d'autres matières. Dans ce cas-ci, l'arrêté ministériel ne comporte que l'approbation donnée par le gouvernement à la compagnie. Cette approbation porte, il va sans dire, sur le fait que la compagnie a les qualités requises pour exécuter les travaux. Il est légitime que le gouvernement ne conclue pas d'arrangement dans le but de venir en aide à une compagnie qui n'est pas en mesure de mener l'entreprise à bonne fin. Il faut qu'un tribunal se prononce sur ce point et je ne vois pas qu'on puisse choisir un autre tribunal que le gouvernement lui-même. Dans ces circonstances et sous réserve des observations que j'ai déjà faites, il me semble qu'il y avait lieu d'adopter cette résolution. J'espère qu'elle aura pour effet d'encourager l'industrie canadienne du transport sur les grands lacs.

Quelques VOIX : Très bien! très bien!

L'honorable M. TARTE : Je suppose que le gouvernement a soigneusement étudié la question d'augmenter la subvention à 3 pour 100. Quand j'avais l'honneur d'être le collègue du ministre des Finances, nous avons conclu avec la compagnie de Collingwood un arrangement en vertu duquel elle s'engageait à exécuter les travaux moyennant une subvention de deux pour cent et elle est à l'œuvre à l'heure qu'il est. La compagnie de Saint-Jean, N.-B., a cru qu'elle pouvait se tirer d'affaires en recevant la même subvention. Elle a obtenu de l'aide du gouvernement provincial et de la ville de Saint-Jean, mais n'a pas reçu celle qu'elle s'attendait d'obtenir des autorités impériales. La compagnie de Collingwood n'a rien reçu de la municipalité ; elle ne compte que sur les deux pour cent que la présente loi lui donne le droit d'exiger. Si le présent bill devient loi, la compagnie de Collingwood n'aura, il est vrai, que les mêmes avantages qui seraient accordés à d'autres compagnies ; néanmoins, il est avéré que ce paiement de 3 pour 100 pendant vingt ans couvrira, en réalité, le coût total de l'entreprise. C'est une excellente subvention. Je n'impute pas de blâme au ministre des Finances;

je suis certain qu'il a sérieusement étudié l'affaire et qu'il est convaincu que la Compagnie du bassin de radoub de Saint-Jean ne pourrait pas entreprendre ses travaux, si la subvention était moindre. L'honorable ministre des Finances est toujours très prudent en ces matières. C'est avec plaisir que je lui rends ce témoignage et je suis convaincu qu'il a mûrement étudié cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition, au cours de commentaires très raïsonnables, a cité un extrait d'une résolution de sir Leonard Tilley, en 1882, dans laquelle il est dit que tous les bassins construits en vertu du bill basé sur la résolution seraient tenus de recevoir gratuitement les dragueurs de l'Etat. Je n'ai pas étudié la question depuis son origine ; mais quoi qu'il en soit, il est évident que le ministre des Finances d'alors, pour de bonnes raisons sans doute, a jugé préférable de ne pas donner suite à cette proposition, puisque après l'avoir formulée dans la résolution, il ne l'a pas incorporée dans la loi.

M. BORDEN (Halifax) : Il reste encore à savoir si, vu l'augmentation de la subvention, il ne serait pas opportun d'insérer dans la loi une pareille disposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question peut se discuter, mais nous aurions l'air de donner une subvention d'une main et de la retirer de l'autre. Quant à savoir si une subvention de trois pour cent ne serait pas trop élevée dans certains cas, il y aura dans la loi une disposition qui y pourvoira. Le bill décrétera que le tarif de ces bassins sera sujet à l'approbation de l'Exécutif. Nous savons par expérience la difficulté de se procurer des capitaux pour de pareilles entreprises qui, règle gnérale, ne donnent pas de bénéfices au début. L'honorable chef de l'opposition sait comme moi que pendant de longues années le bassin de radoub d'Halifax n'était pas une entreprise de rapport; je ne sais même pas s'il donne des dividendes à l'heure qu'il est, bien que je sois heureux de constater qu'il est plus occupé qu'auparavant. Si dans tous les cas il était prouvé qu'un bassin de radoub rapportait plus qu'un dividende raisonnable à ses actionnaires, nous avons le remède entre les mains, puisque nous pouvons abaisser le tarif. De cette manière, la marine marchande et tous les intéressés en profiteraient. L'honorable chef de l'opposition admettra, je l'espère, que c'est là une bonne réponse à ses objections.

M. BORDEN (Halifax) : J'admets que c'est une réponse en un certain sens. Mais voici le cas qui peut se présenter ; une compagnie peut faire d'énormes affaires et payer de forts dividendes et, si le gouvernement abaisse son tarif, à l'expiration des 20 ans, elle se trouvera dans l'obligation gênante d'augmenter son tarif après l'avoir diminué.



Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans la pratique, cette subvention sera généralement convertie en argent comptant et sera employée à la construction des travaux. Elle n'affectera en rien les opérations subséquentes.

M. BORDEN (Halifax) : C'est possible, mais il reste toujours cette difficulté que si le gouvernement abaisse le tarif, la compagnie pourra être obligée de l'élever de nouveau à l'expiration des vingt ans.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je serais porté à conclure des remarques de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), que le gouvernement se proposait d'accorder cette subvention de 3 pour 100 au bassin de Collingwood pour l'unique raison qu'Owen-Sound et Midland ne sont situés qu'à quelques milles de cet endroit. S'il en doit être ainsi, ce sera un grand désappointement pour les propriétaires du bassin d'Owen-Sound. Ce bassin est la propriété de la North American Bent Chair Company, qui l'exploite et, à la dernière élection pendant laquelle j'étais le candidat conservateur, deux membres de cette compagnie, qui avaient toujours accordé leurs suffrages au parti conservateur, conseillèrent à leurs employés d'appuyer le candidat ministériel, parce qu'ils s'attendaient à recevoir une forte subvention de l'Etat pour l'agrandissement de leur bassin. S'i l'honorable député de Norfolk, quand il a prononcé ces paroles, était inspiré par le gouvernement—il a reçu la visite du directeur général des Postes, quelques instants avant de parler—ses paroles causeront un grand désappointement à Owen-Sound.

M. CHARLTON : Si l'honorable député veut le permettre, je lui dirai que mes remarques n'étaient pas inspirées par le gouvernement. Je parlais d'une manière générale et je n'exprimais que ma propre opinion en distant que la cele-sèche de Collingwood répondrait aux besoins de tout le district de la baie Georgienne. Je ne m'oppose pas à ce que l'on construise un bassin à Owen-Sound ; je souhaite même que les citoyens de cette ville réussissent à trouver les fonds nécessaires et, s'ils parviennent à en construire un, ils recevront la subvention offerte par la présente résolution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas parlé d'Owen-Sound à l'honorable député de Norfolk-nord ; je ne pensais même pas à cette ville importante quand je suis allé il y a un instant, m'entretenir avec lui d'une tout autre question.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je suis content de ces explications ; mais l'honorable député de Norfolk-nord ne niera pas qu'il a prétendu que le gouvernement ne pouvait pas décemment subventionner la cale-sèche de Collingwood et accorder en même temps des subventions à Meaford et à Owen-Sound vu leur proximité de Collingwood.

M. CHARLTON : Je n'ai rien dit de semblable.

M. THOMSON (Grey-nord) : Ou quelque chose à cet effet.

M. CHARLTON : Non, pas même cela.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je voudrais entendre le ministre des Finances expliquer clairement quelle est la politique du gouvernement dans cette affaire d'une importance majeure pour le collège électoral que je représente. Si ces personnes ont fait de la propagande parmi les électeurs à la dernière élection dans l'espérance que le gouvernement octroirait une forte subvention, et si l'Etat ne doit pas subventionner la compagnie, j'aimerais à le savoir et les habitants de Grey-nord, les citoyens d'Owen-Sound principalement ont le même désir. La ville de Collingwood n'a pas été la seule à construire de grands bateaux destinés à la navigation sur les grands lacs. Les plus vastes et les plus luxueux ont été contruits à Owen-Sound. Je fais allusion au bateau à vapeur " Manitoba ", au bateau passeur " Ontario ", qui navigue dans les passes à la hauteur de Détroit, et à plusieurs autres gros vaisseaux, y compris trois croiseurs de l'Etat.

Je demande au ministre des Finances si Owen-Sound aura une part à ces largesses. Avant de terminer, je veux féliciter le gouvernement de la décision qu'il a prise. Je crois qu'il est entré dans la bonne voie. Pluiseurs années durant, le Canada, qui est couvert de nappes d'eau douce fort étendues, a souffert du manque de cales-sèches et les vaisseaux canadiens de n'importe quel tonnage devaient quitter ses rives et aller se radouber dans un port américain. Cela ne faisait pas honneur au Canada et je me réjouis de voir que le gouvernement a pris des mesures pour encourager la construction de cales de radoub au pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour qu'on ne puisse pas douter que la loi qui sera basée sur la présente résolution s'appliquera à un bassin en cours de construction, je me propose d'ajouter après les mots " bassin de radoub " les mots " ou pour terminer un bassin de radoub actuellement en construction ".

M. CLARKE : N'ajouterez-vous rien au sujet de l'agrandissement d'une cale de radoub ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'autres dispositions s'appliquent à l'agrandissement des bassins, qui est une entreprise différente.

L'honorable M. TISDALE : Je vois avec plaisir que le gouvernement tient sa parole relativement à ces deux ports. La circulaire dont on a fait lecture prouve qu'il y a eu une entente à ce sujet, en violation de la constitution. Mon honorable ami, l'ex-ministre des Travaux publics avait bien raison. Nous avons, dit-il, en vertu d'un arrangement, promis de payer 2 pour 100 et c'était tout ce que la loi nous permettait de faire. Vous ne ferez pas croire au public ni à la Chambre que cette compagnie n'avait pas reçu quelque promesse lorsqu'elle a publié cette circulaire. Il ne lui servait de rien de faire des déclarations absolumnt erronées. Obtenir des souscriptions par ce moyen équivaudrait à un vol. Maintenant la loi permet à l'Etat d'accorder une subvention plus forte non seulement dans un cas particulier mais dans toutes les circonstances. L'avenir seul nous dira si Owen-Sound obtiendra sa part des subventions, car malheureusement pour elle, le représentant de cette ville siège sur les banquettes de l'opposition, en dépit de cette promesse, et je crains qu'on tienne rigueur à Owen-Sound tandis qu'on cajolera Collingwood.

La loi n'a pas une portée suffisante. Elle permettra néanmoins au gouvernement de racheter la parole donnée à Collingwood et nous verrons comment il traitera Owen-Sound.

J'avais pris la parole afin de répondre en quelques mots au représentant de Norfolk-nord (M. Charlton). Il a prononcé un étrange discours. Nous le trouvons parfois étrange lui-même, et, il l'est vraiment. Il a commencé par me féliciter de ma conversion—pour me servir de son expression—aux sains principes constitutionnels et il a longuement discouru afin d'établir que le gouvernement a bien fait dans la présente circonstance de se départir de ces mêmes principes. Mon honorable ami a déjà émis son opinion là-dessus comme sur beaucoup d'autres sujets, et il devrait avoir une mémoire plus heureuse qu'il ne semble en avoir lorsqu'il traite de telles questions. Au sujet des arrêtés du conseil, l'honorable député a déjà dit :

> La motion que je vous ai soumise, M. l'Orateur, traite d'une question d'une très grande importance et d'une ligne de conduite adoptée par le gouvernement qui, à mon avis, est une usurpation de pouvoir. Certes, le gouvernement doit avoir une majorité pour le maintenir au pouvoir, mais cette majorité devrait tenir le gouvernement à sa place. Si elle remplit simplement le rôle de majorité et se rend coupable de soumission aveugle et permet au gouvernement d'usurper des pouvoirs que ne doit pas posséder le gouvernement d'un pays libre, alors la majorité devient l'esclave du gouvernement et manque à ses devoirs envers le peuple qui l'envoie ici. L'indépendance de la Chambre a été sérieusement compromise depuis quelques années, et nous nous laissons entraîner, je crois, dans une voie qu'il serait grandement temps d'abandonner pour adopter une politique plus en rapport avec les principes d'un libre gouvernement représentatif. Dans les colonies anglaises, sur ce continent, depuis le jour de leur fondation, le peuple s'est presque constamment opposé à l'exercice du pouvoir par l'Exécutif et demande un gouvernement représentatif dont les avantages, si hautement prisés par les premiers colons, semblent aujourd'hui, au Canada, moins appréciés qu'ils ne l'étaient il y a 150 ou 200 ans. Les causes d'objection à ce mode de législation sont nombreuses.

Je pourais en citer beaucoup plus long, mais je me contenterai de rapporter sa péroraison :

Je veux faire ressortir que, depuis 8 ou 9 ans, le gouvernement a, par arrêtés ministériels, adopté d'importantes mesures fiscales qui n'auraient pas dû être adoptées sans consulter la Chambre.

Je crois que l'approbation que l'honorable député donne à la résolution, si on la compare au discours que je viens de citer, me permet de dire qu'il a prononcé aujourd'hui un étrange discours.

M. CHARLTON : Avec la permission de l'honorable député, je dirai qu'aujourd'hui j'ai simplement approuvé une dépense que cette Chambre a déjà autorisée et que les paroles qu'il cite ne s'appliquent pas dans la présente circonstance.

L'honorable M. TISDALE : Je consens à ce que l'honorable député soit jugé d'après ses paroles et j'affirme que son discours,du moins tel que rapporté dans la première édition des " Débats ", justifiera les reproches que je lui ai adressés.

Un mot à propos d'une observation du directeur général des Postes qui m'a reproché d'avoir changé d'opinion au sujet de cette législation. Je me contenterai de faire remarquer que, si dans plusieurs cas la dépense d'une somme relativement minime, en vertu d'un arrêté du conseil, est une question d'importance secondaire, lorsqu'il est plus commode de suivre cette pratique, il en est autrement lorsqu'il s'agit d'une forte dépense et que, dans ce cas-là, je crois avoir raison de proclamer hautement que cette pratique est contraire aux principes constitutionnels.

Ou fait rapport sur la résolution.

## ACTE DES DOUANES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte des douanes, chapitre 32 des Statuts revisés, et de prescrire comme suit :—

1. Que l'expression " Droit " comprendra " Surtaxe ".

2. Que la composition de la commission des douanes sera modifiée, et qu'un sous-commissaire de douane sera nommé.

3. Que l'emploi d'officiers de douane temporaires sera autorisé.

4. Que les pouvoirs de la commission des douanes seront mieux définis.

5. Que de nouveaux détails devront être donnés dans les factures, et que les prix mentionnés dans les factures pourront être en même monnaie que celle qui aura servi aux achats de marchandises.

6. Que les taux de droit sur les articles non énumérés faits avec plus d'une matière, seront définis.

7. Qu'on prolongera le délai de production des réclamations pour remboursement, y compris les réclamations pour remboursement pour cause de dommage.

8. Que les importateurs pourront être exemptés de payer des droits pour des articles endommagés qui sont abandonnés dans certains cas.

9. Que la base de l'indemnité pour dommage sur des articles en acier et autres articles polis, sera changée.

10. Que la remise des droits sera autorisée sur des articles détruits ou avariés étant en douane.

11. Que de nouvelles dispositions seront adoptées au sujet de l'évaluation des préparations médicales et autres, pour fins d'imposition de droits, ainsi qu'au sujet de l'épreuve des sucres, mélasses, vins et liqueurs spiritueuses et alcooliques.

12. Que les percepteurs de douane seront autorisés à demander des preuves additionnelles au sujet des factures.

13. Que les officiers de douane auront le pouvoir d'administrer le serment.

14. Que de nouveaux pouvoirs seront conférés à l'Exécutif au sujet de services spéciaux de douane et du service des officiers après les heures régulières, et aussi au sujet de la réduction des droits de douane sur des articles importés.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : L'article premier traite de la surtaxe. C'est un mot nouvellement entré dans le tarif et la loi des douanes et on a cru bon de le définir et de le rapporter à l'expression ' droit '.

M. MACLEAN : Quelle est la définition du mot ' surtaxe ' dans le dictionnaire des libre-échangistes ? C'est la première fois au Canada que ce mot est admis dans nos lois douanières. C'est l'une des expressions employées par les protectionnistes les plus ardents et elle implique une protection des plus prononcées. Voici que des libre-échangistes, partisans du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, adoptent cette expression. Permettez-moi de les féliciter.

M. BORDEN (Halifax) : Quel sera précisément l'effet de l'insertion du mot ' surtaxe ' par rapport à la signification du mot ' droit '?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le mot ' droit ' comprendrait quand même le mot ' surtaxe ', il me semble ; mais cet article fait disparaître tout doute. Quant aux modifications de l'Acte des douanes dont j'ai donnée avis, je puis dire que je propose ces changements qui n'offrent pas une grande importance, dans la refonte des lois douanières qui a lieu actuellement.

Article 2.

Le MINISTRE DES DOUANES : La commission des douanes comprend actuellement plusieurs de nos estimateurs dont quelques-uns résident à Victoria, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax. Nous avons parfois à les convoquer en réunion afin de discuter certaines questions et il n'est pas toujours à propos de faire venir des fonctionnaires de si loin et l'affaire parfois n'en vaut pas la peine. On se propose de stipuler que le commissaire des douanes sera le président de la commission et de permettre à l'Exécutif de choisir au besoin les autres membres de la commission. Il va sans dire qu'on

pourra de temps à autre augmenter le nombre des membres de la commission. Pendant l'examen du budget j'ai déjà expliqué pourquoi sa nomination semble opportune.

M. CLARKE : Les nouveaux membres de la comission des douanes feront-ils partie du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils devront en faire partie.

M. BORDEN (Halifax) : Comment la commission est-elle formée actuellement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle se compose de fonctionnaires pris dans divers postes secondaires.

Ainsi, je crois que le percepteur de Victoria est l'un des membres de la commission. A Montréal, les estimateurs des nouveautés et de la quincallerie en font également partie. A Hamilton, et à Toronto également, l'un des estimateurs est membre de la commission. M. Breadner, le premier commis du ministère, à Ottawa, et un ou deux fonctionnaires du service intérieur sont également membres de la commission.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi les fonctions de la commission diffèrent-elles des attributions du commissaire des Douanes, lui-même ?

Le MINISTRE DES DOUANES : On comprendra que la situation commerciale change et que de nouvelles lignes de marchandises sont importées ; ce qui fait naître des divergences d'opinion par rapport au droit qu'il faut prélever sur un certain article. Quand ces questions ne réclament pas une solution immédiate, nous attendons pour les trancher qu'il y en ait un certain nombre. Alors, la commission se réunit et ses membres délibèrent et prennent une décision. Ils ne sont pas toujours tous d'accord, mais la majorité l'emporte comme toujours. Lorsqu'une décision est prise, elle est communiquée au ministre des Douanes. Le ministre approuve-t-il et signe-t-il cette décision de la commission, cette dernière a force de loi, mais on peut en appeler à l'Exécutif.

M. KEMP : Se propose-t-on sous l'empire de la nouvelle loi et grâce à ces nouveaux emplois de nommer dans les principaux postes—à Montréal, Toronto et quelques autres endroits peut-être—des estimateurs qui connaîtront chacun une ligne spéciale de marchandises ? A l'heure qu'il est, un estimateur est censé connaître le commerce de la quincaillerie, des tissus, des épiceries, et le reste. Cet inconvénient devient de plus en plus manifeste au fur et à mesure que se développent les affaires du pays. Je crois que vu le volume d'affaires de ces importants postes de douane, le gouvernement peut à bon droit employer un plus grand nombre de spécialistes qu'autrefois. C'est ce qui a lieu dans les principaux postes de douane américains. Le gouvernement étudie-t-il l'opportunité de suivre une telle ligne de conduite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A vrai dire, le présent bill ne s'occupe pas de cela ; c'est là une question de pure administration qui a bien son importance cependant. Mais il s'agit d'éviter de trop fortes dépenses et la multiplication des fonctionnaires. Si nous pouvions augmenter notre personnel d'estimateurs et en nommer dans des postes où il n'y en a pas, le public serait plus satisfait. Cependant, les dépenses du ministère ont beaucoup augmenté dans ces derniers temps, et tout en nous efforçant de suivre les progrès des affaires, nous avons hésité à employer autant de fonctionnaires et à créer tous les nouveaux emplois qu'il eût été désirable de nommer ou de créer. Nous nous proposons de faire face aux besoins nouveaux. Si dans certains postes, les estimateurs ont trop de besogne, force nous sera de suivre les conseils de l'honorable député (M. Kemp) avant longtemps, dans un ou plusieurs postes.

M. KEMP : La raison invoquée par le ministre ne saurait guère l'excuser de ne pas prendre une décision sous peu. Quant aux dépenses, elles seraient plus que couvertes par l'augmentation du revenu découlant de la perception des droits sur la marchandise. Si le ministre a examiné ce qui se passe dans les grandes villes des Etats-Unis, il a constaté qu'il y avait dans ces endroits des évaluateurs plus dignes que les nôtres de passer pour des spécialistes. D'après moi, chacun de nos estimateurs est censé connaître trop de lignes différentes de marchandises. Il ne saurait les connaître toutes d'une manière suffisante, et le droit propre n'étant pas perçu, le revenu en souffre. Je ne crois pas que la question des dépenses doive être un obstacle à l'amélioration que je conseille de faire.

M. MACLEAN : L'objet du tarif et de la nomination des estimateurs n'est pas seulement de prélever le revenu mais aussi d'appliquer le principe de la protection. Le nombre des estimateurs du ministère des Douanes est insuffisant et il s'ensuit que les fabricants canadiens sont désavantagés. On m'a fait observer tout dernièrement que certaines machines importées dans une ville canadienne avaient été évaluées à $1,000, et que des renseignements ultérieurs avaient démontré qu'elles auraient dû être évaluées à $1,800. C'est le fabricant canadien qui dut faire modifier cette évaluation. Il s'aperçut que les fabricants américains exportaient leurs machines au Canada et que les estimateurs canadiens les évaluaient à un peu plus de la moitié du prix de vente. Ainsi, il importe non seulement à la perception du revenu, mais au fabricant et à l'artisan du Canada d'avoir des estimateurs compétents et en nombre suffisant, intéressés à accomplir leurs devoirs et à protéger le manufacturier du pays. A ce sujet, je désire demander au ministre des Douanes si la com-

mission de tels actes est passible d'une peine quelconque ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'article 8 de l'Acte des douanes pourvoit à ce que, quand il y a sous-évaluation de plus de quinze pour cent, l'on double les droits à être perçus sur la sous-évaluation. Cet article est mandataire. Bien entendu, quand on soupçonne et qu'on prouve qu'il y a eu fraude, des amendes sont imposées sur les coupables. Pour ce qui est des machines sous-évaluées, il arrive souvent que ces machines sont de seconde-main et n'ont aucun prix fixe de marché. Afin de pourvoir à cela, nous avons ajouté à notre personnel un agent qui a été attaché pendant plusieurs années à l'une de nos plus grandes fabriques. Quand les machines entrent dans un port où il n'y a pas d'estimateur, ou bien lorsque l'estimation de l'expert ordinaire ne nous a pas donné satisfaction, ce fonctionnaire doit alors se rendre sur les lieux pour s'assurer si les machines ont été estimées comme elles devaient l'être. Dans les grandes villes, je crois que ce service des estimateurs ne laisse rien à désirer. A Toronto, par exemple, nous avons un estimateur. J'admets volontiers que l'un ou l'autre de ces estimateurs doit aussi s'occuper parfois de la papeterie, des chaussures, et d'autres marchandises. Mais je crois que nous avons, pour tout cela, à peu près tout le personnel nécessaire dans plusieurs ports. En outre, nous avons ici le service du contrôle. Si quelque chose nous paraît manquer d'exactitude, nous écrivons au percepteur du port qui est en cause, et, si la chose est nécessaire, nous nous faisons envoyer les factures et nous ouvrons une enquête. Alors, s'il y a eu sous-évaluation, nous préparons une nouvelle estimation et l'importateur est tenu de payer des droits supplémentaires.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a pris sur lui de nommer un sous-commissaire. Celui qui sera nommé à ce poste est-il maintenant dans le service des Douanes, ou bien est-ce quelqu'un du dehors?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est dans le service depuis 1896.

M. KEMP : L'honorable député de York-est (M. Maclean) a soulevé la question des amendes pour cause de sous-évaluation. Je suppose que l'honorable ministre constate qu'il y a tendance croissante à chercher à frauder la douane par des sous-évaluations. Je crois qu'on ne fait pas ici de ces fraudes un délit criminel, ainsi que la chose se pratique aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est certainement un délit.

M. KEMP : Un délit criminel?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces fraudes n'ont jamais été considées comme un délit criminel, depuis que je suis entré en fonction. Nous n'avons jamais institué de poursuite dans le but de faire emprisonner les coupables. Nous n'imposons généralement que des amendes.

M. MACLEAN : Ne devrait-il pas y avoir dans le code criminel un article se rapportant à ces fraudes?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que l'acte d'inspection nous donne ce droit. Comme on sait, il y a toujours deux côtés à considérer dans une question. Quelquefois, une entrée de marchandises présente toutes les apparences de fraude préméditée, et il y a des cas qui paraissent très louches. Chaque fois qu'il y a réellement violation de la loi, des amendes sont imposées aux coupables. Mais alors ceux-ci présentent leur côté de la question ; ils prétendent qu'ils ne connaissaient pas la loi, qu'ils ont acheté leurs marchandises à de certains prix, et qu'ils croyaient avoir le droit de facturer ces marchandises à ces prix. Comme l'honorable député doit le savoir, il y a des prix d'exportation : les agents étrangers, quand ils font des ventes à nos marchands, offrent toujours des prix d'exportation. Tout cela est légitime, et le ministère des Douanes n'a rien à y voir. Si un marchand étranger désire écouler ses marchandises à 25 pour 100 au-dessous des prix domestiques, l'arrangement intervenu entre la vendeur et l'acheteur est parfaitement légitime. Mais la loi oblige le ministère des Douanes à voir à ce que les droits soient payés sur la valeur des marchandises dans le pays où elles ont été produites, et c'est là ce que nous nous efforçons de faire.

M. KEMP : Des représentations ont été faites au ministre des Douanes afin de rendre la loi plus sévère au sujet des sous-évaluations, et l'on a proposé d'adopter quelques articles de la loi actuellement en vigueur aux Etats-Unis. N'est-ce pas là ce qu'on a demandé de faire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, quelques journaux de Toronto, entre autres, le "Toronto News", je crois, ont émis l'avis que nous devrions suivre la pratique en usage aux Etats-Unis pour déterminer la valeur des marchandises sujettes aux droits. Eh bien ! je crois qu'on se trompe ici du tout au tout. La loi des Etats-Unis ne diffère pas substantiellement de la nôtre ; elle ne tient compte que de la valeur des marchandises dans leur pays de production, et l'on perçoit les droits sur cette valeur. C'est la même chose qu'au Canada, sous ce rapport. Je ne vois pas, non plus, qu'on puisse s'y prendre autrement. Je me suis souvent demandé moi-même si nous ne pourrions pas arriver à avoir ici une valeur-type, qui serait la règle. Mais comment en arriver à déterminer une valeur de ce genre ? Je crois que ce qu'il y a de plus équitable c'est d'exiger que le vendeur joigne un affidavit à ses envois de marchandises, et, comme on le sait, c'est là ce qui se fait depuis que j'ai pris charge du ministère. Avant

cela, tout ce que l'exportateur avait à faire c'était de certifier que sa facture était exacte. Eh bien ! supposons qu'il ait vendu ses marchandises, disons à 20 pour 100 au-dessous des prix du pays de production, la transaction est parfaitement légitime. L'acheteur a réellement acheté ces marchandises à ces prix, mais il ne s'ensuit pas que ce soient là les valeurs auxquelles ces marchandises peuvent être entrées pour la perception des droits. Dans un cas comme celui-là, l'importateur viendrait sans doute nous dire, quand on lui demanderait d'apporter des changements à sa déclaration, qu'il ignorait quelle valeur il devait déclarer et que le commis-voyageur qui lui avait fait la vente lui avait dit que c'étaient là les prix. Eh bien ! le vendeur doit connaître ces valeurs, et nous voulons l'obliger à déclarer sur sa facture que les prix apparaissant sur cette facture sont les prix mêmes auxquels les marchandises sont vendues dans le pays d'où elles sont exportées ; et lorsqu'il y a quelques avances, alors elles doivent être indiquées sur la facture. Disons, par exemple, qu'un article a été facturé $1.00, alors que le prix de vente en est $1.25 ; la différence doit être indiquée, et la déclaration de douane doit être pour $1.25 au lieu de $1.00.

A six heures, le comité suspend sa séance.

## Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Article 2.

M. HENDERSON : Je dois conclure, d'après le texte de cette résolution, qu'il n'y a pas de sous-commissaire. Je vois que l'Acte des douanes, chapitre 32 des Statuts revisés, donne le droit de nommer un sous-commissaire. Pourquoi répéter la chose dans l'amendement proposé ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a aucun article, dans l'Acte des douanes, autorisant de nommer un sous-commissaire. Il y a eu, il y a quelques années de cela, un sous-commissaire, mais cela a été changé en 1894, ou peut-être auparavant. L'acte actuel ne renferme aucune disposition pour la nomination d'un sous-commissaire, et c'est pourquoi nous proposons maintenant d'ajouter cette disposition.

M. HENDERSON : Je vois, en me reportant au chapitre 32, que l'honorable ministre propose d'amender, que l'article 4 se lit comme suit :

Il y aura un commissaire des douanes qui agira en qualité de sous-ministre des douanes et un sous-commissaire.

Je suppose, d'après ce que nous dit l'honorable député, que cette clause a été amendée après la revision des statuts.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et il n'a plus été question de sous-commissaire.

M. KEMP : L'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), avant la levée de la séance, en était à discuter la question d'estimation insuffisante. En présentant mes observations, je n'entendais aucunement parler de la politique exposée, a-t-il dit, dans les colonnes du " News " de Toronto. J'ignorais en quoi tout cela pouvait bien consister. Ce dont j'essayais à convaincre l'honorable ministre c'est que, dans nos lois concernant l'estimation insuffisante il n'y a rien, m'a-t-on dit, dont on puisse faire un délit criminel. Il y a des amendes, mais nous ne voyons pas là qu'il y ait aucun délit prévu par le code pénal, ainsi que la chose existe pour les lois de douane des Etats-Unis. J'étais sous l'impression que des représentations avaient été faites au gouvernement—j'ignore si l'honorable ministre des Douanes ou quelques-uns de ses collègues en ont eu connaissance—recommandant de prendre en considération la loi américaine, et pour que, chaque fois que la chose serait praticable, les dispositions américaines relatives à l'estimation insuffisante fussent incorporées dans notre loi. Je ne vois rien dans ces amendements qui laisse augurer quoi que ce soit en ce sens. L'honorable ministre des Douanes nous a dit que les moyens dont on disposait, dans les grandes villes, pour empêcher les sous-évaluations et les fraudes étaient tels qu'il n'y avait pas lieu de s'attendre à ce qu'on eût recours à ces pratiques au même degré que dans les petites villes, et cela précisément nous fait ici toucher du doigt un point très important. Pour ma part, je ne vois pas comment on peut évaluer les marchandises ou savoir si les factures sont bien exactes, dans aucun de nos ports secondaires. J'ignore comment on s'y prend pour cela dans d'autres pays, mais je sais qu'au Canada on a l'habitude de dire que si une facture est présentée dans quelque petit port éloigné, il y a de fortes chances pour que les marchandises passent avec bien plus de facilité que si elles avaient été entrées dans une grande ville. Bien entendu, l'honorable ministre nous a fait remarquer que chaque facture est examinée par le département quand elle arrive à Ottawa, mais il est presque impossible de dire si l'évaluation est exacte ou non sans avoir les marchandises sous les yeux. Les officiers, dans ces ports de moindre importance, ne sont pas en possession de tous les renseignements ; ils n'ont ni les listes de prix ni les données nécessaires. Je crois que nous avons peut-être trop de ports d'entrée, et qu'il y a trop de petits endroits où des déclarations de douane peuvent être reçues, et où, par conséquent, il se pratique de ces sortes de fraudes. J'ignore si l'honorable ministre a jamais songé à opérer dans l'administration des douanes les changements nécessaires pour obvier à cet état de choses.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a cette difficulté : aux Etats-Unis, je crois qu'il n'y a pas plus de ports d'entrée que nous n'en avons au Canada.

M. KEMP : Dans tous les Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne parle pas proportionnellement. Je crois que, peut-être, dans tous les Etats-Unis, il n'y a pas plus de ports d'entrée qu'au Canada.

M. KEMP : C'est bien ainsi que je l'entends.

Le MINISTRE DES DOUANES : Des observations m'ont été faites par des marchands des grandes villes que le public se trouverait mieux d'avoir moins de ces ports d'entrée, et de concentrer davantage les ports que nous avons. Je ne mets aucunement en doute le bien fondé de ces observations. La difficulté est que les petites localités veulent avoir des officiers de douane, et la pression exercée sur le ministère pour l'ouverture de nouveaux ports n'a jamais été aussi forte qu'à présent. Je crois que j'ai actuellement à l'étude des demandes provenant de vingt endroits différents par rapport à des facilités de douane. Les pétitionnaires font valoir qu'il sont éloignés de plusieurs milles d'un port de douane, et qu'ils ne peuvent recevoir leurs marchandises sans s'exposer à de grandes pertes de temps, et ces arguments, il faut en convenir, ne manquent pas de force. Je ne vois pas, en vérité, sur quoi l'on peut se fonder pour refuser à un endroit ce qu'on a accordé à un autre endroit situé dans des limites raisonnables. La difficulté qui se présente non seulement pour essayer de fermer les petits ports, mais pour s'occuper aussi des demandes de création de nouveaux ports, c'est que, alors que certaines personnes, habitant non loin des grands centres, jouissent de toutes les facilités désirables pour leurs affaires de douane, d'autres personnes qui habitent plus loin et qui contribuent comme les autres à nos recettes ne pourront pas jouir des mêmes facilités. Il serait peut-être très difficile de fermer aujourd'hui certains de ces petits ports. même ceux où le volume des affaires est insignifiant, et où il s'en faut même peut-être de 50 pour 100 que les recettes n'équilibrent les dépenses. Tout ce que nous avons pu faire jusqu'à présent, c'est de résister le plus possible à la pression qu'on exerce sur nous pour nous demander de créer de nouveaux ports. Dans les districts déjà pourvus de ces ports, il est bien difficile de refuser d'accéder aux demandes de localités avoisinantes qui ont les mêmes titres que les ports déjà établis et pourraient donner les mêmes revenus. Il faut, avant tout, rechercher quel peut être l'intérêt du public. Mais les désavantages dont a parlé l'honorable député (M. Kemp) n'en existent pas moins, et ce sont là les arguments que nous invoquons quand nous répondons aux demandes qu'on nous adresse pour la création de nouveaux ports. Nous faisons alors valoir que nous avons bien plus de facilités, dans les grands centres, pour examiner les marchandises et en déterminer la valeur, car les ports les plus importants sont pourvus de tout le personnel d'officiers nécessaires. Je suis absolument convaincu que le percepteur fait tout ce qu'il peut pour faire observer la loi, mais dans bon nombre des petits ports il n'y a pas d'autre officier que le percepteur même. Il lui faut être à la fois l'estimateur et le percepteur, c'est-à-dire qu'il lui faut faire tout l'ouvrage. Toutefois, les importations entrant dans ces petits ports ne sont pas très considérables, et je crois que, somme toute, on ne peut apporter aucune plante sérieuse que le revenu en souffre, ou que d'autres marchands, dont les droits doivent être aussi pris en considération, en subissent quelque désavantage. Bien entendu, il faut admettre que si, dans un port quelconque, des marchandises sont taxées à un taux plus bas, ou si la valeur n'en est pas déterminée d'une manière aussi précise que dans un autre port ayant tout le personnel d'officiers voulus, les marchands et industriels de ce dernier port sont exposés à de réels désavantages. J'admets volontiers tout cela, mais je répète que toutes les factures sont soigneusement visées par le département du contrôle à Ottawa.

M. BLAIN : Supposons qu'une facture soit présentée à l'officier de douane d'un petit port. Est-il alors le seul juge pour déterminer à quelle classification les marchandises devront appartenir ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, il reçoit la déclaration, et agit au meilleur de sa connaissance. Toutes les entrées consignées dans les grands centres comme dans les petits ports doivent être envoyées à Ottawa, où elles sont revisées par le département du contrôle. Mais, dans le cas dont il s'agit, le percepteur doit d'abord, de toute nécessité, faire l'entrée qu'on lui demande, et il s'acquitte de ce devoir, dans ces circonstances, au meilleur de son jugement.

M. BLAIN : Il y a beaucoup de mécontentement, dans le commerce, au sujet de la détermination de la valeur de certains articles. Ainsi, par exemple, un des principaux fabricants de balances de Toronto m'informe que certaines balances à mécanisme enregistreur, importés des Etats-Unis, qui se vendent en détail au Canada de $60 à $70 chacune, ne sont évaluées en douane que $6 ou $7. Le fabricant américain, sitôt qu'il s'aperçoit qu'il y a marché au Canada pour un article qui n'est pas fabriqué ici, se fait une facture en son propre nom pour l'envoi de cet article des Etats-Unis au Canada, et ainsi que je viens de le dire pour les balances en question, la différence entre la valeur déclarée pour le paiement des droits de douane et le prix de vente pour le public est en dehors de toute proportion. A-t-on déjà attiré là-dessus l'attention du ministre des Douanes sur ce point ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La question de la détermination de la valeur des balances a déjà été soumise plusieurs fois au ministère, mais je ne puis pas dire s'il a jamais été question de la balance spéciale dont parle l'honorable député. Nous avons des officiers aux Etats-Unis, dont le devoir est de s'assurer de la valeur des articles mis en vente dans ce pays. Nous n'avons pas de ces officiers en Europe. Les officiers stationnant aux Etats-Unis se rendent aux fabriques mêmes pour s'assurer de la valeur des marchandises d'après l'inspection des livres ; et les fabricants, dans leur propre intérêt, et afin de s'épargner des ennuis avec la douane quand ils envoient leurs marchandises au Canada, se montrent toujours désireux de donner à nos officiers toutes les informations nécessires. Nos officiers s'assurent alors du prix de vente de tel ou tel article aux Etats-Unis, et quand ces articles arrivent au Canada en mêmes quantités et dans le même état, les droits sont prélevés sur les valeurs courantes aux Etats-Unis, quels que soient les prix indiqués sur les factures.

M. LAVELL : Y a-t-il quelque moyen permettant au public de connaître quel taux de douane est imposé sur tel ou tel article ? Je puis dire au ministre que l'hiver dernier, et pour les affaires dans lesquelles je suis engagé, on nous a envoyé en deux occasions différentes deux séries différentes de factures. Il est inutile, je crois, de faire remarquer que cela avait été fait à notre insu. Quoi qu'il en soit, une maison des Etats-Unis, qui passe pour une des mieux notées, nous a envoyé une facture établie suivant les prix que nous avions à payer, et une autre facture indiquant les prix sur lesquels on supposait que nous devions payer les droits. Nous renvoyâmes cette dernière facture, qui était la seule qui fût accompagnée d'un certificat. Cet incident doit servir à vous démontrer que ces pratiques sont fort habituelles. Je puis dire aussi que l'agent d'une grande fabrique de Canton, Ohio, est venu me voir pour m'engager à acheter une grande quantité de marchandises, et en me soumettant ses prix il estima que nous aurions à payer les droits sur la moitié seulement de ce qu'il devait nous en coûter pour prendre livraison de nos marchandises en gare de Canton, Ohio. Je lui demandai si c'était là sa manière de faire ses affaires, et il répondit dans l'affirmative. Si c'est bien là le cas, et si d'autres maisons suivent les mêmes pratiques, tout cela doit se faire sur une assez grande échelle. Si le public connaissait d'avance les droits qu'il lui faut payer sur ces articles, je crois que la publicité donnée à ces sous-évaluations tendrait à les faire disparaître.

M. WRIGHT : Je puis dire que nous importons des Etats-Unis des carbones fabriqués à Cleveland ; et quand ces carbones nous arrivent, l'officier de douane prélève les droits d'après les prix de gros courants aux Etats-Unis, sans s'occuper du tout des prix apparaissant sur les factures.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le cas mentionné par l'honorable député (M. Lavell) serait une fraude, et si pareille chose venait à notre connaissance il pourrait en coûter cher à la maison qui mettrait cela en pratique. L'envoi de deux factures différentes constitue une fraude, et, je le répète, la maison qui s'en rendrait coupable serait sévèrement punie.

M. LAVELL : Le point sur lequel j'appuie, c'est que cette pratique me paraît être générale. Nous avons refusé d'entrer en relations avec la maison dont l'agent nous avait proposé de nous établir des factures spéciales pour la douane, et nous n'avons pas envoyé d'autres commandes à celui qui nous avait envoyé des factures en duplicata. Il paraîtrait, d'après ce que ces gens nous ont dit, que c'est là parmi eux une pratique habituelle. Je regrette beaucoup maintenant de n'avoir pas fait parvenir au ministre ces factures en duplicata.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous sommes toujours heureux de recevoir tous les renseignements nous permettant de découvrir des fraudes ce genre,et, bien entendu, nous ne divulguons jamais les noms des personnes qui nous font parvenir ces rensignements. Chaque fois que nous avons connaissance d'un fait de ce genre, on peut être certain que nous ne tardons pas à nous en occuper, et il est alors imposé de telles amendes que les coupables n'y reviennent plus. Si quelqu'un vend des marchandises en ce pays, accompagnées d'une facture frauduleuse, je doute même qu'il puisse en exiger le paiement au Canada.

M. WRIGHT : Je crains de ne m'être pas fait suffisamment comprendre, en parlant des droits imposés sur les carbones. Nous payons ces carbones aux Etats-Unis $8 le mille, mais comme ils sont vendus aux Etats- $9 le mille, il nous faut ici payer les droits sur ces $9, bien que nous ne payions les marchandises que $8.

M. BLAIN : Si ces articles étaient présentés dans un port éloigné, où l'officier n'en connaîtrait pas la valeur, la facture à $8 le mille serait la seule pièce qui lui servirait à établir les droits qu'il aurait à percevoir. Si l'on apprenait ensuite que ces marchandises se vendent $9 aux Etats-Unis, il est possible que le département prendrait les dispositions nécessaires pour empêcher que la chose ne se répète ; mais, tout le temps, ces marchandises auraient pénétré au Canada évaluées à $8 le mille.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je comprends bien ce que vent dire l'honorable député de Renfrew (M. Wright), il trouve à redire à ce que nous exigions qu'il acquitte les droits à raison de $9 le mille, alors qu'il ne paie que $8 le mille. Nous recevons quelquefois des plaintes de ce genre. Le

parlement décide quels droits nous devons prélever, et nous faisons observer la loi. C'est notre devoir, d'après la loi, de percevoir les revenus qui résultent de la mise à exécution de cette loi. Si une entrée de marchandises, du genre de celle dont a parlé mon honorable ami de Peel, était faite à l'un de nos ports secondaires, le seul moyen de contrôle que nous avons c'est qu'une copie de cette entrée doit être envoyée à Ottawa, où elle doit être examinée. Je ne veux pas dire que nous découvrons tout, mais si une déclaration relative à une certaine classe de marchandises nous arrivait indiquant des prix différents de ceux qui sont de règle en d'autres ports plus considérables, on exigerait immédiatement que les changements nécessaires fussent apportés à cette déclaration.

M. LAVELL : Quand j'ai parlé de cela, j'ai demandé s'il y avait quelque moyen permettant au public de connaître quel taux de douane est imposé par le ministère sur certaines marchandises courantes. Si l'on avait ces renseignements, la répression des fraudes serait beaucoup plus facile.

Le MINISTRE DES DOUANES : Lorsque le ministère décide certaines questions qui peuvent ne pas être très claires, des circulaires sont envoyées aux divers percepteurs afin de les renseigner. Dans la plupart des cas les percepteurs savent quelle valeur il faut assigner aux articles réguliers dont la valeur marchande est connue. Il peut y avoir des cas spéciaux où ils ne sont pas au courant. Dans ces cas, nous nous prévalons de la sauvegarde offerte par notre service de pointage ; et si l'on constate qu'une évaluation a été insuffisante, et si cette évaluation est corrigée, cette correction sert ensuite de guide au percepteur pour l'avenir. Outre cela, il y a des journaux de commerce, tel que l' " Iron Age," dont on se sert comme guides pour s'assurer si les estimations sont exactes.

M. LAVELL : Existe-t-il un moyen dont un négociant puisse se servir pour découvrir le prix auquel des marchandises sont importées par d'autres ? Prenez, par exemple, les carrosses d'un certain genre bien connu dans le commerce. Ces carrosses sont achetés à un certain prix, mais la facture est faite de telle façon qu'ils y figurent à un prix de $4 moins élevé que le prix réel. Un commerçant pourrait accepter cette facture, tandis qu'un autre pourrait la refuser. Y a-t-il un moyen grâce auquel l'importateur de ces voitures ou le public en général puisse avoir des renseignements touchant leur estimation en s'adressant au ministère des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Naturellement, le ministère des Douanes ne doit pas révéler au public en général ce qui concerne les factures et les valeurs ; mais les douaniers eux-mêmes sont censés connaître les valeurs et pouvoir dire à l'importateur lorsqu'il vient réclamer ses marchandises, ce que doit être la véritable estimation. Je ne sache pas que nous puissions aller plus loin.

M. SCOTT : Je veux demander au ministre si depuis quelques mois, ds accusations formelles ont été produites devant lui relativement à l'importation clandestine ou frauduleuse de marchandises allemandes en vertu des privilèges accordés à la Grande-Bretagne. La raison pour laquelle je pose cette question c'est que, durant la fameuse tournée du chef de l'opposition et de son escorte d'amis à travers l'ouest, l'automne dernier, des membres de son parti ont porté des accusations à droite et à gauche, entre autres, un député—je crois que c'était l'honorable député de Peel (M. Blain)—à diverses assemblées publiques, lesquelles accusations affirmaient ou insinuaient que certains citoyens des Territoires du Nord-Ouest s'étaient rendus coupables de fraude en introduisant dans le pays des marchandises allemandes à la faveur des privilèges accordées à la Grande-Bretagne.

M. BLAIN : Je dois dire que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a parfaitement raison de dire que le parti voyageant dans l'ouest l'an dernier avec l'honorable chef de l'opposition a porté contre le gouvernement une accusation disant que des marchandises allemandes étaient importées en ce pays sous le couvert de la préférence accordée à la Grande-Bretagne. Ceci n'est pas une nouvelle pour la Chambre, car l'honorable député de Toronto-ouest, en discutant la question à la dernière session, a démontré à la Chambre, et sa déclaration n'a pas été contredite, qu'une grande quantité de marchandises allemandes ont été importées de temps à autres en ce pays.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest a fait une déclaration d'une nature très générale, à l'effet que certains membres du parti ont porté cette accusation partout dans l'ouest du Canada. Cela n'est pas exact. Je dois dire que j'en ai parlé à un certain endroit dans l'ouest, bien que l'on eut pu en parler avec vérité à chaque assemblée, car c'était un fait bien connu. Les conservateurs ont affirmé en cette Chambre que des marchandises allemandes étaient importées dans le pays sous le couvert de la préférence accordée aux marchandises britanniques. Le gouvernement a dit, et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest l'a approuvé, que cela n'était pas exact ; mais où en sommes-nous aujourd'hui ? A cette session du parlement, le gouvernement a donné avis qu'il abolirait la préférence. Pourquoi sommes-nous maintenant à discuter cet item ? Pour la raison que nous allons introduire dans le tarif de douanes de notre pays une surtaxe spécialement dirigée contre les marchandises allemandes. Il y a certainement là une preuve qu'il se commet certaines irrégularités. Les marchandises fabriquées en Allemagne étaient importées en ce pays à la faveur de la prétendue préférence accordée à l'Angleterre et qui, aux yeux de la popula-

tion du pays et aux yeux du gouvernement lui-même, est, non pas une préférence en faveur de la Grande-Bretagne, mais plutôt une mesure dans l'intérêt de l'Allemagne et des autres pays étrangers.

M. SCOTT : L'honorable député dit que ces déclarations n'ont été faites et que ces accusations n'ont été portées par lui qu'à un seul endroit, mais lorsque j'ai lu les comptes rendus de ces déclarations et accusations dans les journaux du Manitoba et des Territoires, il m'a semblé qu'elles étaient rapportées comme ayant été faites en plusieurs endroits, soit par lui-même ou par quelques-uns de ses amis. Il me semble que si ces messieurs avaient cru à la vérité des déclarations faites par eux, ils auraient dû prendre des mesures immédiates pour exposer les faits au ministre ou au ministère des Douanes. Depuis le commencement de la session, du moins depuis le commencement du débat sur le budget, j'attends de jour en jour la répétition de ces accusations dans l'enceinte législative, publiquement et en présence du ministre des Douanes afin que les fonctionnaires du ministère puissent prendre des mesures pour mettre ordre à cela. Il me semble aussi que si les gens étaient tentés de profiter du tarif différentiel en faveur de la Grande-Bretagne pour importer des marchandises allemandes alors que cette préférence était de 33⅓ pour 100, ils doivent l'être doublement maintenant que la surtaxe a été imposée et que la préférence accordée aux marchandises anglaises comparativement aux marchandises allemandes s'élève à 66⅔ pour 100. Des doutes sérieux se sont élevés touchant l'exactitude de certaines déclarations que l'on prétend avoir été faites par mes honorables amis lorsqu'ils étaient dans l'ouest, et en conséquence, il est peut-être heureux que j'aie pris des mesures pour me procurer des rapports bien authentiques de ces déclarations. Quelques-unes ont attiré beaucoup d'ennuis à mes honorables amis. L'un de ces messieurs, M. Powell, du Nouveau-Brunswick, a fait à certains endroits de la Colombie-Anglaise des déclarations relatives aux fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial, déclarations qui, si j'en crois les journaux, lui ont valu beaucoup de difficultés plus tard. D'autres déclarations ont été faites par l'honorable député de King (M. Fowler), que je regrette de ne pas voir à son siège, et qui, d'après les journaux, a eu beaucoup de difficulté à expliquer ou à nier ce qu'on lui reprochait d'avoir dit au sujet d'une certaine classe de citoyens du Canada.

M. BROCK : Cela a-t-il quelque rapport à la question de douanes que nous discutons maintenant ?

M. SCOTT : Eh bien, je vais tâcher de me rapprocher un peu plus de la question douanière.

M. HAGGART : Autant vaut entendre le reste. Quels sont les faits ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai donné beaucoup de latitude parce que je comprends qu'il y a tant à dire à propos de divers sujets se rapportant à la question qu'autant vaut les discuter maintenant, quitte à passer plus rapidement sur les autres item. Dans un débat de ce genre, il est assez difficile de restreindre les honorables députés à la discussion de l'article dont le comité est saisi, et il est probable qu'il serait aussi bien d'avoir dès maintenant une discussion générale de toute la résolution, quitte à passer plus rapidement sur les autres articles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veux appuyer l'objection soulevée par l'honorable député de Toronto. Je ne crois pas que nous devions nous écarter de la résolution maintenant soumise au comité.

M. BORDEN : Je ne le crois pas non plus, mais je ne tiens pas à ce que ces déclarations restent san réponse et il ne devrait pas être permis aux honorables membres de la droit de faire des déclarations de ce genre, si une décision du président droit ensuite nous empêcher d'y répondre. Si c'est nécessaire, nous proposerons que le comité lève la séance dans le but de disposer de ces questions dont l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott), a, avec tant de tact, saisi la Chambre, en l'absence de mon honorable ami de King.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous aurons l'occasion de discuter à fond ces questions lorsqu'il s'agira d'autres crédits, et j'espère que le comité se limitera à la question particulière qui lui est soumise.

M. BORDEN : Je consens à accéder à la demande de mon honorable ami, mais s'il veut éviter la discussion de sujets qui ne sont pas en cause comme celui-ci, j'espère qu'il saura mieux retenir ses partisnas trop zélés, tels que l'honorable député d'Assiniboïa, sans quoi nous aurons de longues dissions sur des questions hors de propos, ce qui sera peu agréable pour mon honorable ami le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la gauche pêche autant que la droite sous ce rapport et s'écarte autant que nous de la lettre stricte des diverses résolutions.

M. MACLEAN : Pas ce soir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons discuté toutes sortes de questions en comité des subsides, et aucune objection n'a été soulevée, bien qu'à mon avis on eût dû s'y opposer de part et d'autre.

M. BORDEN : Je suis d'accord avec mon honorable ami.

M. SCOTT : Je n'ai pas tout à fait terminé la déclaration que je voulais faire, mais je vais m'efforcer, après la très sévère réprimande que m'a faite l'honorable chef de l'opposition——

M. R. L. BORDEN : Et l'ex-ministre des Finances.

M. SCOTT : Et si mon honorable ami le veut, indirectement, l'honorable ministre des Finances.

L'honorable M. HAGGART : Directement.

M. SCOTT : Je consens volontiers à faire plaisir à l'honorable député et à prendre la leçon en bonne part, et je vais m'efforcer de m'en tenir autant que possible à la question qui nous est soumise. J'espère que mon honorable ami le chef de l'opposition n'a pas compris que je portais une accusation quelconque contre l'honorable député de King, N.-B., (M. Fowler).

M. R. L. BORDEN : Je veux parler de certaines prétendues remarques citées, en l'absence de l'honorable député de King, comme ayant été faites par lui, remarques qu'il a préalablement contredites. J'ai dit que c'était là manquer de tact, et je ne vois aucune raison pour modifier mon opinion.

M. SCOTT : J'espère que mon honorable ami n'a pas compris que j'attribuais à l'honorable député de King des paroles qui ont été niées par cet honorable député. J'ai tâché de faire comprendre au comité que l'honorable député de King avait contredit, et de fait, avait été forcé de contredire certaines déclarations qu'il avait faites dans l'ouest. Depuis l'ouverture de la session, mon honorable ami lui-même a jugé nécessaire de contredire certaines prétendues déclarations, que son propre organe à Winnipeg lui a attribuées.

M. BORDEN : Je demande pardon à mon honorable ami, je n'ai rien fait de tel. J'ai déclaré que le compte rendu n'était pas un rapport complet de ce que j'avais dit, que j'avais dit autre chose en cette occasion, et les journaux ont admis qu'il en était ainsi.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que les membres du comité vont se limiter à la discussion de la résolution qui nous est soumise, et cesser d'insister sur ce qui s'est passé dans d'autres parties du pays.

M. SCOTT : Avant de terminer, j'ai ici une déclaration à lire. Elle a été faite conformément à la loi, et se rapporte à ce qui a été dit par mon honorable ami de Peel. Je dois dire que mon honorable ami, pendant son séjour dans la ville de Régina que j'habite, est allé chez un marchand et y a acheté un article de fabrication allemande : une théière ; et si cette théière n'a pas été exhibée plus d'une fois et si mon honorable ami n'a pas répété ses remarques en plusieurs endroits durant la tournée, alors je suis très mal renseigné. De fait, cet article est devenu un accessoire de la tournée et on en a parlé à toutes les assemblées et dans tous les journaux. J'ai été très surpris de ne pas l'avoir vue durant cette session, sur le pupitre de l'honorable député, et de ne pas avoir entendu l'honorable député faire ici des remarques au sujet de cette théière comme il en fait dans l'ouest. Si les déclarations avaient quelque valeur dans l'ouest, on devrait les faire ici également. Quant à sa déclaration tendant à établir qu'il n'a parlé de cette théière qu'à un seul endroit, qu'il me soit permis de lire l'attestation suivante, faite conformément à la loi par M. William Trant, dont se rapelleront mes honorables amis qui ont fait cette tournée, car il les a accompagnés durant une partie du voyage :

CANADA.

Territoires du Nord-Ouest.

Je, William Trant, de Régina, dans lesdits Territoires, déclare solennellement :

1. Que je suis reporter à l'emploi des journaux.

2. Qu'à partir du 25me jour de septembre jusqu'au troisième jour d'octobre de l'année 1902, j'ai assisté aux assemblées publiques suivantes, savoir :—A une assemblée à Moose-Jaw, le dit 25me jour de septembre ; à une assemblée à Régina, le 26me jour de septembre ; le 27me jour de septembre, à une assemblée à Qu'Appelle ; le 29me jour de septembre, à une assemblée à Wolseley, et le soir du même jour, à une assemblée à Grenfell ; le 30 septembre, à une assemblée à Whitewood ; et le soir du même jour, à une assemblée à Wapella ; le premier jour d'octobre, à une assemblée à Virden, dans la province du Manitoba, et le 3me jour d'octobre, à une assemblée à Brandon, le tout en l'année 1902, et que j'ai assisté à ces assemblées en ma dite qualité de reporter.

3. Qu'à ladite assemblée tenue à Moose-Jaw, ledit 25me jour de septembre, à l'assemblée tenue le 27me jour de septembre à Qu'Appelle, et à l'assemblée susdite tenue le soir du 30me jour de septembre à Wapella, j'ai entendu et noté à chacune des trois assemblées susdites un discours prononcé par un homme qui m'a dit se nommer Richard Blain et être membre de la Chambre des communes en qualité de représentant de la division électorale de Peel.

4. Qu'à chacune des assemblées mentionnées dans le paragraphe qui précède immédiatement, ledit M. Blain a dit que le tarif différentiel alors existant en faveur de la Grande-Bretagne était utilisé par les fabricants de l'Allemagne pour envoyer au Canada leurs marchandises comme étant des marchandises britanniques, privant ainsi le Dominion du Canada de ses recettes légitimes ; et de plus, ledit Richard Blain a expliqué que ledit but était atteint par lesdits fabricants d'Allemagne en expédiant d'abord lesdites marchandises en Angleterre, puis en les réexpédiant de là au Canada comme marchandises anglaises ayant droit à la préférence accordée à ces marchandises par la loi canadienne.

5. Et je déclare particulièrement qu'à l'assemblée susdite tenue à Qu'Appelle ledit 27me jour de septembre A.D. 1902, ledit Richard Blain a produit un rasoir qu'il a déclaré avoir acheté à Régina, dans lesdits Territoires, la veille, et qu'il a dit être un rasoir de fabrication allemande importé au Canada en vertu de la préférence accordée à la Grande-Bretagne, de la manière décrite dans le paragraphe précédant immédiatement celui-ci.

6. Et je déclare de plus, particulièrement, qu'à l'assemblée susdite tenue le soir du 30 septembre, en l'année 1902, à Wapella, ledit Richard Blain a dit qu'il avait acheté une théière à Régina, théière qui avait été fabri-

quée en Allemagne, et que le marchand qui lui avait vendu, à lui, ledit Richard Blain, ladite théière, ou le commis dudit marchand, lui avait, sur sa demande, montré la facture des marchandises dont ladite théière faisait partie, et que ladite facture était préparée comme s'il se fût agi de marchandises qui auraient été expédiées d'Angleterre et qui auraient bénéficié de la préférence accordée à la Grande-Bretagne.

Et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant qu'elle a le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de l'Acte du Canada concernant la Preuve, 1893.

(Signé) WM TRANT.

Déclaré devant moi à Régina, dans lesdits Territoires, le 13me jour de février, A.D. 1903.

(Signé) JAS. BALFOUR.

Notaire dans et pour les Territoires du Nord-Ouest.

Ceci est, jusqu'à un certain point, une déclaration générale, mais je vous demanderai de tenir compte que M. Trant déclare que l'honorable député a fait la même déclaration à l'assemblée de Wapella.

Une VOIX : Encore !

M. SCOTT : Je vais dire à l'honorable député ce que, d'après la déclaration d'une autre personne, il a dit à un autre endroit.

CANADA.

Province du Manitoba.
Savoir :

Au sujet d'un discours prononcé par M. Blain, député fédéral, dans la salle Victoria, à Morden, le 8 octobre 1902.

Je, Robert George McCuish, rédacteur du " Morden Chronicle ", du village de Morden, dans la province du Manitoba, déclare solennellement que l'extrait suivant du discours de M. Blain, qui a paru dans un article de fond ayant pour titre " La théière de M. Blain " et publié dans le " Morden Chronicle ", le 16 octobre, est exact :—

Suit le compte rendu des remarques de l'honorable député de Peel (M. Blain), qui a paru dans le " Morden Chronicle ", et le rédacteur fait, conformément à la loi, une déclaration attestant la vérité et l'exactitude du compte rendu. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lisant ceci.

Quelques VOIX : Lisez.

M. SCOTT : Voici :

La préférence ne favorise pas seulement les marchandises britanniques. J'ai ici une théière achetée à Régina (exhibant la théière), fabriquée en Allemagne et importée à la faveur du tarif différentiel. Le marchand qui l'a importée m'a dit qu'il avait bénéficié du tarif différentiel en l'important. Le parti libéral-conservateur dit que le tarif différentiel n'est pas à l'avantage du Canada, vu que ces articles devraient être fabriqués au Canada. Cette théière porte la marque " fabriquée en Allemagne ", elle a été achetée en Allemagne. La main-d'œuvre britannique n'a pas contribué à sa fabrication et elle n'a pas été faite avec des matériaux britanniques, mais elle a bénéficié du tarif différentiel de 33⅓ pour 100. Exportées de Londres, les marchandises allemandes jouissent des mêmes privilèges que les articles de fabrication anglaise, et que nous sommes opposés à la préférence en tant qu'elle s'applique à l'importation des produits allemands. Si un voyageur achète pour $100 de marchandises allemandes, il les expédie de Berlin à Londres et, après avoir majoré la facture jusqu'au montant de $125, il les expédie sous le couvert du tarif différentiel, de sorte que les produits allemands bénéficient de la préférence. Nous disons aux libéraux que le tarif différentiel tourne à l'avantage de l'Allemagne et au détriment du Canada.

Et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant qu'elle a la même vigueur et le même effet que si elle était faite sous serment, et en vertu de l'Acte du Canada concernant la Preuve, 1893.

(Signé) R. G. McCUISH.

Déclaré devant moi au village de Morden, dans la province du Manitoba, ce 21me jour de janvier, A.D. 1903.

(Signé) STEWART M. BATHAM,
Commissaire, etc.

Ce qui est cité dans la déclaration est exactement ce que j'ai lu comme étant le rapport du discours de mon honorable ami. Et le comité remarquera que l'honorable député a déclaré à Morden qu'il avait acheté cette théière à Régina et que le marchand lui avait dit que la théière avait été importée en vertu du tarif différentiel. De sorte que le marchand était indirectement accusé de fraude par mon honorable ami. Le marchand—à ma demande, je dois le dire—m'a fourni une déclaration à ce sujet. Il m'écrit :

Régina, T.N.-O., 23 décembre 1902.

Walter Scott, M.P.,
Régina, T.N.-O.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre exposant qu'à certaines assemblées publiques tenues dans la partie est des territoires et dans le Manitoba, M. Richard Blain, député fédéral, l'un des membres de la suite qui a accompagné M. R. L. Borden, député fédéral, dans sa tournée de l'ouest, a parlé comme suit :

J'ai déjà lu au comité le compte rendu de cette partie de son discours.

Quelques VOIX : Lisez, lisez.

M. SCOTT (lisant) :

La préférence ne favorise pas seulement les marchandises britanniques. J'ai ici une théière achetée à Régina (exhibant la théière), fabriquée en Allemagne et importée à la faveur du tarif différentiel. Le marchand qui l'a importée m'a dit qu'il avait bénéficié du tarif différentiel en l'important. Le parti libéral-conservateur dit que le tarif différentiel n'est pas à l'avantage du Canada, vu que ces articles devraient être fabriqués au Canada. Cette théière porte la marque " fabriquée en Allemagne."

M. BLAIN : A quelle assemblée était-ce ?

M. SCOTT : A Morden. Et M. McCuish fait cette déclaration.

M. BLAIN : C'est la même assemblée ?

M. SCOTT : Non, il y a eu une assemblée à Wapella. M. Trant a fait la déclaration au sujet de celle-là.

M. BLAIN : Je n'avais pas l'intention d'interrompre l'honorable député (M. Scott); je ne voulais qu'obtenir un renseignement.

M. SCOTT (lisant) :

Elle a été achetée en Allemagne. La main-d'œuvre britannique n'a pas contribué à sa fabrication et elle n'a pas été faite avec des matériaux britanniques, mais elle a bénéficié du tarif différentiel de 33⅓ pour 100. Exportées de Londres, les marchandises allemandes jouissent des mêmes privilèges que les articles de fabrication anglaise, et nous sommes opposés à la préférence en tant qu'elle s'applique à l'importation des produits allemands. Si un voyageur achète pour $100 de marchandises allemandes, il les expédie de Berlin à Londres et, après avoir majoré la facture jusqu'au montant de $125, il les expédie sous le couvert du tarif différentiel, de sorte que les produits allemands bénéficient de la préférence.

Quelques VOIX : Plus haut.

M. SCOTT : J'arrive maintenant à la déclaration du marchand, et je vais la lire assez haut pour que les honorables députés puissent l'entendre :

Je remarque aussi que vous dites qu'une partie de la presse prétend que la maison de Régina qui a vendu la théière à M. Blain s'est rendue coupable de fraude au détriment des douanes, vu que l'on ne saurait bénéficier de la préférence au sujet d'une importation de ce genre sans faire une fausse déclaration. Je crois que la compagnie Smith et Ferguson (limitée), est la maison contre laquelle l'inculpation est dirigée, vu que, durant son séjour à Régina, M. Blain a acheté une théière marquée " fabriquée en Allemagne " à notre comptoir. Et en justice pour la maison, j'ai l'honneur de déclarer respectueusement que l'inculpation est entièrement fausse.

Il ne peut y avoir de doute, car c'est la seule maison à Régina qui vend ce genre de marchandises allemandes.

Comme je l'ai dit, M. Blain, durant son séjour à Régina, est venu à notre magasin et y a acheté une théière allemande de M. T. W. Peart, l'un de nos vendeurs. Il a posé diverses questions à propos de son achat, demandant où l'article avait été fabriqué, comment il avait été envoyé à Régina, etc.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Scott) a-t-il préparé cela ou sont-ce ses amis qui l'ont préparé ?

M. SCOTT : Je le produis devant la Chambre pour ce qu'il vaut.

M. LANCASTER : Je crois que l'honorable député pourrait fort bien répondre à ma question.

M. SCOTT : Il se peut que ce soit le commis du marchand qui a vendu la théière.

M. LANCASTER : L'honorable député a-t-il dit que c'est son ami qui l'a préparé ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député est libre de donner le renseignement ou de ne pas le donner, à son gré.

M. SCOTT (lisant) :

Il déclara aussi à M. Peart que la consignation de marchandises dont faisait partie cette théière était entrée au Canada, en vertu du tarif différentiel, et M. Peart n'était pas en position, soit de confirmer ou de nier le renseignement.

De sorte que c'était mon honorable ami qui donnait le renseignement et non pas le marchand.

Le fait est cependant, que s'il y a eu fraude, la fraude n'a pas été commise par nous, car les droits sur la consignation dont faisait partie la théière n'ont pas été payés pour nous à Régina, mais ont été payés par les courtiers, de qui nous avons acheté la consignation à Montréal.

Un des articles de journaux que vous me montrez prétend que M. Blain a dit que la théière faisait partie d'une consignation valant $100. La facture de cette consignation était réellement de $346.68. C'étaient des articles en acier connus sous le nom de Stransky——

Et l'honorable ministre voudra bien noter ceci :

La facture est datée de New-York où se trouve le bureau chef de la compagnie en Amérique. Nous avons acheté les marchandises par l'entremise d'un courtier à Montréal, et les droits ont été payés à Montréal. Les marchandises ont été envoyes de Montréal à Regina, via le Pacifique Canadien, et nous sont arrivées dans les mêmes grandes caisses en bois dans lesquelles elles sont parties d'Allemagne, chaque caisse étant entourée de feuillard. Sur chaque caisse était imprimé en grandes lettres le mot " Allemagne."

Un grand indice de fraude !

Sur les caisses étaient aussi imprimées en grandes lettres les mots " les articles en acier Stransky durent des années." Sur chaque article compris dans la consignation, théières, bassins, pots, casseroles, etc., était collée une étiquette portant le nombre de l'article et en lettres voyantes le mot " Allemagne." Je dois affirmer de la manière la plus catégorique, que lorsque M. Blain a essayé de faire croire que nous lui avions dit que ces marchandises étaient entrées au Canada en vertu du tarif différentiel anglais, il avait mal compris ou voulait tromper. Nous n'avons rien eu à faire avec le paiement des droits. Nous ne savons pas quels droits ont été payés, et ne pouvions pas donner à M. Blain des renseignements que nous ne possédons pas.

(Signé) J. W. SMITH,
Président de la Smith & Ferguson Co., Ltd.

Je dois dire qu'à cette époque M. Smith était et est encore maire de la ville de Régina.

M. BLAIN : L'honorable député serait-il assez bon de relire le dernier paragraphe, ou de me transmettre le document.

M. SCOTT (lisant) :

Je dois affirmer de la manière la plus catégorique que lorsque M. Blain a essayé de faire croire que nous lui avions dit que ces marchandises étaient entrées au Canada en vertu du tarif différentiel anglais, il avait mal compris ou voulait tromper. Nous n'avons rien eu à faire avec le paiement des droits.

M. BLAIN : C'est là le point.

M. SCOTT (lisant) :

Nous ne savons rien des droits qui ont été payés et ne pouvions pas donner à M. Blain des renseignements que nous ne possédons pas.

Mais il ressort de ces faits, ainsi que le comité l'a déjà vu, que ces marchandises sont venues *via* New-York dans une grande caisse en bois, dans laquelle elles avaient été placées par le fabricant en Allemagne avec le mot " Allemagne " étampé sur la caisse. Il y a quatre-vingt-dix-neuf chances contre une qu'il n'y a pas eu de frande au sujet de ces marchandises. Si mon honorable ami doute encore cependant, je puis lui fournir d'autres renseignements concernant les factures, nous ferons faire une enquête et nous découvrirons à Montréal si les imputations de mon honorable ami sont vraies ou fausses.

M. BLAIN : Peut-être que l'honorable député pourrait nous lire le reste de la lettre, ou me la faire parvenir. Je suppose, M. le président, que vous permettriez de déposer le document sur le bureau de la Chambre ?

L'honorable M. HAGGART : Il y est obligé.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai pas de pouvoir sur le député d'Assiniboïa. Il est libre de déposer le document sur le bureau de la Chambre ou de ne pas le déposer.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'un honorable député lit un document il est obligé de le déposer sur le bureau de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Un ministre y est obligé, lorsque c'est un document public.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Nous devrions avoir et le document et la théière sur le bureau de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Lorsqu'un ministre cite un document public et en fait la base de son argumentation, il est obligé de le déposer sur le bureau de la Chambre. Mais un député peut citer un document public sans qu'il soit obligé de le déposer.

M. HUGHES (Victoria) : Je voudrais savoir quelle différence il y a entre un ministre et un député. Il n'y en a pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il peut ne pas y avoir de différence dans la personne, mais il y en a dans les fonctions.

M. HUGHES (Victoria) : Tous ceux qui citent des extraits d'un document public doivent placer ce document sur le bureau de la Chambre. Et un ministre n'a pas de privilèges qu'un député n'a pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un ministre doit avoir la possession d'un document public, qu'un député ne l'a pas, et un ministre se sert de ce document dans la discussion il est obligé de le déposer devant la Chambre. Mais ceci n'est pas un document public, c'est une question à régler entièrement entre deux honorables députés. Ce n'est pas un document d'Etat, et il n'est pas en la possession d'aucun ministre. L'honorable député peut le lire ou ne pas le lire ; il n'est pas obligé de le lire excepté s'il le juge utile.

M. HUGHES (Victoria) : Le président a décidé qu'un ministre avait des privilèges que n'avait pas un député.

Le MINISTRE DES FINANCES : Seulement en ce qui se rapporte à un document public.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle est que si un ministre lit un document public dont il fait la base de son raisonnement, il est obligé de le déposer sur le bureau de la Chambre, mais un député peut faire des citations, même d'un document public, et il n'est pas dans la même obligation.

L'honorable M. HAGGART : Mais voici un député qui lance une inculpation contre un confrère dans cette Chambre et l'accuse d'avoir fait une déclaration fausse. Il donne lecture d'un affidavit dans cette Chambre en rapport avec cette affaire, et décidez-vous que lorsque l'affidavit a été lu, le député qui l'a lu—n'est pas obligé de déposer cette pièce sur le bureau de la Chambre ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est la règle, je vais la lire.

L'honorable M. HAGGART : C'est une chose monstrueuse.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A la page 409, de Bourinot, je trouve :

De très hautes autorités prétendent que lorsqu'un ministre de la Couronne cite un document public dans la Chambre, et base sur icelui sa thèse ou son assertion, ce document doit être déposé si quelqu'un le demande. Mais il est permis de répéter dans la Chambre des renseignements contenus dans une correspondance particulière. Il n'y a pas de règle qui oblige de déposer des documents de ce genre si on les cite dans la Chambre.

M. BENNETT : Excepté la règle des convenances.

M. HUGHES (Victoria) : M. le Président, je vous demande de revenir sur la décision que vous avez rendue à l'effet qu'un ministre a dans cette Chambre un privilège qu'un député n'a pas. Je dois insister pour que le président retire cette décision, parce qu'il n'y a pas de ministres dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il y a des ministres dans cette Chambre. Les ministres ont des responsabilités que les députés n'ont pas. Le président a décidé que lorsqu'un ministre cite un document public, il est obligé de le déposer sur le bureau de la Chambre, si quelqu'un lui en fait la demande. Mais il faut que ce soit un document public. C'est là le point.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (lisant) :

L'on ne voit pas que les communes anglaises aient jamais appliqué cette règle lorsqu'un député citait des documents publics qui n'étaient pas en la possession de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Il est arrivé plusieurs fois, je crois, que l'on a lu dans cette Chambre des lettres de personnes étrangères à cette Chambre ou des déclarations statutaires, telles que celle qui a été lue par l'honorable député d'Assiniboïa, dans cette Chambre, dans le but de contredire ou discréditer un de ses membres. J'ai toujours cru que cette pratique était mauvaise, et je vois dans " Bourinot ", à la page 408, immédiatement avant la page que vous avez citée, M. le président, que la règle est posée comme suit :

Il n'est pas permis non plus de lire des articles de journaux, des lettres ou autres communications, imprimés ou écrits, venant de personnes étrangères à la Chambre, touchant, commentant ou niant ce qu'a pu dire un député. Il n'est pas permis non plus de lire un document jetant du blâme sur des délibérations de la Chambre.

Je crois que c'est une très bonne règle, une règle que la dignité parlementaire nous obligerait de suivre dans l'avenir, particulièrement dans une circonstance comme celle-ci. Mon honorable ami, le député d'Assiniboïa, n'a pas, si je ne me trompe, jugé à propos d'observer cette règle, qui n'est pas, il est vrai, contenue dans aucun des règlements écrits de la Chambre, mais qui repose sur les convenances qui s'observent généralement entre gentilshommes, c'est-à-dire avertir tout député de l'attaque qu'on se propose de faire contre lui. Je ne me souviens pas d'aucune occasion dans laquelle cette règle établie sur la courtoisie que se doivent ordinairement les députés de cette Chambre, n'a pas été suivie. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest a jugé à propos de s'en départir pour des raisons qui lui sont personnelles. Je veux demander à mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, que quelque provocation de même genre qui puisse leur être portée par mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest, ou tout autre député de l'autre côté de la Chambre, de ne pas suivre un aussi mauvais exemple.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BORDEN (Halifax) : Je répète, M. le président, que votre décision aurait dû porter un peu plus loin. Elle aurait dû être rendue un peu plus tôt. Lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a commencé à lire ce document, qui attaquait le caractère et la véracité d'un honorable député, il était de votre devoir de vous interposer et de lui dire, suivant l'autorité indiquée dans " Bourinot " que les règles de la Chambre ne permettaient pas cette lecture, et que cette pratique ne tendait pas à relever le caractère des délibérations dans cette Chambre. Il peut se faire que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest croit qu'il n'est pas au-dessous de sa dignité comme député de cette Chambre de faire d'abord cette attaque sans en donner avis, et ensuite de garder le document qu'il a cru à propos de lire. Je ne crois pas qu'il juge à propos de suivre cette conduite——

M. SCOTT : L'honorable député voudrait-il me permettre ? Je n'ai pas du tout refusé de laisser avoir ce document à l'honorable député ou de le déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Je vous fais mes excuses. J'avais mal compris.

M. SCOTT : Je suis tout disposé à déposer les documents sur le bureau de la Chambre ou de les remettre à l'honorable député lui-même, s'il les désire.

M. BORDEN (Halifax) : Je fais mes excuses à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Je regrette d'avoir été assez simple pour supposer que le fait de tenir ces documents dans ses mains pendant cinq minutes en attendant la décision du président équivalait à un refus de sa part. Je dois lui faire mes humbles excuses de l'avoir mal compris, erreur dans laquelle tous les autres députés de la Chambre sont tombés. Je suis très heureux qu'il y ait eu malentendu.

L'honorable M. HAGGART : M. le président.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

L'honorable M. HAGGART : M. le président, voudriez-vous me permettre de faire une observation, avant que vous rendiez votre décision.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je veux me disculper des imputations contre moi par l'honorable chef de l'opposition, M. Borden (Halifax).

L'honorable M. HAGGART : Vous pourrez vous disculper ensuite.

L'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre a

L'honorable M. HAGGART : M. le président——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre ! à l'ordre ! Suivant la règle 12——

Quelques VOIX : Le président a la parole.

L'honorable M. HAGGART : Le président a-t-il le droit de donner une décision avant d'avoir entendu la discussion sur l'appel au règlement ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre. Suivant la règle 12——

L'honorable M. HAGGART : M. le président, je veux être entendu avant que vous vous décidiez——

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Haggart, s'il vous plaît, asseyez-vous, et écoutez le président.

L'honorable M. HAGGART : Qu'il lise la règle en vertu de laquelle il m'empêche de parler avant qu'il donne sa décision.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Un député rappelé à l'ordre doit s'asseoir. Telle est la règle douze, elle se lit comme suit:—

Un député rappelé à l'ordre doit s'asseoir, mais peut ensuite s'expliquer.

M. HUGHES (Victoria): Le président aussi.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je voulais répondre au reproche que m'a fait l'honorable chef de l'opposition de ne pas avoir rappelé l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à l'ordre.

M. BORDEN (Halifax) : Veuillez croire, M. le président, que je n'ai pas fait d'inculpation contre vous.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne crois pas que vous ayez saisi la signification de cette règle.

M. BORDEN (Halifax): Peut-être que non.

Quelques VOIX : Oh ! Oh !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai compris que l'honorable chef de l'opposition prétendait que l'on ne pouvait lire dans cette Chambre des documents qui attaquaient le caractère d'un député. Voici ce que la règle dit:

Il n'est pas permis non plus de lire des articles de journaux, des lettres ou autres communications, imprimés ou écrits, venant de personnes étrangères à la Chambre, touchant, commentant ou niant ce qu'à pu dire un député. Il n'est pas permis non plus de lire un document jetant du blâme sur les délibérations de la Chambre.

Il ne s'agissait pas dans le cas actuel, de choses se rapportant aux délibérations de cette Chambre, mais ces lettres avaient trait à des choses qui se sont passées dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. BORDEN (Halifax) : "Toute chose dite par un député".

L'ORATEUR-SUPPEANT : Oui, "Toute chose dite par un député dans l'enceinte de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas dit.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ces choses se sont passées au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest et non pas dans cette Chambre, et conséquemment l'honorable député d'Assiniboïa-ouest avait parfaitement le droit de lire ces documents. Si ces lettres avaient eu trait à la conduite d'un honorable député dans l'enceinte de la Chambre, ou à quelque chose qu'il aurait dite dans la Chambre, alors, j'aurais immédiatement déclaré que l'honorable député n'était pas dans l'ordre.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais lire la citation de nouveau :

Il n'est pas permis non plus de lire des articles de journaux, des lettres ou autres communications, imprimés ou écrits, venant de personnes étrangères à la Chambre, touchant, commentant ou niant ce qu'à pu dire un député. Il n'est pas permis non plus de lire un document jetant du blâme sur les délibérations de la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ces choses ne se sont pas passées dans la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Le texte ne dit pas "par un député dans l'enceinte de la Chambre", et la règle serait entièrement sans effet si on lui donnait une telle interprétation, parce que s'il est permis à un député de venir en cette Chambre attaquer au moyen d'une lettre écrite par quelque personne étrangère à la Chambre, un honorable membre dans cette Chambre, vous voyez immédiatement le résultat. N'importe quel député d'un côté ou de l'autre de cette Chambre pourrait se faire adresser une lettre remplie d'insultes à l'adresse d'un autre député, lettre qui ne se rapporterait pas, il est vrai, à aucun acte de ce député dans l'enceinte de la Chambre, mais à sa conduite publique ou privée en dehors de la Chambre, puis il lirait cette lettre et l'honorable député déciderait qu'il est parfaitement dans l'ordre de la lire. Quel est l'objet de la règle posée par Bourinot? Cete règle n'a-t-elle pas pour but de prévenir des cas de ce genre ? Certainement, il me semble que si la règle était interprétée de cette façon, elle serait plus en conformité avec la dignité des délibérations dans cette Chambre, et cette interprétation me semble raisonnable.

L'honorable M. HAGGART : En vertu de quelle règle, M. le Président, m'avez-vous empêché de parler avant que vous donniez votre décision ?

L'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai rappelé l'honorable député à l'ordre.

L'honorable M. HAGGART : En quoi ai-je enfreint le règlement ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Lorsque le président se lève pour décider une question.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'y avait pas de question à décider.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous avions à décider si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest était dans l'ordre.

L'honorable M. HAGGART : Sûrement vous devez permettre la discussion sur un appel au règlement avant que vous donniez la décision.

Quelques honorables DEPUTES : A l'ordre, à l'ordre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je me suis levé pour décider si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest avait le droit de lire ces documents, et ensuite l'honorable chef de l'opposition s'est levé et a cité un passage que je n'avais pas cité, disant que j'aurais dû rappeler le député à l'ordre. Je me suis levé pour me justifier, et alors l'honorable député (M. Haggart) s'est levé aussi et je l'ai rappelé à l'ordre, et lorsqu'un honorable député est rappelé à l'ordre il est obligé en vertu de la règle 12, de s'asseoir, qu'il soit dans l'ordre ou qu'il ne le soit pas, jusqu'à ce que la question soit décidée; ensuite, il a le privilège de se lever et de s'expliquer. Or, il

est bien compris que l'Orateur ou le Président n'est pas obligé de s'asseoir lorsqu'un honorable député se lève, que l'Orateur ou le Président soit dans l'ordre ou non. La règle est qu'un honorable député doit s'asseoir jusqu'à ce que l'appel au règlement soit décidé. Telle est la règle de la procédure parlementaire.

L'honorable M. HAGGART : Je ne puis accepter votre décision, M. le Président. Tout membre de cette Chambre a le droit de discuter une question d'ordre avant que le Président la décide, et il y a appel, Dieu merci, du Président à l'Orateur de la Chambre. Nous pouvons en tout temps, M. le Président, vous demander de quitter votre siège, et y appeler l'Orateur à décider une question d'ordre. Je me propose de parler sur la question d'ordre. L'honorable ministre des Finances a parfaitement raison lorsqu'il dit que tout député qui cite un document public est obligé de le déposer sur le bureau de la Chambre. Aucun député n'a le droit de lire même un affidavit ou un écrit ou un article de journal, attaquant l'intégrité d'un honorable député de cette Chambre lorsque cet honorable membre nie la vérité. Ce point a été décidé il y a quelques années. Sir Chas Tupper avait fait une déclaration dans cette Chambre, et un honorable député voulait produire un affidavit à l'encontre. L'Orateur décida qu'aucun affidavit ou déclaration de la part d'une personne étrangère à la Chambre ne pouvait être lu dans la Chambre à cette fin. Or, le Président de ce comité veut ignorer cette règle bien établie de la Chambre. Il a fait un distinction entre les déclarations faites en dehors de la Chambre et les déclarations faites dans la Chambre. Il n'y a pas de distinction de ce genre. Un honorable député a parfaitement le droit de dire quelque chose en dehors de la Chambre, et aucun député n'a le droit de produire un affidavit, un écrit, ou un article de journal à l'effet de montrer qu'une déclaration faite par un honorable député dans la Chambre ou en dehors, est fausse.

M. BROCK: Un des caractères les plus importants de notre système de douanes, est qu'il devrait y avoir uniformité d'évaluation, et le ministre a pris des mesures pour arriver à ce résultat autant que possible, en obligeant les évaluateurs à s'assembler de temps à autre et à faire des règles uniformes. Je dois dire que dans la province d'Ontario, et dans tout le Canada généralement, l'on trouve peu à redire à l'administration des douanes présentement. Sous la direction du ministre actuel, l'honorable M. Paterson, nous avons réellement peu de sujets de plaintes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : Je crains cependant que les principales difficultés du ministre des Douanes viennent de ses propres amis qui cherchent à mettre de la politique partout.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : A ce propos, je constate qu'un honorable député qui s'est beaucoup dépensé ce soir, a présenté un bill intitulé " Acte pour régulariser les ventes et pourvoir à l'inspection des tissus ". Je n'ai pas vu le bill, mais on me dit qu'il stipule que tous les tissus doivent porter une étampe disant de quoi ils sont faits. J'ai une expérience de cinquante ans en fait de tissus, et je ne crois pas qu'il soit possible de trouver des personnes connaissant suffisamment pour leur permettre de dire avec certitude de quoi sont fabriqués, même les tissus de notre pays. Ce bill est présenté par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott). Or, M. l'Orateur, s'il est une chose que nous devions espérer de notre grand Nord-Ouest, c'est bien que les députés qui le représentent dans cette Chambre aient des idées aussi grandes que l'étendue du magnifique pays d'où ils viennent. S'il y a un endroit où l'on doit avoir des vues larges, c'est le Nord-Ouest, et il est très désappointant de voir que c'est un député de ce Nord-Ouest qui, ce soir, présente un bill de cette nature. Je crois que ses électeurs devraient s'occuper de lui lorsqu'il retournera dans son comté, et l'y garder, parce que sa conduite ici n'est pas de nature à créer les meilleurs rapports. Il a réussi à soulever une très sérieuse difficulté pour notre digne président, dont, règle générale, nous sommes toujours très heureux d'appuyer les décisions. Lorsque le temps sera arrivé de discuter ce bill, j'espère que le ministre des Douanes y veillera, parce qu'il s'apercevra, s'il en permettait l'adoption, qu'il lui faudra doubler le nombre de ses évaluateurs, qui présentement s'occupent des tissus, et je ne crois pas que ce soit désirable. Je fais ces remarques parce que l'honorable député du Nord-Ouest, a soulevé ce soir un débat très déplaisant, bien qu'il soit beaucoup plus déplaisant pour lui-même que pour tout autre député de ce côté-ci de cette Chambre. Mais puisque nous sommes en présence d'un bill qui peut causer tant de discorde et de désagrément, nous devrons le reviser avec grand soin, parce que je n'ai aucun doute que l'honorable député lui-même aura, un de ces jours, à répondre à de sérieux affidavit, et il lui faudra probablement chercher refuge dans l'armure du ministre des Douanes, lui-même.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais que l'appel au règlement fût décidé par l'Orateur. Je m'étais levé dans l'intention de discuter une question d'ordre, et vous, M. le Président, vous vous êtes levé aussi, et vous avez dit que lorsqu'un député était rappelé a l'ordre, il n'avait pas le droit de faire aucune observation sur le sujet.

Plus tard, vous avez donné une décision qui est, je crois, contraire aux droits et priviléges des députés de cette Chambre. Je vous demande de quitter votre siège et de vouloir bien faire venir l'Orateur, afin qu'il décide la question de règlement que j'ai l'intention de discuter devant lui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je veux faire connaître quel est le règlement de la Chambre. Le président décide toutes les questions, et on peut en appeler de sa décision au comité, mais il n'y a pas d'appel à l'Orateur de la Chambre pour trancher cette question de règlement. Mais si un rappel au règlement a été fait, et s'il devient nécessaire de censurer un député pour violation des règles de la Chambre, cette censure ne peut être donnée par le président, mais doit être référée à l'Orateur. Telle est la différence entre le pouvoir de l'Orateur et celui du président. Ce comité ne peut pas en appeler de ma décision à l'Orateur. L'Orateur n'a pas plus de pouvoir pour décider une question qui s'élève en comité, que j'en ai lorsqu'il est au fauteuil pour décider une question qui peut s'élever dans la Chambre. Je vais lire la règle 76 :

Les questions d'ordre qui s'élèvent en comité général sont décidées par le président, sauf appel à la Chambre ; mais le désordre dans un comité ne peut être censuré que par la Chambre lors de la réception du rapport du comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me permettrai de dire à mon honorable ami, M. Haggart, que la discussion sur ce point a été terminée et que nous sommes passés à d'autres questions. Le point en litige entre l'honorable député et le président était que l'honorable député persistait à rester debout pendant que le président était lui-même debout. Il est évident que l'honorable député aurait dû s'asseoir. C'est le seul point litigieux qu'il y ait. Cependant, cette discussion s'est terminée sans qu'il ait été question d'appel, et je crois qu'il vaudrait mieux n'en plus parler surtout maintenant que les documents ont été envoyés à mon honorable ami le député de Peel.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami le ministre des Finances n'a pas bien saisi la question. La prétention de mon honorable ami, le député de Lanark, (l'honorable M. Haggart) est comme suit : Un député a soulevé une question de règlement qui demandait la décision du président. Mon honorable ami de Lanark s'est levé pour discuter la question. Le président s'est levé pour donner ce qui équivalait réellement à une décision. La prétention de mon honorable ami de Lanark, laquelle, je crois, est bien fondée, est que le président n'a pas le droit d'empêcher aucun député de discuter une question de règlement. Chaque député a le droit d'exprimer son opinion sur une question de règlement, et après que tous ceux qui désirent parler ont parlé, alors seulement le président décide la question. Peut-être que le président n'a pas bien saisi la situation. S'il l'a saisie, je ne puis m'accorder avec sa décision, parce que je ne connais aucune règle de cette Chambre qui empêche un membre du comité de discuter autant qu'il le désire une question de règlement avant que le président donne sa décision.

C'est là toute la question, et peut être ainsi que mon honorable ami le ministre des Finances le propose, l'honorable député de Lanark n'aura pas d'objection à laisser tomber l'affaire. Cependant, je ne veux pas imposer mes vues.

L'honorable M. HAGGART : Le président du comité a lu la règle de la Chambre qui dit qu'il n'y a d'appel du président qu'au comité lui-même. Je ne crois pas que cet appel vaille grand chose, mais j'ai des vues très arrêtées sur le sujet. La question a été souvent décidée dans cette Chambre. J'ai vu à plusieurs reprises des appels du président du comité à l'Orateur de la Chambre et j'ai vu aussi très souvent que l'on a fait venir l'Orateur pour lui faire décider la question. J'ai aussi souvent entendu poser la règle que lorsqu'un honorable député contredit une déclaration faite par un autre député, quelle que puisse être l'opinion de cette Chambre, ce dernier n'a pas le droit, et on le lui a refusé, de lire des affidavit ou des extraits de journaux à l'appui de sa prétention.

M. BLAIN : Je ne me propose pas de prendre beaucoup du temps de la Chambre pour discuter cette petite question, qui a été soulevée par un petit représentant de l'ouest. Il y a un autre petit représentant qui m'interrompt, et qui a un dossier. Il ferait mieux de faire attention à ce qui est suspendu au-dessus de sa tête. Mais, je ne veux pas faire d'allusions personnelles dans cette Chambre ; je n'ai pas été envoyé ici pour cela, mais je ne permettrai pas non plus, que les députés de l'autre côté de la Chambre fasse, à mon sujet, des insinuations sans répondre à ceux qui essayent de m'interrompre. La seule question à décider semble être celle de savoir si des marchandises d'Allemagne sont entrées dans ce pays à la faveur du tarif différentiel anglais. Avant de discuter ce point, je désire faire savoir que pendant mon voyage dans l'ouest, j'ai eu l'honneur d'assister à plusieurs assemblées, mais qu'à une assemblée seulement, dans la ville de Morden, j'ai exhibé la théière que mon honorable ami prétend que j'ai promenée dans tout l'ouest du Canada. Je fais cette déclaration dans cette Chambre, connaissant la responsabilité qu'elle comporte ; et lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest nous lit des lettres écrites par lui-même, dans lesquelles il cherche à avoir des renseignements de personnes dans l'ouest à l'effet de prouver quelque chose à l'encontre——

M. SCOTT : Je rappelle l'honorable député à l'ordre. Sur quoi s'appuie-t-il pour dire que cette lettre a été préparée par moi ?

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dit vous-même que vous l'aviez préparée——

M. SCOTT : Je n'ai rien dit de tel.

M. BLAIN : Je puis avoir mal compris l'honorable député, mais j'ai certainement

compris qu'il nous avait dit qu'il avait peut-être écrit la lettre lui-même.

M. SCOTT : Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que la lettre m'avait été envoyée à ma demande, ainsi qu'on le voit à la lecture de la lettre même.

M. BLAIN : Vous lui avez écrit, et il vous a envoyé la lettre.

J'ai dit que l'honorable député cherchait à obtenir dans l'ouest des renseignements au sujet des déclarations que j'ai faites pendant mon voyage dans l'ouest, relativement à la théière allemande que j'ai montrée à Morden. Lisons la lettre et voyons si elle est exacte ou non :

Walter Scott, écr., M.P.
Cher monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre.

Comment cette lettre est-elle venue entre les mains de l'honorable député ? A-t-elle été écrite sans qu'elle ait été sollicitée et à seule fin de donner à l'honorable député des renseignements au sujet de certaines déclarations que j'ai faites ? Pas du tout ; l'honorable député a demandé par écrit à cette personne de lui envoyer une lettre.

M. SCOTT : Cette Chambre comprend facilement qu'il y a une très grande différence entre préparer moi-même une lettre et demander qu'on m'en envoie une.

M. BLAIN : Il y avait parmi ces papiers une dépêche. L'honorable député l'a-t-il retirée avant de m'envoyer les pièces ?

M. SCOTT : Oui.

M. BLAIN: C'est ce que j'ai pensé. C'était tout naturel pour l'honorable député d'agir ainsi. La Chambre ne doit pas s'attendre à autre chose de sa part.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le président, ces observations sont contraires au règlement.

M. SCOTT : L'honorable député m'a demandé un renseignement au sujet d'une dépêche qui se trouvait avec ces papiers. C'était ou la copie d'un télégramme envoyé par moi à la personne en question à Morden, ou un télégramme d'elle à mon adresse.

M. BLAIN : Nous n'avons pas à remercier l'honorable député d'avoir placé ces documents sur le bureau de la Chambre. Il a absolument refusé de les déposer.

M. SCOTT : Je vous demande pardon ; je n'ai pas refusé.

M. BLAIN : Je ne vous demande pas de pardon; je sais ce que je dis. Pourquoi la question du dépôt des documents sur le bureau de la Chambre aurait-elle été soulevée, si vous n'aviez pas refusé de les déposer.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle dans la discussion est que l'honorable député qui parle n'est pas obligé de permettre qu'on l'interrompe ou qu'on lui pose des questions pendant qu'il parle, excepté lorsqu'il provoque une explication ou un appel à l'application du règlement.

M. SCOTT : Ai-je le droit de soulever une question de règlement ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Comme de raison, on peut toujours en appeler au règlement, mais personne n'a le droit de poser de questions à un député lorsqu'il parle ; l'interruption n'est permise que pour un fait personnel ou un rappel au règlement

M. SCOTT : Je demande la parole pour un fait personnel, parce que l'honorable député me fait dire ce que je n'ai pas dit. J'ai dit auparavant, et je dis maintenant, que je n'ai pas refusé de déposer les documents sur le bureau de la Chambre.

M. BLAIN : Je demande à l'honorable député de préciser sa question de règlement, et je lui répondrai. Il n'est pas pour parler seul toute la nuit. J'en étais justement à faire remarquer que le comité ne remercie pas l'honorable député d'avoir déposé ces documents sur le bureau de la Chambre parce qu'il a refusé de les y déposer, et a refusé de les envoyer pour que je les examine. Je dois remercier le ministre des Douanes qui, s'adressant à l'honorable député, lui a dit: " Déposez-les sur le bureau de la Chambre."

M. SCOTT : Vous vous trompez.

M. BLAIN : Je m'en rapporterai à l'honorable ministre des Douanes sur ce point. Je l'ai entendu et je lui demande de dire si cela est exact ou non.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle est que si quelqu'un prétend qu'un honorable député a dit quelque chose, et que cet honorable député se lève et affirme qu'il ne l'a pas dite, sa dénégation doit être acceptée.

M. HUGHES (Victoria) : Je me lève pour discuter cette décision.

M. BELL (Pictou) : M. le Président, voulez-vous me permettre ? Dans ce cas-ci ces paroles n'ont pas été attribuées à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, et bien qu'il les nie, il n'a aucune autorité pour les nier. Ces paroles ont été attribuées à l'honorable ministre des Douanes et le député d'Assiniboïa n'a pas d'autorité pour les nier.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai compris que l'honorable député de Peel (M. Blain) avait attribué certaines déclarations au député d'Assiniboïa que celui-ci s'était empressé de nier.

M. BORDEN (Halifax) : Non ; c'est l'honorable ministre des Douanes qui a prononcé les paroles.

M. HUGHES (Victoria) : Si je comprends bien la règle, lorsqu'un honorable député attribue à un collègue une déclaration dont celui-là n'a pas une connaissance personnelle, alors il doit accepter la dénégation

qui lui est opposée et retirer ses paroles. Mais, lorsqu'il affirme une chose qui est à sa connaissance, concernant un autre honorable député, il n'y a pas de règle qui l'oblige à se retracter.

M. BLAIN : L'honorable député d'Assiniboïa a été prié de déposer sur le bureau de la Chambre les documents qu'il avait lus, et il a refusé. La question de règlement a été soulevée, et le président du comité a lu la règle. Mais je répète que l'honorable ministre des Douanes s'est tourné sur son siège et qu'il a dit à l'honorable député : " Déposez les documents. J'invite l'honorable ministre des Douanes dire si cela est vrai ou non.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est la plus grande tempête dans une théière que j'aie jamais vue.

Le MINISTRE DES DOUANES : Une discussion s'étant élevée sur la question de savoir si l'honorable député était obligé de déposer les documents sur le bureau de la Chambre, on a fait remarquer que lorsqu'un ministre cite un document public on peut l'obliger à déposer ce document sur le bureau de la Chambre, mais que cette règle ne s'appliquait pas à un député. Je me suis alors tourné vers l'honorable député d'Assiniboïa qui m'a dit : " Je n'ai aucune objection à leur passer les pièces " ; je lui répondis alors : " Déposez-les sur le bureau de la Chambre."

M. BLAIN : Après cette déclaration du ministre des Douanes, l'honorable député fera-t-il des excuses au comité et à moi-même pour m'avoir contredit, lorsque j'ai affirmé que le ministre des Douanes s'était tourné vers lui et l'avait engagé à déposer les pièces sur le bureau de la Chambre. L'honorable député a nié cela, et a prétendu que l'honorable ministre des Douanes n'avait rien dit de la sorte. Maintenant, en face du démenti donné par le ministre des Douanes à la déclaration de l'honorable député d'Assiniboïa, comment pouvons-nous croire quelque chose de ce que l'honorable député peut nous affirmer ? Cette pièce me paraît avoir été mutilée, car voici le coin d'un télégramme que l'honorable député admet avoir arraché. Il a lancé une imputation contre moi de son siège dans la Chambre, et lorsque le président lui a demandé de déposer les documents sur le bureau, au lieu de se conformer à cet ordre, ainsi qu'il aurait dû le faire, il a enlevé une partie des pièces et il le reconnait maintenant. Cependant, je ne me propose pas d'occuper plus longtemps l'attention du comité. Le débat entre l'honorable député et moi-même peut se résumer comme suit : Il dit que j'ai parcouru le pays en exhibant une théière, et en parlant à chaque assemblée à laquelle j'ai assisté dans l'ouest. Je répète qu'à une seule assemblée, sur les quarante-cinq auxquelles a assisté l'honorable chef de l'opposition, j'ai exhibé cette théière, et je défie l'honorable député ou aucun de ses amis de me contredire. L'assemblée dont je parle a eu lieu à Morden, et il semblerait que l'honorable député a été un peu ennuyé par cette théière allemande et par le tarif. Depuis quelques années, il dit dans son journal à la population de l'ouest qu'elle devrait appuyer le gouvernement, parce que celui-ci a établi le tarif différentiel et que les consommateurs dans l'ouest en retirent de grands avantages. Aujourd'hui, il applaudit le gouvernement parce qu'il a donné avis qu'il abolirait ce tarif de faveur ; alors, les consommateurs de l'ouest n'en auront plus le bénéfice dans le cas des marchandises allemandes. Afin de vous montrer jusqu'à quel point il ignore si ces marchandises sont entrées sous le tarif différentiel à une évaluation basse ou élevée, laissez-moi rapporter ce qu'il a lui-même dit sous sa propre signature. C'est à Régina, je crois, que j'ai acheté la théière en question. Je suis entré dans le magasin ; j'ai demandé au gérant ou à son commis s'il vendait des marchandises allemandes, il me répondit : Oui, nous en avons nous avons à l'étage supérieur, a-t-il dit, une caisse qui n'est pas encore ouverte. Je lui demandai : voulez-vous être assez bon de me vendre un article de l'une de ces caisses, et il me répondit : certainement. Je montai avec lui, et il ouvrit une des caisses. Le premier article qu'il tira de la caisse fut cette théière. Je lui dis : Cela suffit, descendons et je vais vous payer. Je descendis avec lui au bureau, et il me montra la facture. Je n'ai jamais dit que la facture était de $100, et l'honorable député n'a pas le droit d'affirmer que je l'ai dit. C'était une opération supposée pour illustrer mon raisonnement; ce n'était pas le montant de la facture. Je crois que la facture s'élevait à plus de $300. Pour montrer comme ces gens sont peu renseignés sur la manière dont ces marchandises entrent dans le Canada, voyons ce qu'ils disent dans leur lettre à l'honorable député, lettre par laquelle l'honorable député voulait prouver que ces marchandises ne sont pas entrées dans le pays à la faveur du tarif différentiel. Ils disent : " Nous n'avons rien à faire avec le paiement des droits. Nous ne savions pas quels droits il fallait acquitter." L'honorable député a invoqué une déclaration venant d'une personne avec laquelle nous avons eu beaucoup de tracas dans l'Ouest, et peut-être qu'il sera assez bon de communiquer ceci à cette personne, soit lorsqu'il retournera chez lui, soit dans son journal, soit par lettre, soit encore qu'il lui envoie ce télégramme qu'il a arraché de ces papiers, ou une copie du télégramme. Serait-il assez bon de dire à ce M. Trant, fonctionnaire du gouvernement s'il vous plaît, que lorsque des gens voyagent dans l'Ouest il ne devrait pas s'introduire avec autant de sans-gêne dans leur wagon particulier et se présenter comme un reporter de journaux. Il est journaliste tout comme l'honorable député lui-même, il saura ce que

cela veut dire. Peut-être écrivait-il dans le propre journal de l'honorable député. L'honorable député voudrait-il nous dire si ce M. Trant a écrit ce compte rendu pour son journal ?

M. SCOTT : Il ne l'a pas écrit.

Un honorable DEPUTE : Il était trop gris.

M. BLAIN : C'est parfaitement vrai, mais ce n'est pas moi qui le dit. C'est une très longue lettre, mais il n'y a rien dedans, et je regrette que l'on ait fait perdre autant de temps au comité pour accepter cela. Ce que je prétends, c'est que le parti libéral-conservateur a toujours dit dans la Chambre et dans le pays, que la prétendue préférence anglaise n'était pas une préférence anglaise du tout; qu'elle permettait aux marchandises allemandes d'entrer en Angleterre ; et après qu'on leur avait fait subir une main-d'œuvre qui ne consistait bien souvent qu'à changer la forme des étiquettes et des boîtes, ces mêmes marchandises étaient envoyées au Canada comme marchandises anglaises et passaient à la douane à la faveur du tarif différentiel de 33⅓ pour 100. L'honorable chef de l'opposition a déclaré dans cette Chambre que ce trafic se faisait encore, et j'ai entendu le ministre des Finances dire de son siège dans cette Chambre que cette question devrait faire le sujet d'une enquête. Ni le ministre des Finances, ni le ministre des Douanes n'a voulu nier ce qu'a affirmé l'honorable chef de l'opposition. Et j'ai répété dans l'Ouest cette déclaration qui n'a pas été niée, et je la répète ici, savoir que si le tarif différentiel anglais permet l'entrée des marchandises allemandes dans le Canada, nous y sommes opposés. C'est tout ce que le parti conservateur a dit. Le gouvernement a déclaré que la préférence était une bonne chose, mais cette année, le ministre des Finances a déclaré de son siège, et a donné avis à la population du Canada que l'on userait de représailles à l'égard des marchandises allemandes, que le gouvernement ne les laisserait pas entrer dans le pays à moins qu'elles ne paient un droit de douanes de 25 pour 100 plus élevé que le tarif général. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire plus long sur la question de la théière.

J'ai acheté un rasoir dans l'Ouest. L'honorable député (M. Scott) l'a dit, et c'est vrai.

M. SCOTT : Je ne l'ai pas dit.

M. BLAIN : Est-ce que l'honorable député ne l'a pas dit ?

M. SCOTT : Je l'ai lu.

M. BLAIN : Et est-ce que l'honorable député n'est pas responsable de ce qu'il lit ?

Un honorable DEPUTE : Adressez-vous au président.

M. BLAIN : "Adressez-vous au président" dit l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). Peut-être sera-t-il assez bon lui-même de s'adresser au président lorsqu'il m'interrompt. J'ai dit que j'avais acheté le rasoir en question. Il avait été fabriqué en Allemagne. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) a-t-il prétendu que ce n'était pas des marchandises allemandes? C'étaient des marchandises allemandes; la marque était sur l'article même, et sur la théière et sur le rasoir. Ces marchandises ont été entrées en Canada sous le prétendu tarif de préférence anglaise, pour faire concurence aux marchandises canadiennes. Je dois dire ceci—et c'est plus que l'honorable député (M. Scott) peut dire du tarif—que le parti conservateur a un programme défini sur la question du tarif; il prétend que nous devrions n'avoir qu'une politique, une politique nationale pour la protection des intérêts canadiens, une politique qui ne permettra pas aux marchandises allemandes de venir faire concurrence aux marchandises canadiennes. Nous avons pris cette attitude sous la conduite de notre chef honoré dans cette Chambre.

Simple soldat dans les rangs de l'armée conservatrice, ce que je préconise dans cette enceinte parlementaire, je le répète à la tribune populaire. La discussion qui s'est faite ici depuis quelques années a porté ses fruits, puisque le gouvernement s'est enfin rangé à notre avis, en relevant le droit sur les marchandises de provenance allemande.

M. WRIGHT : Avant que ce débat, que j'appellerai une tempête dans une théière, se soit apaisé, je tiens à dire quelques mots sur cette question. Depuis vingt-cinq ans que j'importe des marchandises d'Allemagne et d'Angleterre, j'ai bien acquis quelque expérience dans ce genre d'importations. Voici comment les choses se passent. Un agent de commerce vient prendre nos commandes de marchandises allemandes. Il nous garantit certains prix pour livraison à Montréal, tous droits acquittés. Ces colis de marchandises sont expédié d'Allemagne à Montréal. La facture est dressée et les marchandises nous sont expédiées. Le droit est acquitté à Montréal sans qu'il faille nous en occuper. Il ne faut pas l'oublier, ces marchandises s'expédient dans les colis primitifs et quelquefois directement des ports allemands, ces colis portent l'étiquette "fabriqué en Allemagne," et chaque colis porte également le nom du port d'expédition. Comment alors serait-il possible que ces marchandises fussent expédiées en Angleterre, emballées de nouveau et importées ici sous couvert du régime de préférence ? C'est absolument impossible. En outre, le député de Peel (M. Blain) affirme que ces articles portent la marque de la fabrique et l'étiquette "fabriqué en Allemagne". Voici par exemple, un rasoir importé d'Allemagne, venant disons de la fabrique Boker : le nom du fabricant est étampé sur la lame du rasoir. Comment, je le demande, cet article pourrait-il passer par l'Angleterre et y subir une main-d'œuvre qui lui donnerait l'apparence d'un produit de provenance anglaise ?

M. BLAIN : Je l'apprendrai à l'honorable député, puisqu'il l'ignore.

M. WRIGHT : Je peux dire moi-même au comité comment cela se fait. Il est absolument impossible que ces marchandises passent par l'Angleterre pour y recevoir le fini et que de là elles soient expédiées ici à titre d'articles de provenance anglaise ; car, je le répète, elles sont importées au pays dans les colis primitifs et le nom du fabricant est étampé sur chaque article, que ce soit un rasoir, des patins ou toute autre chose. La théière dont nous a parlé l'honorable député portait l'étiquette " fabriqué en Allemagne ". Comment pourrait-on prétendre que des articles portant cette marque et cette étiquette soient importés à titre de produits anglais ? La question est venue sur le tapis l'année dernière et quelques députés ont bien voulu nous donner le chiffre précis des produits allemands qui ont passé par l'Angleterre pour être de là expédiés au Canada, sous couvert du tarif privilégié. Le député de Toronto-est (M. Kemp) nous a donné une statistique fort circonstanciée à cet égard. J'emprunte au compte rendu des débats les paroles qu'il a prononcées :

M. WRIGHT. Comment l'honorable député constate-il le volume des marchandises importées d'Angleterre, qui ont été partiellement fabriquées en Allemagne ?

M. KEMP. C'est une estimation que je fais.

Toutes ces données, en effet, sont basées sur de simples estimations. Un écolier de dix ans peut dresser de semblables estimations, et même mieux que ne le saurait faire le député de Toronto-est. Il est absolument impossible que ces marchandises, expédiées ici dans les colis du pays d'origine, puissent passer en douane à titre de produits anglais.

M. BLAIN : J'ai demandé à l'honorable député de nous donner la clef de ce mystère et il lui a été impossible de le faire. Je vais suppléer à son impuissance. D'abord, ces rasoirs ont un manche d'os ou d'ivoire, la plupart en os. Il y entre une petite quantité d'acier ; or, ces os et cet acier, on se les procure en Allemagne même. Ensuite, l'article est fabriqué et façonné en Allemagne. C'est donc en Allemagne que s'exécute la main-d'œuvre dont parle l'honorable député, et cela représente les trois quarts de la valeur de l'article. Alors l'article est expédié à Sheffield où il est poli et mis en boîte, puis de là expédié ici, à titre de produit anglais, bénéficiant du régime de préférence.

N'est-ce pas là une préférence accordée à l'Allemagne ? Les os, le manche, l'acier, le façonnage, tout cela se fait en pays étranger ; puis l'article passe par l'Angleterre où il reçoit le fini, puis il est facturé sous le régime de cette soi-disant préférence accordée à l'Angleterre, et on le laisse entrer au pays à titre de produit anglais, les trois quarts de la main-d'œuvre qu'il a subie est allemande.

M. WRIGHT : Comment l'honorable député peut-il savoir que ce rasoir ait jamais passé par l'Angleterre ? Personne ne saurait affirmer pareille chose.

M. SCOTT : L'honorable député de Renfrew (M. Wright) a réussi à établir un fait qui doit paraître évident à tout le monde : c'est que les marchandises importées ici, portant l'étiquette "fabriqué en Allemagne," expédiées à New-York et de là au port de Montréal, puis aux territoires du Nord-Ouest ont acquitté les droits du tarif général. Est-il possible ou probable qu'il y ait fraude? Est-ce que tout ne tend pas à prouver le contraire? L'honorable député nous apporte ici un échantillon acheté d'un marchand de Régina, portant l'étiquette " fabriqué en Allemagne " et importé au pays dans une boîte portant en grosses lettres les mots " venant d'Allemagne." Or, il est évident qu'il n'y a pas eu tentative de fraude et que le droit a été légitimement acquitté.

M. BLAIN : L'honorable député pourrait-il nous dire le taux du droit acquitté sur cette facture de trois cents dollars valant de marchandises expédiées à un quincaillier de sa localité ? Tandis qu'il est en frais d'éclairer le comité, il pourrait peut-être nous donner ce renseignement et nous dire aussi si ces marchandises ont passé par l'Angleterre?

M. SCOTT : Je l'ignore.

M. BLAIN : Je m'en doutais.

M. SCOTT : Le marchand en question n'a pu me donner ce renseignement, et le rédacteur du Chronicle, de Morden, atteste l'exactitude du fait, affirmant tenir de l'honorable député que le marchand de Régina lui avait déclaré une chose que ce marchand atteste n'avoir jamais dite.

M. WRIGHT : N'est-il pas clairement dit dans cette lettre que les marchandises en question ont été expédiées à Régina dans leur colis primitifs et que les mots " venant d'Allemagne " étaient marqués sur le colis?

M. SCOTT : Oui.

M. WRIGHT : Alors, il serait impossible à tout percepteur de douane d'admettre ces marchandises.

M. SCOTT : Virtuellement impossible. L'argument du député de Peel ne prouve donc rien. Malgré toutes les rumeurs publiées dans les journaux du Nord-Ouest, et en dépit de l'affirmation de l'honorable député à l'encontre de cette déclaration statutaire, il est évident que ces marchandises ont acquitté le droit porté au tarif général. J'ignore le taux du droit acquitté, mais je tiendrais à le connaître, et pour cela je vais donner au ministre des Douanes les renseignements qui le mettront en mesure de nous le dire. Les marchandises ont été importées dans sept boîtes, portant les numéros 4364 à 4370. Elles ont été reçues à Régina le 2

septembre. Voici un détail que je prie le ministre de noter.

La facture a été dressée par Stransky et Compagnie, de New-York. Les marchandises ont été vendues à Smith et Ferguson, à responsabilité limitée, Régina, le 8 août 1902. Peut-être, avant la fin de la session, le ministre des Douanes sera-t-il en mesure de nous fournir ce renseignement et alors nous pourrons tirer l'affaire au clair. J'ai un mot à ajouter sur mon attitude au sujet de cet affidavit. L'honorable député a répété, malgré ma dénégation, que j'ai refusé de donner ce document à la Chambre.

M. BLAIN : Je l'affirme encore.

M. SCOTT : Et je répète ma dénégation.

M. BLAIN : Alors, c'est à la Chambre à décider.

M. SCOTT : L'honorable député affirme que le ministre des Douanes m'a fait signe de lui passer ces documents et j'affirme que c'est une erreur. Voyons encore une fois ce qui s'est passé. Lorsque j'eus terminé mes observations, un de nos collègues prit la parole et observa que ces documents devraient être communiqués à la Chambre. La question d'ordre soulevée était de savoir si j'étais tenu, de par le règlement, de soumettre ces documents à la Chambre. Encore au début de ma carrière parlementaire, et étant peu au fait des règles de la Chambre, j'éprouvai un moment d'hésitation. C'est alors que le ministre des Douanes s'est tourné vers moi et j'ai cru comprendre qu'il me disait : " vous n'êtes pas tenu de le faire ", ou bien : " il vaut mieux ne pas le faire ", ou quelque chose dans ce sens.

M. BLAIN : Je demande la parole pour une question de règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Vous avez demandé protection du président, lorsque l'honorable député vous a interrompu ; à votre tour, n'interrompez pas.

M. BLAIN : Le règlement s'appliquera aux deux côtés de la Chambre, je suppose

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Etablissez votre question de règlement.

M. SCOTT : J'ai cru comprendre que le ministre des Douanes me conseillait de ne pas déposer ce document sur le bureau.

M. BLAIN : Je demande la parole pour une question de règlement. J'ai compris que le ministre des Douanes disait à l'honorable député de déposer ces documents sur le bureau ; me suis-je trompé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas là une question de règlement, mais une question de fait.

M. SCOTT : Je le répète, le ministre des Douanes se tournant vers moi, m'adressa la parole, et je crus comprendre qu'il me conseillait de ne pas déposer les documents sur le bureau. La question de règlement fut débattue pendant quelques minutes et finalement, je décidai de mon propre chef que, nonobstant la question de règlement, il serait préférable d'accorder à l'honorable député le privilège de prendre connaissance de ces documents, et m'adressant alors au ministre des Douanes, je lui dis : " Je n'ai aucune objection à le faire" ou quelque chose d'analogue, entendant par là que je préférais les soumettre à la Chambre.

Je le déclare, je n'ai pas refusé de déposer ces documents. L'honorable député prétend que je dois des excuses au comité, parce que j'aurais contredit l'affirmation du ministre des Douanes. Je nie le fait et je ne suis pas tenu de faire d'excuses à qui que ce soit. Quand l'honorable député aura un peu réfléchi, il comprendra qu'il doit lui-même des excuses à la population du Nord-Ouest, ou au moins aux citoyens de Morden, pour leur avoir déclaré, en pleine assemblée publique, qu'il tenait d'un marchand de Régina ces renseignements au sujet de cet article imposable, tandis qu'il est prouvé que ce marchand ne lui a jamais fait pareil aveu.

M. BELL : Voilà où mène la violation de la règle qui défend de contredire la déclaration d'un collègue, au moyen de témoignages de l'extérieur.

M. SCOTT : Le député de Pictou (M. Bell) m'a interrompu.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Voici la décision que je rends : Quand on impute à un député certaines paroles, si celui-ci y oppose sa dénégation, alors l'auteur de l'accusation est tenu d'accepter la parole de son collègue et de se désister. Voilà la règle.

M. SCOTT : J'attendrai que le député de Peel (M. Blain) se soumette à cette décision.

M. BLAIN : De quoi s'agit-il ? J'ignore ce que veut dire l'honorable député.

M. SCOTT : Je veux bien me conformer au règlement ; mais le député de Peel n'a pas encore nié avoir fait la déclaration que je lui attribue au sujet de ce marchand de Régina.

M. BELL : C'est précisément ce que dit l'honorable député et voilà que le député d'Assiniboïa-ouest cherche de nouveau à invoquer le témoignage de personnes du dehors pour les opposer aux déclarations du député de Peel. Cela est contraire au règlement, et voilà la seconde fois qu'il retombe dans cette faute.

M. SCOTT : Ce n'est pas ainsi que je l'entends.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Voici de nouveau la règle : Quand on impute à un député certaines paroles, si celui-ci y oppose sa dénégation, alors l'auteur de l'accusation est tenu d'accepter la parole de son collègue et de se désister.

M. SCOTT : Je comprends parfaitement la décision. Seulement je fais observer que le député de Peel n'a pas nié avoir prononcé les paroles en question. Un mot des tarifs de préférence. Nombre de députés—j'ignore si le député de Peel est du nombre—ont parcouru le Nord-Ouest, condamnant ce régime de préférence, et cela parce qu'un marchand de Régina aurait dit au député de Peel qu'il avait importé certaines marchandises allemandes qui auraient bénéficié du privilège en question. J'ai prouvé ce soir au comité que l'honorable député fait erreur. Nombre de députés de la gauche font également erreur en condamnant ce régime et en affirmant à cet égard bien des choses inexactes.

M. ROBINSON (Elgin) : M. le président, je vients jeter un peu d'huile sur les flots agités. Je vous prie de ramener le comité à la question, dont on s'écarte depuis une heure. Il est de votre devoir, en outre, de veiller à ce que le débat ne dégénère pas en attaques personnelles, et je regrette d'avoir à ajouter que depuis hier, c'est la tournure que semble avoir prise la discussion.

Si l'on tient à ce que le décorum soit observé, et à ce que la Chambre ne se donne pas en spectacle au pays, comme elle semble le faire, il faut que les règlements soient maintenus. De fait, nous avons eu une tempête à propos de théière. Hier, c'était la journée de grande lessive pour les affaires de Montréal et de Québec, et voilà qu'auj urd'hui on commence le blanchissage des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela coûte $28 la minute.

M. ROBINSON (Elgin) : Le débat roule sur la question des rasoirs, et je vois ici des collègues qui ignorent l'usage de cet instrument. Je ne saurais dire qui a tort ou qui a raison ici, mais ce que j'affirme, c'est qu'il faut éviter les personnalités, et s'en tenir à la question. C'est votre devoir, M. le président, d'y tenir la main, et d'empêcher le gaspillage du temps si précieux de la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il semble exister un malentendu au sujet de tout ce débat, et si j'y reviens, c'est afin de rétablir les choses sous leur véritable jour. Au dire du député de Peel, j'aurais invité le député d'Assiniboïa-ouest à déposer les documents en question sur le bureau, et il ajoute que celui-ci aurait manifesté de la répugnance à se rendre à mon avis.

M. BLAIN : Non pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voyons comment les choses se sont passées. Lorsque la discussion roulait sur le devoir d'un simple député à cet égard, je dis à l'honorable député (M. Scott) : " Vous n'êtes pas tenu de transmettre ces documents à votre collègue." Après un moment d'hésitation, l'honorable député me dit : Je veux bien les lui communiquer. Alors j'ajoutai : Vous pouvez les déposer sur le bureau. Voilà pourquoi le député de Peel, n'entendant que ces dernières paroles, sans avoir saisi ce que le député d'Assiniboïa-ouest m'avait dit, crût que si son collègue hésitait à déposer ces documents, ce n'est pas qu'il lui répugnait de le faire, mais parce que je lui en avais suggéré l'idée.

M. BLAIN : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris le fait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je tenais à dire ici que l'honorable député (M. Scott) n'a pas manifesté de répugnance à cet égard, et que c'est parce qu'il m'avait dit qu'il n'y avait pas d'objection que je lui répondis : Alors vous pouvez déposer les documents sur le bureau.

M. BLAIN : Le ministre, assurément, ne voudrait pas dénaturer le sens de mes paroles, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. BLAIN : Un seul mot d'explication. M'adressant au président, je dis : L'honorable député (M. Scott) voudrait-il déposer les documents sur le bureau ou me les transmettre ? Et il refusa de le faire.

M. SCOTT : Non pas.

M. BLAIN : Il s'éleva alors toute une clameur de la droite : " N'en faites rien ! "

M. MACLAREN (Huntingdon) : Cela ne prouve pas que l'honorable député s'y soit refusé.

M. BLAIN : L'honorable député (M. Scott) a voulu faire croire qu'il était prêt à déposer les documents sur le bureau. S'il y avait consenti, ce débat n'aurait pas eu lieu. Si ces documents ont été déposés sur le bureau, c'est grâce à l'intervention du ministre des Douanes, car, se tournant vers le député d'Assiniboïa-ouest, " Déposez les papiers sur le bureau ", lui dit-il. L'honorable député affirme que le ministre des Douanes ne lui a rien dit de semblable.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà précisément en quoi l'honorable député fait erreur, au sujet de ce qui s'est passé entre nous. Mais trêve de discussion et venons-en à la question maîtresse du débat ; l'admission de marchandises qui ont bénéficié du tarif de préférence. Le comité et les hommes d'affaires le comprennent, il n'est guère facile, dans l'application de ce régime privilégié, d'empêcher l'importation frauduleuse des marchandises. Cependant, la Chambre en conviendra, dans nombre de cas de fraude qui nous sont signalés, il arrive qu'après être allés aux renseignements, nous constatons que toutes ces rumeurs sont dénuées de fondement. En toute déférence pour le député de Peel, je dois dire que, sans doute, il a cru que l'article de provenance allemande qu'il a étalé à nos yeux avait bénéficié du régime privilégié en douane, bien qu'il eût été fabriqué en Allemagne.

M. BLAIN : Je n'ai pas affirmé cela. J'ai tout simplement dit que c'était un échantillon des marchandises allemandes importées au pays sous le couvert de la préférence accordée à l'Angleterre.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai compris qu'il s'agissait d'un échantillon qui avait été inscrit en douane, à titre de produit bénéficiant du tarif de préférence.

M. BLAIN : Non, je n'ai jamais affirmé cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Soit. Je n'affirme pas qu'il n'entre pas d'articles semblables en fraude, mais l'article en question ne saurait avoir été inscrit en douane de cette façon. S'il est vrai, comme le déclare le marchand en question, que cet article est venu dans une boîte cerclée de fer, de New-York au port de Montréal où elle a été examinée par nos évaluateurs expérimentés, alors elle a dû acquitter les droits du tarif général. J'irai toutefois aux renseignements à ce sujet ; mais il me paraît impossible que dans un port comme celui de Montréal, ces articles importés dans une boîte cerclée de fer, portant la marque et l'étiquette " d'Allemagne " aient pu échapper à l'attention de nos évaluateurs. Non pas que je prétende qu'il n'entre pas d'articles en fraude. Nous exigeons de l'exportateur une déclaration portant qu'il est membre de la maison commerciale intéressée ou qu'il connaît les faits qu'il atteste ; or, jusqu'ici, il s'est rencontré fort peu de maisons de commerce assez peu soucieuse de leur réputation pour faire une fausse déclaration.

M. BLAIN : Le ministre peut-il affirmer qu'il ait été importé des marchandises de la façon qu'il vient de le dire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il s'est présenté des circonstances où le ministère a dû examiner si les marchandises importées avaient subi en Angleterre la somme de main-d'œuvre qui leur donnât droit à la préférence ; mais ces détails m'échappent pour le moment. J'affirme qu'il n'a pas été importé de marchandises de fabrication allemande exclusive, qui aient bénéficié de la préférence.

M. BLAIN : Je n'ai jamais affirmé cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a pu surgir des divergences d'opinion, au sujet de certaines marchandises, mais fort rarement. S'il arrivait que la quantité de main-d'œuvre fût jugée insuffisante, alors la marchandise acquitterait le droit du tarif général. Quant à la surtaxe, elle n'intéresse nullement le régime de préférence, sauf de cette façon-ci : si les marchandises ont 50 pour 100 de leur valeur créée en Allemagne, elles acquittent non seulement le droit porté au tarif général, mais en outre la surtaxe. Si quelque membre du comité est en mesure de me faire bénéficier de son expérience quant à certaines nouvelles précautions à prendre dans l'application des règlements relatifs au tarif général, j'en serais fort aise.

M. KEMP : Ces déclarations dont parle le ministre ne sont pas ce qu'on entend au pays par attestations sous la foi du serment.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, ce ne sont pas des affidavits. Au début, lorsqu'il s'est agi d'appliquer le tarif de préférence, nous avons exigé qu'on dressât des affidavits, mais la chose a donné lieu à de nombreuses plaintes. En Angleterre, on ne peut se rendre auprès d'un juge de paix pour faire dresser un affidavit, sans payer d'honoraires, comme cela se pratique ici ; il y a trois shelings d'honoraires à acquitter pour chaque affidavit. On envisageait la chose en quelque sorte comme l'imposition d'une taxe, et le ministère a compris qu'une maison commerciale qui signerait une déclaration frauduleuse, n'hésiterait pas à dresser un faux affidavit et, par conséquent, nous avons cru faciliter les affaires en acceptant ces déclarations.

M. CLARKE : J'ai un mot à dire au sujet du débat qui a surgi à l'improviste, sans qu'on notifie au député de Peel (M. Blain) avis de la chose. Que mon honorable collègue (M. Scott) soit convaincu que j'éviterai toute attaque de nature personnelle ; les personnalités n'ont pas de raison d'être ici. Mon honorable collègue (M. Blain) est bien en lieu de se plaindre de ce que lorsqu'on a présenté ici des affidavits attaquant sa véracité, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) ne lui a pas notifié avis de la chose, comme il en avait le devoir. L'étiquette parlementaire veut aussi que lorsqu'on présente certains documents à la Chambre, on dépose en même temps sur le bureau tous les documents qui se rattachent à la question. Le député de Peel a déclaré qu'avant de transmettre ces documents, il en avait arraché une dépêche ayant trait à la question.

M. SCOTT : Non.

M. CLARKE : Si je fais erreur, je me rétracte.

M. SCOTT : La dépêche en question a certainement été retirée avant que ces document eussent été transmis à qui de droit ; la chose a eu lieu, il y a trois ou quatre semaines. Il s'agit soit de la copie d'une dépêche que j'avais adressée à M. McCuish de Morden, soit d'une dépêche que ce monsieur m'avait adressée, et elle n'intéresse nullement la question.

M. CLARKE : J'ajoute pleinement foi à la parole de l'honorable député ; mais il est évident que ces documents sont incomplets. Quand l'honorable député lit ici des lettres en réponse à celles dont il est l'auteur, s'il veut obtenir la créance des gens honorables, il est tout légitime d'exiger qu'il annexe à la liasse de documents les lettres qui ont provoqué ces réponses. Après tout, il n'y

a absolument rien dans ces affidavits qui atténue tant soit peu l'exactitude des affirmations du député de Peel. Je n'ai pas à m'occuper de la personnalité de M. Trant, puisque le député de Peel nous en a parlé, mais voyons à quoi se résument ses déclarations. Les trois premiers paragraphes touchent à certaines assemblées auxquelles il a assisté, chose de peu d'importance du reste, puis il ajoute :

4. Qu'à chacune des trois assemblées, mentionnées dans le paragraphe précédent, M. Blain a déclaré que les fabricants allemands se servaient de la préférence alors en vigueur pour expédier leurs marchandises au Canada à titre d'articles de provenance anglaise et pour frauder ainsi les douanes du Canada; et en outre, le dit Richard Blain ajouta que les fabricants allemands en question atteignaient ce but en expédiant d'abord leurs marchandises en Angleterre et que de là ils les réexpédiaient au Canada, à titre de marchandises de provenance britannique ayant droit à la préférence accordée à ces dernières par la loi du Canada.

5. Et je crois particulièrement qu'à l'assemblée tenue à Qu'Appelle le 27 septembre 1902, ledit Richard Blain étala aux regards de la foule un rasoir qu'il avait acheté la veille même, disait-il, à Régina dans lesdits Territoires, rasoir qui, ajoutait-il, était de fabrication allemande et avait été importé au Canada sous le couvert du régime de préférence, de la façon décrite au paragraphe précédent.

6. Et je déclare en outre qu'à l'assemblée susdite tenue dans la soirée du 30 septembre 1902 à Wapella, ledit Richard Blain affirma avoir acheté à Régina une théière qui avait été fabriquée en Allemagne et que le marchand qui lui avait vendu cette théière, ou l'employé de ce marchand, avait montré audit Richard Blain, à sa demande, la facture des marchandises dont cette théière faisait partie et que cette facture était dressée comme s'il s'agissait de marchandises qui avaient été expédiées d'Angleterre et avaient bénéficié de la préférence accordée à l'Angleterre.

A quoi vise donc l'honorable député, en lisant au comité pareil affidavit? En quoi cet affidavit peut-il atténuer la véracité du député de Peel ou porter atteinte aux affirmations qu'il a faites de concert avec d'autres de ses collègues de la gauche, au sujet de la préférence accordée à l'Angleterre et de son application par le passé à des marchandises de provenance allemande qui aurait ainsi bénéficié du privilège? La déclaration contenue dans cet affidavit n'a absolument rien d'incompatible avec les affirmations formulées par les députés de l'opposition et elle concorde parfaitement avec les déclarations antérieures du député de Peel et avec ses affirmations de ce soir.

M. BLAIN : Le ministre ne le nie point.

M. SCOTT : L'honorable député est-il d'humeur à entendre la réponse à la question qu'il m'a posée?

M. CLARKE : Qu'est-ce?

M. SCOTT : Si j'ai lu cet affidavit, c'est que le député de Peel, en réponse à une de mes questions, a dit qu'il n'avait parlé de cette affaire qu'à une seule assemblée.

M. BLAIN : Je n'ai jamais dit cela.

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

M. BLAIN : Voici ce que j'ai dit : que je n'ai montré cette théière qu'à une seule assemblée, celle tenue à Morden.

M. SCOTT : C'est là une affirmation faite plus tard.

M. CLARKE: Il est possible que j'aie l'esprit simple, mais enfin, je ne vois pas ce que l'honorable député a pu établir en lisant cet affidavit.

M. SCOTT : L'affidavit prouve que l'affaire a été discutée à plus d'une assemblée.

M. CLARKE : Personne ne le nie. Au cours de mon voyage, j'ai souvent discuté la question de la préférence accordée à l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aviez-vous une théière?

M. CLARKE : J'ai laissé la théière au député d'Assiniboïa-ouest et au député de Peel. L'honorable député fait figurer au débat cet affidavit relatif à la théière, qui ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit, et cet autre affidavit dressé par M. McCuish que je n'ai pu lire. Puis, annexée à ces documents, vient une lettre signée par J. W. Smith, président de la Compagnie Smith et Ferguson, à responsabilité limitée, marchands de quincaillerie, de Régina. A la seconde page de cette lettre figure l'affirmation qui suit :

Je remarque aussi que, comme vous l'avez fait remarquer, une partie de la presse insinue que la maison de commerce de Régina, de laquelle M. Blain a acheté la théière en question, est coupable d'avoir fraudé la douane, étant donné qu'elle n'aurait pu bénéficier de la préférence sur cette importation, sans avoir fait une fausse déclaration.

Je le demande à mon honorable collègue, est-ce bien tenir une conduite marquée au coin de la loyauté et de l'équité, que de suggérer, comme il l'a fait à l'auteur de cette lettre, qu'une partie de la presse a fait des observations désobligeantes pour mon honorable collègue, sans lui communiquer les articles publiés par les autres journaux ?

M. SCOTT : Je maintiens l'exactitude de ces affirmations.

M. CLARKE : Le député de Peel y a opposé une dénégation formelle et en pareilles circonstances le député d'Assiniboïa-ouest ne saurait répéter ses affirmations. J'ai prêté l'oreille au discours du député de Peel et il est absolument inexact de dire qu'il a accusé la maison commerciale en question d'avoir fraudé la douane.

M. SCOTT : Pardon. Rien dans cette lettre n'indique que le député de Peel ait fait pareille inculpation contre cette maison de commerce. La lettre indique seulement que certains journaux ont publié des allé-

gations basées sur la déclaration du député de Peel.

M. CLARKE : Mon honorable collègue appuie toute son argumentation sur la lettre de MM. Smith et Ferguson de Régina, relativement à certains articles publiés par les journaux contre le député de Peel. Quand le calme se sera fait dans son esprit, j'en suis convaincu, il admettra que l'argument qu'il formule contre mon honorable collègue a peu de valeur. Si l'honorable député avait tenu à compléter son dossier, il aurait dû y ajouter un exemplaire de la lettre qui a provoqué la réponse en discussion. S'il avait demandé cette lettre à ces messieurs, ils la lui auraient volontiers remise. Voici ce qu'ils disent dans leur lettre :

De fait, si fraude il y a eu, ce n'est pas de la part de notre compagnie, car le droit sur la consignation dont la théière en question faisait partie n'a pas été acquitté par notre maison à Régina, mais par les courtiers de qui nous avons acheté cette consignation à Montréal.

Je n'ai que fort peu de chose à ajouter. Je regrette de ne pouvoir lire l'affidavit de M. McCuish ; d'ailleurs, je ne doute nullement que le député d'Assiniboïa ne l'ait lue exactement.

Le ministre des Douanes a fait, au sujet de cette question, une affirmation qu'il faut accepter sous bénéfice d'inventaire.

Il est impossible, a-t-il dit, que les marchandises allemandes soient importées ici sous le couvert de la préférence accordée à l'Angleterre, à moins qu'on n'ait ajouté à leur valeur, 25 pour 100 de main-d'œuvre anglaise. Il est impossible, en outre, a-t-il ajouté, que ces marchandises entrent directement au port de Montréal et bénéficient de la préférence accordée à l'Angleterre, sans être emballées dans les colis primitifs. Sur quoi le ministre appuie-t-il ses dires ? Voici un paragraphe de la circulaire publiée par le ministère, et donnant l'interprétation de ce règlement. Cette circulaire est adressée aux percepteurs des douanes à Régina, à Winnipeg, à Toronto et à tous les ports du pays :

En estimant la main-d'œuvre du Royaume-Uni qui entre dans la production des articles fabriqués en partie à même des substances importées, la quantité de cette main-d'œuvre peut se calculer d'après la valeur de l'article fabriqué prêt pour l'expédition, au lieu même de production, défalcation faite de la valeur, à l'entrée des limites du Royaume-Uni, représentée par les parties qui composent tels articles qui sont le produit de pays n'ayant pas droit de bénéficier du tarif de préférence.

Voilà qui revient absolument à l'interprétation donnée par le député de Peel et autres de ses collègues de la gauche ; c'est-à-dire que les profits de l'importateur peuvent être ajoutés à la valeur des marchandises importées d'Allemagne, et ces profits figurent à titre de main-d'œuvre anglaise. Rien n'empêche que les colis mentionnés par l'honorable député comme ayant été importés en Angleterre et évalués à $800 n'aient été exportés d'Angleterre à une valeur de $1,000, et en pareilles circonstances, toutes les affirmations de l'honorable député se trouvent justifiées. L'année dernière, j'ai pris la liberté de signaler au ministre un entrefilet paru dans un des journaux les plus influents du Royaume-Uni, et où l'auteur dit comment on vole le Canada sous le couvert de ce régime de préférence. Or, pour l'édification du député d'Assiniboïa-ouest, je veux citer de nouveau le paragraphe :

Comment les étrangers volent le Canada.

Depuis que le Canada a accordé un tarif de préférence à la Grande-Bretagne, on a expédié en Angleterre tonnes sur tonnes de tissus allemands et étrangers qu'on a réexpédiés au Canada, après qu'il eussent subi la soi-disante opération du " finissage."

Le député de Peel nous a expliqué la chose.

—afin de pouvoir figurer dans la catégorie des marchandises de fabrication en partie anglaise. Quelquefois, ce " finissage " en Angleterre consiste tout simplement a enlever les étiquettes allemandes, françaises ou autrichiennes ; puis on remballe les marchandises et on leur donne un nom ou une étiquette anglaise. Il n'y a pas une branche du commerce où ce genre de contrebande soit poussé aussi loin que dans l'industrie textile.

Venant d'un journal jouissant d'une grande influence en Angleterre, cette affirmation mérite toute créance. Si le député d'Assiniboïa-ouest en doute, qu'il parcoure les liasses de ce journal et il se convaincra de l'authenticité de cet extrait. Le fait trouve, d'ailleurs, sa confirmation dans une circulaire adressée par le ministre des Douanes à ses fonctionnaires dans tous les districts douaniers. Cette circulaire contient des instructions sur l'interprétation à donner à la préférence. En pareilles circonstances, on ne saurait révoquer en doute ce que le député de Peel a déclaré, à chaque assemblée publique où il a porté la parole, au sujet des conséquences de cette préférence, et de son application au Manitoba et au Nord-Ouest. Le député d'Assiniboïa-ouest a toujours été chaud partisan de cette préférence accordée à l'Angleterre et il n'a cessé de demander aux populations de l'ouest de donner leur appui au gouvernement, parce qu'il a abaissé le coût des articles qui entrent dans la consommation et qui sont importés sous l'empire de ce régime privilégié. Cependant, comme l'a fait observer le député de Peel, le député d'Assiniboïa-ouest est resté muet quand le gouvernement a établi cette surtaxe qui ne saurait manquer de neutraliser cette préférence au point de vue des dernières importations de marchandises expédiées en Angleterre pour être de là réexpédiées au Canada. Le ministre des Finances le sait parfaitement, ce sera là la conséquence de cette surtaxe. Quelles sont en effet, les stipulations relatives à la surtaxe ?

Les articles produits ou fabriqués par tout pays étranger qui accorde aux importations du

Canada un traitement moins favorable qu'aux articles similaires d'autres pays, pourront être frappés d'une surtaxe supérieure aux droits portés au tableau A, cette surtaxe devant toujours être le tiers du droit porté audit tableau A.

Cette surtaxe s'appliquera à tout article dont la principale valeur aura été produite dans ce pays étranger, bien qu'il ait pu être amélioré ou augmenté en valeur par la main-d'œuvre d'un autre pays—nonobstant les prescriptions du tarif de préférence accordé à l'Angleterre et les règlements s'y rapportant.

Je laisse au ministre des Finances le soin de répondre à cette question. Il y a deux ans, je demandai au gouvernement quelles étaient ses intentions au sujet des marchandises fabriquées en partie en Allemagne ou fabriquées à même les matières premières, produites ou fabriquées en Allemagne, au point de vue du régime de la préférence accordée à la Grande-Bretagne, et il me répondit :

A la question posée par l'honorable député (M. Clarke) je dois répondre négativement. Pareille disposition neutraliserait virtuellement la préférence accordée à l'Angleterre, puisque les fabrications anglaises se composent en grande partie de matières premières importées de l'étranger.

En terminant, je dois féliciter le député d'Assiniboïa-ouest au sujet des avantages politiques et de la popularité qu'il a gagnés au cours de ce débat, et le leader de la Chambre (l'honorable M. Fielding) ainsi que le ministre des Douanes voudront bien croire qu'ils ont donné une nouvelle preuve de leur désir d'expédier, avec tout la célérité possible, la besogne de la Chambre.

M. CLANCY : Comme le député d'Assiniboïa-ouest nous a entretenus ce soir du tarif de préférence et de son application, je désire appeler l'attention du ministre des Douanes sur ce fait-ci : c'est que les règlements douaniers facilitent l'importation au Canada, sous le couvert de la préférence, de marchandises qui ont reçu le fini en Angleterre, et sans cela abstraction faite de la valeur ajoutée à ces marchandises par l'opération du finissage. J'appelle donc l'attention du ministre sur ses règlements et leur application. Voici la teneur de l'affidavit qui doit être dressé et par l'importateur et par l'exportateur :

Que lesdites marchandises sont exactement décrites dans la facture ; qu'on a consigné dans cette facture, comme de droit, la valeur véritable de tous cartons, caisses, boîtes, enveloppes et couvertures de tout genre et tous les frais et débours se rattachant au conditionnement de ces marchandises et à leur emballage, pour expédition au Canada.

Cela veut dire que le prix des cartons, boîtes, caisses, enveloppes, etc., qui ne sont point frappés de droits, peut être compris dans l'évaluation. Cela veut dire que les étiquettes des marchandises, que cela ajoute ou non à leur valeur, peuvent figurer à la facture, afin de leur donner l'apparence d'avoir subi vingt-cinq pour cent de main-d'œuvre anglaise, et leur permettre de bénéficiel ainsi de la préférence.

L'habileté des commerçants ne saurait manquer de se prévaloir de cet avantage et je n'hésite pas à dire que ces règlements ouvrent la porte toute grande à la fraude douanière. Je me borne à ces quelques observations, provoquées par l'attitude prise par le ministre des Douanes.

L'honorable M. HAGGART : Comme on a jeté de l'huile sur les flots agités, je veux maintenant demander que le comité lève sa séance, afin que je puisse discuter la décision que vous avez rendue, M. le président, il y a quelques instants, au sujet du droit que j'ai d'interjeter appel de votre décision à celle de l'Orateur. J'appelle l'attention du ministre des Finances sur ce point, ainsi que celle du directeur général des Postes, qui est avocat et vieux parlementaire.

J'ai affirmé que nous avons toujours droit d'interjeter appel de la décision du président du comité, à celle de la Chambre. Vous avez décidé que j'étais hors d'ordre, M. le président, et vous avez cité, à l'appui de votre décision, l'article 76 du règlement :

Les questions de règlement qui surgissent en séance du comité général seront décidées par le président, sauf appel à la Chambre.

Malheureusement, j'ai dit que c'est à l'Orateur qu'il faut en appeler. Mainte et mainte fois, j'ai été témoin du fait dans cette Chambre ; lorsque la décision du président était révoquée en doute, comme cela est arrivé aujourd'hui, on appelait le président, qui se trouvait en ce moment en dehors de la Chambre, et on lui soumettait la question. M. le président, vous avez décidé qu'il n'y a pas de recours à l'autorité de l'Orateur. Alors, qu'on m'explique ce que veulent dire ces paroles : " Sauf appel à la Chambre " ? Est-ce qu'ici " la Chambre " ne veut pas dire la Chambre siégeant, l'Orateur étant au fauteuil ? A l'appui de mon interprétation, j'appellerai votre attention sur l'autorité que vous avez citée à l'encontre de ma prétention, et vous verrez que cette citation s'applique parfaitement à la question débattue :

Les questions qui surgissent au sein du comité général seront décidées par le président, sauf appel à la Chambre ; mais tout désordre qui éclate dans un comité ne peut être censuré que par la Chambre, lors de la réception du rapport de ce comité.

Voici ce que dit Bourinot au sujet de cette règle :

Le premier appel interjeté à la Chambre sous l'empire de ce règlement eut lieu au cours de la session de 1885 ; mais il n'est pas exempt de graves inconvénients, puisque la Chambre est appelée soudain et sans débat à décider une question de règlement que nombre de députés n'ont peut-être jamais entendu discuter en séance de comité, et il en résulte, dans la plupart des circonstances, un vote politique. En toutes circonstances, le comité devrait toujours hésiter avant de recourir à une mesure aussi extrême. En pareille éventualité, il incombe

au président du comité de coucher pas écrit, dans son compte rendu, la question d'ordre qu'il a décidée, et alors l'Orateur doit soumettre la question à la Chambre dans les termes mêmes du compte rendu qui lui a été transmis, et aller aux avis, demandant à la Chambre s'il lui plait "Que la décision du président soit confirmée."

L'auteur ajoute :

Si dans l'une ou l'autre Chambre, on juge expédient de soumettre une question de règlement à l'Orateur, un membre proposera que le président rende compte des délibérations du comité, quitte à reprendre la séance plus tard, dans le cours de la journée. Quand l'Orateur aura repris ses fonctions, le président répètera que le comité désire recevoir des instructions sur la question de règlement en discussion. Alors la Chambre délibérera la question et l'Orateur, après qu'on l'aura prié d'émettre son avis, décidera la question en litige ; alors, à moins qu'il ne soit interjeté appel à la Chambre au sujet de la décision de l'Orateur, le comité reprendra ses délibérations.

Je veux appeler de nouveau votre attention, M. le président, sur l'interprétation que je donne à ces règlements de la Chambre, en m'appuyant sur les remarques faites par Bourinot sur la procédure à suivre ici. Je suis certain que, après avoir étudié plus à fond cette question et l'avoir discutée avec l'Orateur, si vous jugez à propos de demander l'avis de ce dernier, vous n'aurez plus l'occasion de rappeler à l'observance des règlements un député qui agira comme je l'ai fait. Je crois fermement que l'auteur que j'ai cité confirme parfaitement mon opinion et démontre le bien-fondé de ce que j'avance. Comme il s'agit ici d'une question de privilège très grave, je voudrais connaître le sentiment du gouvernement sur ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que mon honorable ami de Lanark-sud avait consenti à abandonner cette affaire, vu que nous avions passé outre à la discussion d'autres sujets. L'honorable député sait qu'il est trop tard pour en appeler de la décision du président, car, à moins qu'on n'ait recours à ce moyen au moment même où l'occasion s'en présente, il nous arrivera de ne plus saisir précisément le point qui donne lieu à cet appel. J'avoue qu'à l'heure qu'il est, à cause de toutes les autres questions que nous avons discutées, j'éprouve de l'embarras à comprendre exactement le point qu'on a soulevé. A tout évènement, mon honorable ami ne peut en appeler de cette décision. Je crois, cependant, qu'il a eu raison de vous prier, M. le président, d'examiner plus à fond cette question et de l'étudier plus à loisir.

M. BORDEN (Halifax): Il ne s'agit pas, si je comprends bien la question, d'en appeler directement de la décision du président. Si j'ai bien saisi vos explications, vous avez décidé, M. le président, que dans des cas semblables, on devait en appeler au comité. Il va sans dire que nous n'espérons pas trouver l'infaillibité chez tous les présidents qui décident des questions semblables, sans avoir eu le temps d'étudier à fond ce qui fait le sujet même de ces décisions. Pourtant, à mon avis, l'honorable représentant de Lanark-sud a agi d'une manière parfaitement convenable et judicieuse, en appelant l'attention du président sur le règlement et sur l'interprétation de ce dernier, à l'effet de démontrer que l'appel dans ces cas ne doit pas être adressé au comité, ainsi que vous l'avez décidé, mais à la Chambre elle-même, présidée par l'Orateur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je comprends bien le point soulevé par l'honorable député de Lanark-sud, il s'agit de savoir si l'Orateur doit donner sa décision dans des questions semblables. Il me semblerait que, suivant la règle, l'Orateur ne pourrait décider lui-même cette question, mais qu'il se contenterait de la soumettre à la Chambre.

L'honrable M. HAGGART : Pardon, l'Orateur décide le point soulevé puis, si cela est nécessaire, on en appelle de cette décision à la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Mon opinion sur cette règle ne s'est pas modifiée. Tel que je l'ai déjà dit, je crois que l'Orateur ne décide pas la question, mais qu'il faut demander l'avis de la Chambre.

M. BELL : Comment le président peut-il entretenir cette opinion en présence de la règle que vient de lire l'honorable représentant de Lanark-sud ? Il s'agit d'un appel à la Chambre ; mais celle-ci n'est pas constituée régulièrement tant que l'Orateur ne la préside pas.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La règle dit :

Des questions se rapportant à la mise en pratique des règlements, lorsqu'elles s'élèvent quand la Chambre siège en comité général, doivent être décidées par le président, mais on peut en appeler de cette décision à la Chambre elle-même.

A mon sens, il s'agit d'un appel non à l'Orateur, mais à la Chambre à laquelle l'Orateur soumet la question telle qu'on la lui a exposée. Je crois que mon interprétation du règlement est parfaitement juste.

L'honorable M. HAGGART : J'espère, M. le président, que vous examinerez cette question et que vous la discuterez avec l'Orateur. Plus tard, peut être, vous changerez d'avis.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne crois pas me tromper dans l'interprétation que je donne à cette règle.

L'honorable M. HAGGART : Pourtant, vous faites complètement erreur.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, M. le président, vous avez décidé, par inadvertance, peut-être, que l'appel devait être fait au comité. Il me semble évident

d'après la règle qu'on a citée et l'interprétation qu'en donne Bourinot, qu'on doit s'adresser à la Chambre telle que constituée, lorsque l'Orateur la préside.

L'honorable M. HAGGART : Je retire ma motion demandant que le comité lève sa séance.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Nous pourrons avoir une autre décision ; cependant, je suis parfaitement convaincu, en examinant plus à fond ce sujet, que ma décision est conforme à la règle que j'ai citée. Cet item sera-t-il adopté ?

M. BORDEN (Halifax) : Quel item ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je veux savoir immédiatement à quoi m'en tenir. Lorsque le comité a décidé d'étudier cette résolution article par article, avait-il l'intention de m'obliger à tenir ceux qui prendraient part au débat, dans les limites de la question soulevée par chaque article. Le comité refuse de me seconder, quand je m'efforce de faire observer cette règle. Je désire savoir dès maintenant, si le comité veut discuter séparément les différents articles de cette résolution. Si c'est là son avis, alors les discours devront porter sur chaque item séparément. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si la discussion doit se faire d'une manière générale, je saurai à quoi m'en tenir.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est pas l'opinion du comité qui doit vous guider, M. le président. Les règlements de la Chambre et les précédents doivent seuls vous indiquer la ligne de conduite à suivre. Que vous importe le sentiment du comité ? Cette opinion peut varier chaque instant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne puis partager la manière de voir de mon honorable ami, parce que les règlements disent que, lorsqu'il s'agit d'une résolution comprenant plusieurs articles, il appartient au comité de décider si cette proposition sera discutée dans son ensemble ou dans ses parties. Si le comité décide que chaque article doit être examiné séparément, alors la discussion sera limitée à l'article en délibération.

L'honorable M. HAGGART : Le principe est constant ; que la discussion porte sur toute la résolution ou sur chaque partie de celle-ci, le président doit suivre les règlements de la Chambre des communes, sans s'occuper du sentiment actuel du comité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ferions mieux d'étudier chaque item séparément.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Nous sommes rendus à l'article 2 se rapportant à la composition du conseil des douanes.

M. BELL : Cette résolution servira de base à un projet de loi, je suppose ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. BELL : A moins que le gouvernement ne soit prêt à nous faire connaître son intention, à nous dire quel est le but de ce changement dans la composition de ce conseil, ce qu'il lui est difficile de faire en l'absence d'un bill quelconque, je ne puis voir comment nous pourrions discuter cet article, à l'heure qu'il est.

M. CLANCY : Avant d'adopter cette résolution, nous devons en comprendre la portée. Je crois que le ministre des Douanes devrait nous expliquer maintenant la raison qui l'engage à demander ce changement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous voulons que le conseil des douanes se compose, à l'avenir, du commissaire des douanes, comme président, et de tous autres fonctionnaires désignés ou nommés par arrêté ministériel. Actuellement, il compte des membres qui résident à différents endroits depuis Vancouver jusqu'à Halifax, et il n'est pas facile de les réunir, lorsqu'il devient nécessaire de convoquer une assemblée de ce conseil. C'est principalement pour surmonter cette difficulté, que nous demandons ce changement. Les pouvoirs du conseil ne seront pas modifiés, et un grand nombre des membres actuels continueront d'en faire partie.

L'honorable M. TARTE : Quelles sont les personnes qui représentent Montréal, dans ce conseil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a M. Brossard, l'estimateur de quincaillerie, M. Douglas et M. Andrews. M. Thompson, d'Hamilton, et l'estimateur de quincaillerie, à Toronto, font aussi partie de ce conseil. Ces personnes assistent généralement aux réunions. Il nous serait difficile de faire venir à chaque assemblée les estimateurs de Vancouver et d'Halifax. Outre les personnes que j'ai mentionnées, M. Michael, l'inspecteur en chef, M. Breadner, du service intérieur, et M. Woods, un autre fonctionnaire du ministère, sont aussi membres de ce conseil.

M. BELL : Quels seront les devoirs du commissaire adjoint des douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est dit, dans le bill, que ce fonctionnaire remplira les devoirs que l'exécutif et le ministre pourront lui assigner. Il va sans dire qu'il remplira les fonctions de président, en l'absence du commissaire.

M. BELL : Le ministre se propose-t-il de partager les devoirs du commissaire de manière à en assigner une partie au commissaire adjoint, ou ce dernier doit-il être considéré comme sous-commissaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce fonctionnaire ne sera que l'assistant du commissaire. Celui-ci sera le sous-chef du ministère, ayant comme adjoint le sous-commissaire.

M. MONK : Quel traitement recevra-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande à la Chambre de lui accorder $2,800 d'appointements. Le traitement du commissaire est de $3,600.

L'honorable M. TARTE : Il y a trois ou quatre jours, je recevais une lettre formulant des plaintes au sujet de la façon dont se faisait la perception des droits sur le sel. On me laissait entendre qu'à Hamilton on ne met pas en vigueur de la même façon qu'à Montréal les modifications apportées à la loi des douanes. Si je me rappelle bien, on m'a dit que, dans certains ports, les fonctionnaires imposaient un droit sur les sacs, lorsque, ailleurs, ceux-ci passaient en franchise. Cette question sera-t-elle du ressort du conseil?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sera au ministère de régler cette question. Des plaintes s'élèvent de temps à autre, et nous nous en occupons immédiatement, afin d'en faire disparaître la cause. Nous devons établir des règles uniformes. Si les fonctionnaires attachés à un certain port n'interprètent pas la loi dans le sens qu'on lui donne à un autre port, le ministère publie un règlement pour rendre le service uniforme. S'il s'agit d'un article qui n'est pas spécialement mentionné dans le tarif, et si l'on ne sait dans quelle catégorie le placer, alors le conseil fait connaître sa décision. J'ai déjà dit que celle-ci est soumise au ministre et que, si ce dernier la signe, elle devient loi, à moins qu'il n'y ait appel à l'Exécutif.

M. KAULBACH : Le ministre ne fait-il pas erreur au sujet du traitement du commissaire des douanes? J'avais compris que ses appointements ne s'élevaient qu'à $2,800.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais il recevait $800 comme président du conseil des douanes. Je n'ai pas cru que cette distinction fût désirable, et, à mon avis, le comité a déjà adopté cette manière de voir, en se montrant favorable à l'idée que ce traitement fût porté à $3,600. Ce fonctionnaire recevait ces appointements, mais à deux titres différents. Je ne vois aucune raison pour continuer cette anomalie. J'ai cru bien faire, et le commissaire mérite certainement un traitement de $3,600. Je puis admettre que ces appointements sont loin d'être trop élevés.

M. CLANCY : Lorsque l'item relatif au commissaire adjoint a été discuté par le comité, l'honorable ministre a déclaré qu'en plusieurs circonstances, ce fonctionnaire remplacerait le commissaire. Dans ces cas, le sous-commissaire recevra-t-il une rémunération pour remplir les fonctions de président du conseil des douanes?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, car il faudrait une circonstance bien exceptionnelle pour nous engager à convoquer une assemblée du conseil pendant l'absence du commissaire. Si la question était bien importante, j'exigerais que le commissaire fût présent pour présider cette assemblée. Dans ce cas, il ne recevrait aucune rémunération supplémentaire.

M. MONK : En réponse à l'honorable député de Pictou (M. Bell), l'honorable ministre des Douanes a dit, si je ne me trompe, que le travail du commissaire adjoint consistera simplement à remplir les fonctions du commissaire, pendant l'absence de ce dernier, et à l'aider d'une manière générale. Si c'est là toute la besogne que ce fonctionnaire aura à expédier, il me semble que ce traitement de $2,800 est bien élevé. Selon moi, il serait facile de trouver quelqu'un qui remplirait cette position de sous-commissaire à bien meilleur marché.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a quelques années, nous avions un sous-commissaire qui recevait ces appointements, et nous n'avons pas cru devoir changer ce traitement. Si l'on considère que les percepteurs de douanes, à certains de nos ports, reçoivent $4,000 d'appointements, on ne doit pas trouver excessif le traitement de $3,600 accordé au commissaire des douanes qui a juridiction par tout le Canada, et celui de $2,800 qu'on paie au sous-commissaire qui remplace son chef, lorsque ce dernier s'absente.

M. MONK : Un percepteur a de grandes responsabilités au point de vue financier.

M. KAULBACH : Le percepteur des douanes au port de Lunenburg ne reçoit pas les appointements mentionnés par l'honorable ministre. Il fait plus d'ouvrage, cependant, qu'aucun autre percepteur dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, il ne reçoit pas $4,000.

M. KAULBACH: Son traitement est si faible qu'il lui permet à peine de vivre. Toutefois, ce fonctionnaire travaille plus qu'aucun des deux ou trois autres percepteurs des douanes dans cette province.

Le MINISTRE DES DOUANES : On devrait peut-être augmenter ses appointements.

M. KAULBACH : C'est ce que nous demandons au ministre de faire.

Article 3.

M. BROCK : Lorsqu'on emploi des fonctionnaires surnuméraires dans le ministère des Douanes, doivent-ils subir les examens du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas nécessairement. S'ils deviennent fonctionnaires permanents, ils devront subir ces examens. Il n'y a exception que pour les employés chargés de prévenir les fraudes contre la douane. La loi n'exige pas que ces derniers subissent ces examens.

M. BROCK: Si, vu l'énorme volume d'affaires qui se fait dans les différents bureaux de douanes par tout le pays, il devient nécessaire d'employer un ou plusieurs fonctionnaires, je crois qu'il serait également nécessaire de retenir les services de ces employés d'une manière permanente. Selon moi, ces fonctionnaires qu'on emploie temporairement nous coûtent cher, et ne rendent pas beaucoup de services ; il est vrai que l'expérience les rend plus capables, mais alors, ils obtiennent une autre situation ; mais si l'on exige qu'ils subissent les examens du service civil, et si on les met au nombre des fonctionnaires permanents, on aura bientôt des employés très capables.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Brock). Nous avons des fonctionnaires qu'on appelle surnuméraires et qui sont depuis huit, douze ou quinze ans à l'emploi du ministère ; je voudrais les mettre tous sur la liste des employés permanents, s'ils pouvaient subir les examens nécessaires. Il y a parmi ces fonctionnaires des gens âgés, qui ont été nommés il y a des années, et qui ne pourraient passer ces examens. Cela leur aurait été facile en quittant les bancs de l'école. Je suis convaincu qu'ils hésiteraient à entreprendre cette tâche maintenant, et c'est pour cette raison qu'ils conservent leurs fonctions actuelles. Dans certains cas, nous les avons nommés à la seule position qu'il nous fût possible de leur accorder : ils sont chargés de prévenir les fraudes contre la douane ; cependant, nous les encourageons à subir leurs examens autant que possible.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Il y a un point que je voudrais éclaircir ; aucun fonctionnaire agé de plus de trente-cinq ans, ne peut se présenter à ces examens.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, pas pour le service intérieur.

M. CLANCY : Combien y a-t-il de ces fonctionnaires dont les services sont retenus temporairement dans le ministère des Douanes? Mon honorable ami semble demander le pouvoir de nommer des employés de cette condition. J'ignore si l'honorable ministre a, sous ses ordres, des fonctionnaires qu'on peut réellement appeler surnuméraires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, dans le service extérieur.

M. CLANCY : Je comprends cela. Dans le service extérieur, les personnes qui veulent remplir la position de percepteur ou de fonctionnaires chargés de prévenir les fraudes, ne sont pas obligés de subir l'examen du service civil, et l'honorable ministre ne leur impose pas cette condition non plus. Je n'ai rien à reprocher à ceux qui ont été nommés. Je crois qu'ils sont des employés utiles ; mais il y a des gens d'un âge très avancé qui ne pourraient subir ces examens. Du reste, je crois qu'on n'a jamais beaucoup exigé cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : La loi n'oblige pas les percepteurs des douanes à subir les examens du service civil.

M. CLANCY : Ni les fonctionnaires chargés de prévenir les fraudes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non plus. Les estimateurs passent un examen technique. Il va de soi qu'un homme qui doit estimer des marchandises, est obligé de subir un examen technique suivant le programme tracé par le commissaire des douanes. Je ne puis dire à mon honorable ami combien nous avons de fonctionnaires surnuméraires, mais il s'en trouve un très grand nombre à différents endroits et quelques-uns de ces employés sont au service de l'Etat depuis dix ou douze ans.

M. CLANCY : L'honorable ministre demande le pouvoir de rendre ces fonctionnaires permanents pour le service extérieur. Est-ce là ce qu'il désire réellement ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, nous avons nommé des fonctionnaires *pro tempore*, et nous avons suivi en cela l'exemple de tous les gouvernements qui ont précédé celui-ci. On ne saurait administrer ce ministère si l'on n'a pas le pouvoir de nommer ces employés, dans certaines circonstances, alors que le besoin s'en fait sentir à l'improviste. Une personne se trouve inscrite sur la liste des employés dont les services sont retenus temporairement pour faire l'ouvrage qu'on attend d'elle. Nous avons cru que la loi serait plus claire en ce qui se rapporte à la nomination de ces fonctionnaires, si le pouvoir de nommer ces employés se trouvait spécialement indiqué dans cette loi. Cette pratique a été suivie depuis la confédération ; elle a toujours été considérée comme étant nécessaire, et nous ne faisons qu'établir plus clairement le fait que sanctionne ces nominations——

M. HENDERSON : L'honorable ministre se propose-t-il d'augmenter le nombre des fonctionnaires surnuméraires, ou dois-je comprendre qu'il désire simplement fortifier sa position, en obtenant le pouvoir de faire, sous l'autorité de la loi, ce qu'il fait aujourd'hui, sans cette sanction ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. INGRAM : Je sais que ces employés ne peuvent être mis au nombre des fonctionnaires permanents, d'après les dispositions de la loi relative au service civil. Cependant, on devrait prendre des mesures pour qu'il en soit autrement. Il y a un certain nombre de fonctionnaires capables au ministère des Douanes ; plusieurs d'entre eux ont été nommés depuis des années, et ont travaillé pour le gouvernement toute leur vie ; cependant, ils ne sont encore que fonctionnaires surnuméraires. Je ne prétends pas dire qu'on devrait leur accorder l'augmenta-

tion annuelle statutaire, mais on devrait, d'une façon ou d'une autre, les ranger parmi les fonctionnaires permanents. Ainsi, par exemple, le gouvernement actuel a fait un certain nombre de ces nominations ; survienne un changement de ministère, ces fonctionnaires seront toujours incertains de leur sort. Je crois que les serviteurs publics qui ont rempli fidèlement leurs devoirs, ne devraient pas être soumis à une éventualité semblable. A mon avis, ils devraient se trouver à l'abri des caprices des différents partis politiques, et le gouvernement devrait rechercher quelques moyens de protéger cette classe de fonctionnaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami, mais il y a toujours aussi la loi relative au service civil qui se dresse devant nous.

M. INGRAM : Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire disparaître cette difficulté ? On pourrait modifier cette loi.

M. BLAIN : Ces fonctionnaires sont-ils payés suivant une échelle d'appointements déterminés ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, mais le projet de loi que je présenterai bientôt contiendra un stipulation nous défendant de nommer des employés *pro tempore* à qui on accorderait des appointements plus élevés que ceux payés aux fonctionnaires permanents suivant le rang qu'ils occupent. L'augmentation statutaire ne s'applique pas aux fonctionnaires du service extérieur. Nous recevons des demandes d'augmentation que nous devons étudier avec beaucoup de soin. Dans les circonstances actuelles, je crois moi-même que nous avons à notre service des fonctionnaires qui ne reçoivent pas un traitement assez élevé, et c'est là une des raisons pour lesquelles je demanderai à la Chambre de me voter des crédits plus considérables pour le prochain exercice.

Article 4.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il, par cet article, augmenter les pouvoirs du conseil, ou désire-t-il simplement définir les pouvoirs actuels qui peuvent prêter à une fausse interprétation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Lorsque le conseil des douanes adopte un règlement, celui-ci devient loi, dès qu'il est signé par le ministre. Supposons qu'on adopte un règlement imposant un droit de 20 pour cent sur un article pour lequel on payait auparavant 30 pour cent, à différents ports, les intéressés pourraient présenter des réclamations au ministère, ou, si ce règlement est à l'effet contraire, le ministère peut exiger que les intéressés modifient les déclarations à l'entrée qui remontent à deux ou trois ans en arrière.

Cette stipulation a pour but d'établir que, lorsqu'un règlement est adopté par le conseil des douanes, il est en vigueur immédiatement, et que les particuliers qui ont payé trop cher, ne pourront réclamer de remboursement, de même que le gouvernement ne pourra exiger un supplément de droits des personnes qui n'auraient pas payé assez cher.

M. CLANCY : Cela n'est-il pas injuste ? Les fonctionnaires des douanes par tout le pays jouissent d'une grande liberté dans ces questions, et les importateurs doivent payer les droits qui sont exigés. Je serais porté à croire que, sous la mise en vigueur de la loi des douanes, les cas où l'importateur paie des droits trop peu élevés, sont assez rares, parce qu'avant de pouvoir obtenir ses marchandises, il lui faut se soumettre à tous les règlements que les fonctionnaires du ministère peuvent faire. A mon sens, il est injuste que, dans le cas où une erreur a été commise, l'importateur n'ait aucun moyen de recouvrer l'excédent de droits qu'il a payé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le cas peut se présenter sous cette forme, mais nous avons étudié sérieusement cette question, et l'honorable député constatera que cette stipulation n'est pas aussi injuste qu'il le croit. Si nous disions que nous ne permettrons pas aux importateurs de nous réclamer des remboursements, mais que nous pourrons les obliger de payer un supplément, si les droits acquittés étaient trop peu élevés, cela constituerait une injustice. Mais la règle est la même pour tous, et il ne saurait y avoir beaucoup de cas où le conseil des douanes adopte des règlements contraires à la pratique suivie jusqu'à présent. Il peut, toutefois, surgir des cas exceptionnels. Supposons que le conseil décide que le droit perçu aurait dû être de 30 pour 100 au lieu de 20 pour 100, tel que payé par les importateurs; supposons encore que le ministère décide de réclamer de tous ces marchands les dix pour cent supplémentaires, la réponse des intéressés sera qu'ils ont vendu leurs marchandises à un prix fixé d'après les 20 pour 100 de droit, et que le ministère les oblige de payer ce supplément de leurs propres deniers. D'un autre côté, s'ils ont payé un droit trop élevé, ils ont tenu compte de ce droit lorsqu'ils ont vendu leurs marchandises.

M. CLANCY : Qu'importe que cette taxe supplémentaire ait été payée par le consommateur ou l'importateur, l'injustice n'en existe pas moins. L'honorable ministre impose une taxe sur des personnes qui sont entièrement innocentes, parce qu'elles devaient se soumettre aux règlements du ministère des Douanes, et qu'elles n'avaient d'autre alternative que d'être les victimes des erreurs des fonctionnaires de ce ministère. Il peut surgir des cas où il soit impossible d'établir une règle générale. Mais autant que faire se peut, nous ne devrions pas punir des personnes innocentes pour des erreurs commises par les fonctionnaires des douanes. A mon

avis, l'honorable ministre ne devrait pas présenter une loi semblable. Personne ne doit souffrir des fautes qui sont le fait du ministère des Douanes, sans avoir l'occasion d'obtenir justice.

L'honorable M. ROSS : La règle veut que lorsqu'une personne se présente à un bureau de douanes pour y faire sa déclaration à l'entrée, s'il y a quelque doute au sujet du droit à payer, un échantillon des marchandises en question est envoyé à l'estimateur qui décide quel est le droit qu'il faut imposer.

M. INGRAM : Cet estimateur est-il un expert?

L'honorable M. ROSS : Oui, il y a des estimateurs experts pour la quincaillerie, les médicaments et pour toutes sortes de marchandises. Lorsque le droit payé a été moins élevé qu'il ne devait l'être, on demande au marchand de modifier sa déclaration; mais si le droit payé a été plus élevé qu'il ne devait l'être, on s'adresse à Ottawa pour obtenir la remise de cet excédent de droit. Voilà la pratique suivie à Halifax où j'ai été percepteur des douanes durant quatorze ans, jusqu'au jour où les conservateurs m'ont remercié de mes services.

M. CLANCY : Supposons qu'un homme paie un percentage de droits trop élevé et qu'il ne découvre l'erreur que longtemps après, qu'après six mois, par exemple. Il peut surgir de nombreux cas de ce genre où il soit facile de commettre des injustices; à mon sens, cet état de choses ne devrait pas être reconnu par une loi du parlement.

L'honorable M. ROSS : Dans la plupart des cas, les droits payés sont plutôt inférieurs que trop élevés.

M. CLANCY : Je désire demander au ministre des Douanes quel sera l'objet du projet de loi qu'il se propose de baser sur cette résolution.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je croyais avoir déjà expliqué cela. Ce que l'honorable député de Victoria, N.-E., a dit est exact et s'applique à la plus grande partie de cette question. Si les droits imposés ont été trop élevés, on communique le fait à Ottawa, et l'importateur reçoit la remise de l'excédent qu'il a ainsi payé. Si, d'un autre côté, les fonctionnaires du contrôle découvrent que cet importateur a payé un droit trop peu élevé, on demande à ce marchand de changer sa déclaration à l'entrée et de payer le supplément de droit. Voilà en quoi consistent surtout ces transactions. L'article que nous discutons se rapporte à un cas qui peut être soumis au conseil des douanes. Le fait, cependant, ne se présentera pas souvent. Il s'agit des cas auxquels, depuis un certain temps, on a appliqué une certaine règle ; lorsqu'on appelle son attention sur cette règle, le conseil décide que ce règlement n'est pas juste et il en adopte un autre. Dans des cas semblables, il ne s'agit pas des réclamations des personnes qui ont payé des droits trop élevés, ni des réclamations du ministère contre les marchands qui n'ont pas payé assez cher.

M. CLANCY : Ce n'est pas de cela que je voulais parler. Supposons qu'un importateur, par suite de l'erreur d'un percepteur des douanes, paie, disons 30 pour cent de droit, au lieu de 20 pour cent qu'il aurait dû payer ; il ne se plaint pas, il ne proteste pas sur-le-champ, mais six mois plus tard, il découvre qu'il a payé trop cher. Comment l'honorable ministre règlera-t-il cette difficulté, s'il veut appliquer le pouvoir qu'il nous demande de lui accorder et qui aura pour résultat de mettre fin à toutes ces plaintes?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si cette décision n'a pas été rendue par le conseil des douanes, on examinera la réclamation de cet importateur et, s'il y a lieu, on lui fera une remise de l'excédent qu'il a payé, même en supposant que trois, quatre ou même six mois se soient écoulés depuis que cette erreur a été commise.

Il est vrai que nous avons obtenu de l'argent qui ne nous appartenait pas, mais cela n'a pas porté préjudice à l'importateur. Ce supplément de droit a été chargé par celui-ci aux consommateurs qui ont acheté les marchandises de cet importateur ; il serait véritablement impossible de remettre à ces derniers l'excédent qu'ils ont payé de ce chef. L'importateur n'a rien perdu personnellement. Dans ces cas exceptionnels, nous n'avons pas l'intention de prendre d'une main et de payer de l'autre. Si l'honorable député veut étudier cette question jusqu'à ce que le bill soit présenté, et s'il croit alors devoir soulever cette objection, nous pourrons la discuter plus au long.

M. CLANCY : Je voudrais obtenir un autre renseignement. Il me semble que le but de cette mesure est de ne pas obliger le ministère d'exiger le paiement dans les cas que j'ai mentionnés.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est cela.

M. BROCK : Voici un autre cas. Supposons qu'on ait exigé moins que le montant du droit à imposer, disons 20 pour 100, au lieu de 30 pour 100, et que les marchandises aient été livrées ; ce serait commettre une grande injustice à l'égard du marchand que de lui demander ce supplément de droit, parce qu'une erreur a été commise par le percepteur des douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES: Sans doute, et si cet article est adopté, nous ne serons plus obligés de réclamer de ce marchand les 10 pour 100 supplémentaires.

M. BROCK : Cela serait très juste.

Article 5.

M. CLANCY : Cette stipulation ne créera-t-elle pas des difficultés Il y a nombre de cas où certains de nos fonctionnaires ne pourront convertir la monnaie étrangère en notre monnaie courante.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils ont des tableaux pour cela. Si les marchandises sont fabriquées en Belgique, par exemple, et achetées en Allemagne, la loi actuelle exige que les prix mentionnés dans la facture devront être acquittés en monnaie ayant cours en Allemagne. Nous voulons que ces fectures puissent être acquittées en monnaie ayant cours en Belgique.

M. HENDERSON : Que signifient les mots "de nouveaux détails devront être donnés dans les factures" ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le projet de loi que je présenterai expliquera cela plus au long. Je crois qu'il s'agit de mentionner plus en détail, dans les factures mêmes, la nature et le contenu des paquets, des colis, etc.

M. BROCK : J'espère que l'honorable ministre verra à ce qu'il n'y ait pas plus de difficultés qu'il n'en existe à présent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette stipulation a pour but d'assurer autant que possible, l'uniformité des factures et de nous permettre de savoir immédiatement ce qu'il faut faire de chacune de ces dernières.

Article 6.

Le MINISTRE DES DOUANES : Supposons qu'il s'agisse d'un article composé de matières différentes, par exemple, de fer et de cuivre, et qu'il y ait un droit de 25 pour 100 sur le fer et de 30 pour 100 sur le cuivre. Si ce composé ne contient que très peu de cuivre, le droit imposé sera de 25 pour 100, tandis qu'à présent, l'importateur doit payer 30 pour 100.

M. CLANCY : Cette stipulation s'applique-t-elle à cette partie de la loi des douanes qui impose un droit de 20 pour 100 sur les articles non énumérés, ou bien l'honorable ministre fait-il deux classes de ces articles ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les articles non énumérés sur lesquels il y a un droit de 20 pour 100, comprennent les marchandises qui ne tombent sous aucune autre définition ; mais il y a une autre catégorie d'articles qui sont le produit de matières différentes dont chacune peut être l'objet d'un droit différent.

M. CLANCY : Je conseillerais à l'honorable ministre de trouver un autre qualificatif pour ces derniers produits et de ne plus les comprendre sous le titre d'articles non énumérés, car, autrement, il les confondrait avec les marchandises non énumérées et sur lesquelles il faut payer un droit de 20 pour 100.

M. BROCK.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le bill lui-même expliquera clairement cette différence, et je ne crois pas qu'il puisse y avoir confusion. Les articles non énumérés dont il est question ici, sont les produits fabriqués de deux ou trois matières différentes, et même plus. Par exemple, un article peut être le produit de l'amalgame du fer et du cuivre. Dans ce cas, il se trouvera dans l'un ou l'autre des classes concernant le fer ou le cuivre. Jusqu'à présent, on imposait sur cet article les droits qu'il fallait payer sur les marchandises fabriquées exclusivement de la matière sur laquelle il fallait payer plus de droits, et qui entrait dans la composition de ce produit. D'après cette stipulation nouvelle, on ne paiera plus que les droits imposés sur la matière qui entre pour la plus grande partie dans la composition de ce produit.

M. CLANCY : Comment le ministre pourra-t-il déterminer un cas de ce genre ? Il me semble qu'il soulève une question bien difficile. Voici un article composé de différentes matières, fer, bois, cuivre, argent, plomb. Comment un percepteur des douanes pourra-t-il déterminer avec certitude la quantité proportionnelle de ces matières dans ce composé ? Je doute même qu'un conseil des douanes puisse résoudre cette question. Je ne veux pas exprimer d'opinion ; je sais que cette question a été étudiée par les fonctionnaires du ministère des Douanes. On a constaté qu'il valait mieux établir une règle arbitraire concernant les articles de ce genre, car il était impossible d'en arriver à une conclusion exacte dans chaque cas. Je ne suis pas opposé au projet de mon honorable ami, mais il me semble qu'il s'embrouille davantage et qu'il ne se tient pas sur un terrain solide.

M. HENDERSON : S'il s'agit, par exemple, d'un article qui contient 75 pour cent d'une matière admise en franchise, et dont le reste se compose d'un produit quelconque sur lequel il y a un droit de 25 pour 100, cet article serait-il admis en franchise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, car nous n'avons pas l'habitude d'admettre en franchise un article qui est le produit d'une matière imposable.

M. HENDERSON : Mais le ministre des Douanes applique l'idée d'un tarif de revenu. Je veux l'aider dans cette tâche.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette stipulation ne va pas aussi loin que le laisse entendre l'honorable député. Cet article restera imposable. Mais c'est là une idée nouvelle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra payer sur cette marchandise un droit de 25 pour 100 tel qu'imposé sur les articles non énumérés.

M. HENDERSON : Cette disposition fait disparaître les articles énumérés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, elle en complète la liste.

M. CLANCY : L'honorable ministre dira peut-être au comité s'il a perçu les droits d'après la liste qu'il nous propose d'adopter, ou s'il désire se départir de la règle arbitraire qui permet de percevoir 25 pour 100 sur ces articles qu'on considère comme tombant dans la classe des articles non énumérés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous voulons faire un changement et établir, croyons-nous, une règle bien juste. Supposons qu'un article se compose d'un dixième de matière sur laquelle il y a un droit de 30 pour 100, et de 9-10es d'une autre matière pour laquelle il faut payer 20 pour 100 de droit, il ne serait pas juste d'exiger 30 pour 100 pour ce composé.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'impose que 20 pour 100, maintenant, sur les articles non énumérés au nombre desquels il place ces composés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, nous exigeons 30 pour 100, et il n'est pas juste de dire que nous rangeons ces produits parmi les articles non énumérés. Une marchandise ne tombe dans cette dernière catégorie que lorsqu'il est impossible de la classer autrement. Les produits composés de fer et de cuivre, par exemple, bien que n'étant pas spécialement mentionnés, ne sont pas considérés comme non-énumérés ; on les classera soit comme articles fabriqués en fer, soit comme articles manufacturés en cuivre.

Article 7.

Que le délai sera prolongé pour produire des réclamations pour remboursement, y compris les réclamations pour remboursement pour cause de dommage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les réclamations pour remboursement doivent être produites, maintenant, dans les dix jours de la date de la déclaration à l'entrée, ou bien elles ne sont plus reçues. Nous avons cru que ce délai n'était pas assez long et nous l'avons prolongé jusqu'à quatorze jours de la date d'inscription ou de débarquement. Quelquefois on fait une déclaration avant même que les marchandises soient arrivées. Très souvent, il arrive que des marchands nous disent : Lorsque ces marchandises furent rendues dans nos entrepôts, lorsque les colis furent ouverts et examinés, nous avons constaté que ces marchandises étaient endommagées ; mais le délai de dix jours étant expiré, nous n'avons pu présenter nos réclamations pour remboursements.

Article 8.

Que les importateurs pourront être exemptés de payer des droits pour des articles endommagés qui sont abandonnées dans certains ces.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est une nouvelle stipulation. Si un marchand reçoit des marchandises qui sont tellement endommagées qu'elles ne valent pas le montant de droits qu'il lui faudrait payer, il pourra abandonner ces marchandises et, dans ce cas, nous aurons le droit, d'après la loi de prendre ces articles et de les détruire, sans obliger l'importateur à payer les droits.

M. HENDERSON : La cause de ces dommages établirait-elle une différence à ce propos, supposons que ces pertes aient été occasionnées par le feu, qu'on n'ait pas apporté assez de soin au chargement de ces marchandises ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette stipulation se rapporte, je crois, à toutes les causes de dommages. L'honorable député constatera que le but des impôts de douane est de nous rapporter des revenus sur des articles de consommation. Si ces marchandises sont tellement avariées que l'importateur aime mieux les abandonner que payer les droits, nous les détruirons et elles ne seront pas mises sur le marché. La question des dommages sera débattue entre l'importateur et ceux qui lui ont expédié ces marchandises.

M. CLANCY : Mais si les dommages sont causés par la compagnie de transport, l'importateur pourra se faire payer par cette dernière. Il abandonnera les marchandises, mais il en recevra la valeur de la compagnie de transport. Dans ce cas quelqu'un devrait payer les droits. Si les dommages arrivent sans qu'on puisse en tenir responsable une personne ou une autre, je comprends que la position de l'honorable ministre serait très juste ; mais il n'en serait pas ainsi si l'importateur peut recouvrer la valeur de ces marchandises. Dans ce cas, si l'honorable ministre ne réclame pas des parties le paiement des droits et s'il n'exige des intéressés que l'abandon des marchandises en question, il va trop loin. Si une compagnie de transport endommage, par sa faute, des marchandises, elle doit être responsable de sa négligence. Voici un homme qui, en chargeant sans précaution aucunes marchandises, endommage celle-ci au point qu'elles n'ont plus de valeur, doit-il être libéré de l'obligation de payer les droits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député doit se rappeler que les revenus que nous percevons nous viennent des droits sur les marchandises qui sont consommées au Canada. Si ces articles ne sont pas mis sur notre marché, le peuple de notre pays n'a rien à payer. Ainsi par exemple, il nous arrive pour $1,000 de marchandises qu'on transporte dans un entrepôt de douanes où elles demeurent un an ou deux, sans que leur propriétaire ait un sou de droit à payer ; puis on les exporte dans un autre pays. Voici ce que nous voulons faire : il y a une certaine quantité de marchandises qui sont tellement endommagées que leur propriétaire déclare qu'il va les jeter par-dessus bord, qu'il n'en veut pas du tout et qu'il aimerait mieux les donner

que payer les droits sur ces articles. Nous prenons ces marchandises, nous ne les expédions pas au marché ; nous les détruisons. Cependant, ces articles auraient été consommés, si nous ne les avions pas détruits, mais, après cela, il faut bien qu'une autre quantité de marchandises semblables nous arrivent pour remplacer les articles ainsi détruits. Si nous examinons cette question au point de vue du ministère des Douanes simplement, la question de l'abandon de ces marchandises doit être réglée avec les compagnies de transport où les personnes qui peuvent avoir causé ces dommages ; mais quant à notre revenu, nous ne percevons d'impôts que sur les marchandises qui sont réellement mises sur notre marché.

M. CLANCY : Je me rappelle un fait dont l'honorable ministre connaît les détails. J'avais payé des droits sur des marchandises qui devaient être mises sur le marché ; elles furent détruites, et jamais elles ne furent revendues. Cependant, l'honorable ministre a perçu les droits sur ces articles. Je pourrais citer d'autres cas semblables, et je sais que, dans une circonstance, mon honorable ami s'est adressé à la Chambre pour obtenir un crédit destiné à rembourser une personne qui avait souffert une perte de ce genre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député vient de mentionner un fait qui prouve encore ce que j'ai avancé. Une certaine quantité de marchandises ont été détruites à Montréal. Les droits avaient été acquittés, mais avant d'être transportées dans les entrepôts de l'importateur, ces marchandises furent détruites. Elles étaient sous notre garde. La loi actuelle ne nous permettait pas de lui rembourser l'argent que l'importateur avait ainsi perdu. S'il n'avait pas payé les droits, nous n'aurions pu l'obliger à acquitter l'impôt, parce que les marchandises n'étaient plus là. Mais il avait payé les droits, les marchandises étaient là et avant qu'il eût pu les avoir en sa possession, elles furent brûlées. Nous avions perçu les droits mais la loi ne nous permettait pas de les remettre à l'importateur en question. Ce cas était si difficile que j'ai inséré une clause spéciale dans les estimations, afin de pouvoir payer ce marchand.

M. CLANCY : Je discute la proposition de l'honorable ministre qui prétend qu'on ne perçoit pas de droit, à moins que les marchandises ne soient livrées à la consommation. Supposons le cas d'un homme qui a payé les droits, qui a transporté les marchandises à ses entrepôts une heure après avoir acquitté le droit ; voici que, par suite d'un accident ou d'une catastrophe quelconque, une partie de ces marchandises représentant une valeur d'un demi-million de dollars est détruite et, par conséquent, ces articles ne sont jamais placés sur le marché. L'honorable ministre ne songera jamais à remettre le montant des droits perçus à l'importateur ainsi éprouvé. Pourtant, il base toute son argumentation sur le principe qu'aucun droit n'est sensé être perçu sur les marchandises qui ne sont pas mises sur le marché.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'expression "mises sur le marché" signifie généralement que les marchandises ont été sorties des entrepôts pour être expédiées aux différents marchands. Une fois que ces articles se trouvent sur les rayons des différents magasins, je ne puis voir comment on pourrait les retrouver. Il faut établir une ligne de démarcation quelconque et c'est pour cela qu'on établit une différence entre les marchandises en entrepôt qui ne sont pas encore mises sur le marché, et les articles retirés d'entrepôt.

M. BROCK : Dans nombre de cas où les marchandises sont partiellement détruites ou endommagées, la manière d'agir du ministère est très juste ; les fonctionnaires établissent la valeur de ces marchandises, et l'on accorde à l'importateur une réduction égale au montant de la perte qu'il a subie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quand ces marchandises sont complètement abandonnées, nous ne faisons payer aucun droit. Nous détruisons ces articles et jamais nous ne les envoyons sur le marché.

M. BROCK : Cependant, ces marchandises peuvent être endommagées ou mouillées, et avoir encore une certaine valeur. Dans ces cas-là, détruisez-vous ces articles.

Le MINISTRE DES DOUANES: Dans ces cas-là, les importateurs n'abandonnent pas leurs marchandises et nous leur accordons une certaine diminution de droit.

M. HENDERSON : Prenons une boîte de fruits qui nous vient de bien loin, mais dont le contenu est entièrement gâté et ne peut être offert en vente, la loi s'applique-t-elle dans ce cas?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans un cas semblable, il serait juste de dire à l'importateur que non seulement il perdra ces fruits, mais qu'en outre, nous lui ferons payer les droits sur ces articles, bien qu'il soit possible que ces fruits n'aient jamais été mis en douane.

Article 9,

Que la base de l'indemnité pour dommage sur des articles en acier et autres articles polis, sera changée.

Le MINISTRE DES DOUANES : La loi actuelle dit que nous ne pouvons accorder d'indemnité pour des articles en acier et autres articles polis, s'ils ne sont endommagés pour au delà de 50 pour cent de leur valeur. Nous avons changé cela et nous accordons une indemnité dans les cas où ces articles seront endommagés pour au delà

de 25 pour cent, tel que nous le faisons pour les autres articles.

Article 10.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est l'article qui se rapporte au cas mentionné par l'honorable député (M. Clancy). Comme le député de Toronto-centre (M. Brock) l'a indiqué, une fois que les marchandises sont sorties de nos mains et sont déposées dans l'entrepôt du marchand, si elles sont consumées par le feu, elles se trouvent couvertes par l'assurance, tandis que si les marchandises brûlent pendant qu'elles sont en notre possession, il lui faut payer les droits et nous ne pouvons lui remettre ce qu'il a payé, sans nous faire autoriser par le parlement, car l'assurance ne couvre pas les marchandises sur le quai. Si elles se trouvent dans l'entrepôt du marchand, en sa possession, alors il les fait assurer ; mais si elles sont détruites pendant qu'elles sont en notre possession, avant qu'elles lui soient parvenues, et s'il se trouve avoir payé les droits sur ces marchandises, nous ne sommes pas autorisés à lui rembourser ce qu'il a payé.

M. CLANCY : Je suis certain que l'honorable député de Toronto-centre pourrait éclairer le comité à ce sujet. Supposons que les marchandises eussent été endommagées par l'eau durant la traversée à un tel point que l'importateur préférât en faire l'abandon plutôt que de payer les droits, et que les ayant fait assurer contre ces avaries, il retirât l'assurance. C'est tout le contraire du cas mentionné par l'honorable ministre. Dans ce cas, le payement devrait être exigé.

M. MONK : Est-il nécessaire d'avoir dans la loi une disposition spéciale à cet effet ? Dans le cas où des marchandises sur lesquelles les droits ont été payés, sont détruites pendant qu'elles sont en la possession de la douane, n'est-ce pas le droit du propriétaire de se faire rembourser les sommes ainsi payées ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, nous ne pouvons pas le faire. Il nous faut demander un crédit spécial à cet effet. Mais c'est ce pouvoir que nous voulons nous faire accorder maintenant.

M. BLAIN : Supposons que dix colis estimés $10 chacun fussent sous la garde de la douane, et que les magasins de la douane fussent détruits par le feu, qui serait responsable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont au risque du propriétaire.

M. BLAIN : Le gouvernement ne serait-il pas responsable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BROCK : Les marchandises sont toutes couvertes par l'assurance durant le voyage, à partir de leur départ de Liverpool jusqu'au moment de leur arrivée à l'entrepôt. Elles sont assurées contre tout accident dès leur départ de Liverpool, durant la traversée, pendant leur séjour à la douane, et même jusqu'au moment de leur livraison au marchand.

Le MINISTRE DES FINANCES : Se trouvent-elles assurées pendant le voyage de terre, une fois arrivées au Canada ?

M. BROCK : Oui, elles sont assurées dans le navire, sur le quai et dans l'entrepôt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas dont a parlé l'honorable député de Bothwell, les marchandises avaient été débarquées dans l'après-midi, et la nuit suivante, avant que le marchand eût eu le loisir de les transporter dans son entrepôt, elles furent détruites.

Par conséquent, elles n'étaient pas assurées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici l'article du bill qui aura trait à la question :

Lorsqu'il aura été établi à la satisfaction du ministre des Douanes que des marchandises ont éprouvé de réels dommages ou ont été détruites en tout ou en partie par un incendie accidentel ou autre cause fortuite, pendant que ces marchandises étaient sous la garde des douaniers, dans un entrepôt de la douane, ou pendant qu'on les transportait en transit d'un port d'entrée à un autre du Canada, ou pendant qu'elles étaient dans les limites d'un port d'entrée, et avant qu'elles eussent été déchargées sous la surveillance des douaniers ; le montant du droit sur tout ou partie des marchandises qu'on aura ainsi prouvé avoir été avariées ou détruites, pourra être réduit ou remboursé ; pourvu que la réclamation soit produite dans le délai de quatorze jours après la date de l'accident, et qu'une estimation régulière des marchandises prétendues endommagées soit faite, aussitôt l'examen possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Peel demande qui serait responsable de la perte des marchandises. Elles se trouveraient au risque du marchand.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, les marchandises. Nous ne parlons en ce moment que des droits.

M. HENDERSON : Lorsque l'administration s'empare des marchandises d'un particulier et les garde en sa possession pendant deux ou trois jours jusqu'à ce que les entrées requises aient été faites, ne serait-il pas raisonnable qu'elle fût entièrement responsable de ces marchandises ? A mon avis, elle devrait l'être.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le gouvernement n'est pas dans l'industrie du magasinage ; c'est là une industrie distincte.

M. BROCK : Les marchandises se trouvent assurées même pendant qu'elles sont en douane.

M. BLAIN : Voici ce que je veux dire : Supposons qu'un pauvre homme importe un article de la valeur de $10. Cet article est expédié de New-York et laissé au bureau

de la douane, ce soir ; il se trouve en la possession de la douane, et l'importateur ne peut le retirer ; il n'en pourrait obtenir possession ; et cet article est brûlé durant la nuit. Est-il raisonnable que ce pauvre homme souffre la perte de cet article ?

Une VOIX : Faites-le assurer.

M. BLAIN : Quelqu'un dit : Faites-le assurer. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent de ces menus objets ne sont jamais assurés.

M. CAMPBELL : Le député de Toronto-centre dit qu'ils le sont.

M. BROCK : Je parle des marchandises importées d'Angleterre ou d'ailleurs.

M. BLAIN : Voici dix menus objets à la douane, en la possession du gouvernement, et ils sont consumés par le feu ; le gouvernement ne devrait-il pas être responsable ? Est-il raisonnable que ces dix particuliers subissent la perte de leurs effets ? N'est-il pas juste que le gouvernement, ayant ces articles en sa possession, en soit responsable jusqu'à ce que les acheteurs aient la chance de les avoir en main ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Si le principe est juste en ce qui regarde un petit objet, il devrait s'appliquer également dans le cas d'envois considérables de marchandises gardées en magasin. La question est de savoir si le gouvernement doit être tenu responsable de marchandises simplement parce qu'elles ont été placées dans l'entrepôt. Le principe est le même dans tous les cas. Je ne vois pas sur quoi vous vous fonderiez pour tenir le gouvernement responsable. Le gouvernement n'agit qu'en qualité d'agent en passant ces marchandises par la douane et en percevant le droit.

M. BROCK : Si les articles sont envoyés par la poste et perdus, je ne crois pas que le gouvernement soit responsable de leur perte.

Article 11.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cet article et le suivant, comme on pourra le constater, sont simplement empruntés au tarif des douanes. Comme ceci doit faire partie de l'Acte du revenu consolidé, dans les statuts revisés, nous avons, pour plus de commodité, pris cet article et le suivant, dans le tarif des douanes, sans y rien changer.

Article 13.

M. LANCASTER : Quels fonctionnaires l'honorable ministre se propose-t-il de charger de ce devoir ? J'ai eu occasion d'observer que certains agents—je ne dis pas ceux de la douane particulièrement—sont assez négligents dans leur manière de faire prêter serment. Ils semblent croire que du moment que la personne a signé un document et a dit : C'est parfait, que leur devoir est accompli.



M. INGRAM : C'est ainsi que font les avocats.

M. LANCASTER : Non, avec tout le respect dû à mon honorable ami, ce n'est pas ainsi que font les avocats. Le choix des agents qui seront chargés de faire prêter serment devrait être fait avec prudence. Certains fonctionnaires, et non pas de rang inférieur, sont très négligents sur ce point, et dans le cas d'une poursuite pour parjure, le coupable pourrait éviter la condamnation en invoquant quelque défaut de forme. J'insiste auprès du ministre, il faudra user de prudence dans le choix des agents qui seront chargés de ce devoir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Actuellement, un agent pour cette fin ne peut être nommé que par arrêté ministériel ; nous demandons que le ministère des Douanes soit autorisé à faire directement la nomination. Le ministère mettra la même discrétion dans le choix de ces agents que s'ils devaient être nommés par arrêté ministériel.

M. HENDERSON : Ils ne sont autorisés à faire prêter serment que pour les fins de la loi des douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

Article 14.

Le MINISTRE DES DOUANES : Présentement, les compagnies de chemins de fer et de navigation sont tenues de payer le supplément dû aux employés qui travaillent en dehors des heures réglementaires. Depuis nombre d'années elles ont protesté contre cette obligation. Leur prétention est que ces agents sont nommés pour la protection du fisc et que le gouvernement canadien devrait se charger de les payer. Lorsque les employés ont été en fonctions en dehors des heures réglementaires, qui sont de huit heures du matin à six heures du soir, nous avons taxé les compagnies de chemins de fer et de navigation au taux de 25 cents de l'heure, et les sommes ainsi payées par elles au receveur général, sont ensuite payées par le percepteur des douanes à ceux qui y ont droit. Je n'ai jamais pu trouver de réponse satisfaisante à la prétention émise par les compagnies de transport, que l'administration devrait se charger de payer elle-même ses employés. J'aurais pu leur dire que les affaires doivent être faites entre certaines heures; mais c'est notre devoir de faciliter le commerce, et il serait déraisonnable et impraticable d'exiger qu'elles fissent circuler leurs trains entre huit heures du matin et six heures du soir. Elles soutiennent que c'est à nous de percevoir notre revenu et de payer nos employés, et je dois avouer qu'ils me paraissent avoir les arguments les plus forts de leur côté. Si nous avons hésité jusqu'à présent à nous charger de cette dépense, c'est qu'un ministre n'aime guère à s'imposer une dépense qui s'élèvera à plusieurs milliers de dollars. Mais j'ai résolu de demander à la Chambre d'accorder un crédit qui

nous permette à l'avenir de payer nous-mêmes les appointements de ces hommes, qui sont nos employés et exécutent la besogne que nous leur assignons. Toutefois, en vertu de cette résolution, nous nous réservons le droit dans les cas où nous considérerons que ce travail supplémentaire est demandé, non pas dans l'intérêt public, mais dans celui des particuliers, de mettre la dépense à la charge de ces intérêts. Par exemple, si une compagnie de chemin de fer nous demandait les services d'un homme à Boston pour y faire l'examen des bagages à destination du Canada, afin qu'ils puissent voyager en transit, nous considérerions que ce service étant exécuté pour la commodité de la compagnie, c'est elle qui devrait en être chargée.

M. HUGHES (Victoria) : Qui est-ce qui détermine les appointements d'un employé, à Boston, par exemple ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le département des Douanes fixe ces appointements.

M. INGRAM : Je dois dire que le département des Douanes paye de très minimes appointements à ces hommes, si l'on considère les devoirs pénibles qu'ils ont à remplir. Le gouvernement est tenu d'avoir des douaniers à la frontière nuit et jour ; mais je ne pense pas que les douaniers à la frontière éprouvent autant de fatigue que certains de ceux de l'intérieur du pays. Par exemple, un voyageur arrive de l'état de New-York dans la province de l'Ontario ; il peut arriver à n'importe quelle heure de la nuit, et le douanier peut être requis pour le service. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Michigan Central, à Saint-Thomas, contribuent à peu près $25 par mois en vue de défrayer les appointements de ces douaniers, et à mon avis, c'est une très faible somme. Si le ministre remédie à cet état de choses, il fera une bonne œuvre. Des employés qui sont éveillés à toutes heures de la nuit pour le service du pays devraient être mieux payés qu'ils ne sont maintenant.

M. HUGHES (Victoria) : On a annoncé il y a quelque temps dans les journaux que les bagages entrant au Canada ne pouvaient être envoyés en transit qu'à destination de certains endroits. Par exemple, des voyageurs partis de Chicago, à destination de Smith's Falls, et enregistrant leurs bagages en conséquence, les verraient détenus à la frontière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le commissaire, il y a quelque temps, je pense, eut une conférence à ce sujet avec les représentants des compagnies de transport. Ils étaient désireux que les bagages, autant que possible, fussent examinés à la frontière ; mais on désigna quelques endroits sur lesquels les marchandises pouvaient être expédiées en transit. La difficulté était la suivante : supposons que les marchandises fussent à destination de quelque endroit autre qu'un port d'entrée et situé au delà de Cobourg. Les marchandises ne pourraient être expédiées en transit plus loin que Cobourg, et on les détiendrait à cet endroit pour en faire l'examen. Le voyageur arrivé à sa destination ne trouverait pas ses bagages. On a trouvé qu'il serait plus expédient de les faire examiner à la frontière. Mais il est arrivé dans certains cas que les marchandises qui auraient dû être détenues à Cobourg pour être examinées, étaient livrées par la compagnie de chemin à l'autre endroit, non érigé en douane. C'est la raison de l'arrangement intervenu entre le commissaire et les compagnies de chemins de fer, en vertu duquel certains points furent désignés pour l'examen des articles.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai remarqué que cette liste ne désignait qu'un petit nombre d'endroits pour l'expédition des malles en transit. Par exemple, la ville que j'habite n'est pas sur la liste, de sorte qu'un voyageur à destination de cet endroit serait contraint de faire examiner ses bagages à la frontière, à minuit peut-être.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si les malles de l'honorable député n'étaient pas expédiées par le train même dans lequel il voyageait, elles le seraient dès le lendemain.

M. MONK : Cette mesure va-t-elle nécessiter la nomination d'un grand nombre d'employés ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle ne nécessitera pas de nouvelles nominations, mais elle occasionnera une dépense très forte.

M. MONK : Le service coûtera-t-il beaucoup plus qu'auparavant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je pense que nous pourrons le réorganiser pour qu'il soit moins coûteux ; mais le pays aura beaucoup plus à payer, puisque nous n'aurons plus le revenu que nous retirons aujourd'hui de cette source.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il fait l'estimation de ce que nous coûtera ce service ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je pense que, tout compté, il coûtera près de $70,000, et il se pourrait que je me visse contraint de demander un crédit de $100,000 pour cette fin.

M. CLANCY : L'honorable ministre se propose-t-il de fixer, dans chaque cas, la rémunération des employés du département qui feront ce travail supplémentaire, ou bien se propose-t-il de nous soumettre une échelle générale, afin que la Chambre sache ce qu'il paye dans chaque cas. Je ne m'oppose pas à la réforme que l'honorable ministre veut introduire, car l'état de choses qu'il nous a fait connaître constitue une injustice, et je ne vois pas pourquoi le changement ne

serait pas effectué et la dépense mise à la charge de ceux qui doivent la suporter, savoir les compagnies. Mais la question est de savoir si l'honorable ministre s'attribue le pouvoir de régler tous ces cas suivant son caprice, ou s'il va nous soumettre une échelle fixe.

Le MINISTRE DES DOUANES : La rémunération ne se fera pas suivant mon caprice, mais je pense bien qu'elle se fera dans une bonne mesure d'après mes recommandations. Il faudra que je soumette la proposition à mes collègues et que j'obtienne un arrêté ministériel. Il y a nombre d'années, un arrêté fut émis fixant le taux de la rémunération à être payée par les compagnies de chemins de fer, à 25 cents de l'heure, et dans mon opinion, ce n'est pas trop.

M. INGRAM : Est-ce là ce qui se paye à la frontière ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce qui se paye dans tous les cas où un douanier fait le service. Ce supplément lui est payé en outre de ses appointements. Prenez le port de Montréal, où il nous faut avoir des douaniers en service, sur les quais, la nuit ? Ces hommes reçoivent $500 par année, mais ils gagnent $60 ou $70 de plus en travaillant en dehors des heures réglementaires, la nuit. Les compagnies de transport payent ces hommes aujourd'hui au taux de 25 cents de l'heure. Avec le nouvel arrangement, les hommes continueraient à faire la même besogne, mais ils seraient payés par nous, au lieu de l'être par les compagnies de chemins de fer. Nous comptons être en mesure de réorganiser le service de manière à le rendre un peu moins coûteux. Je ne pense pas qu'un homme travaillant de huit heures du matin à six heures du soir, puisse donner un bon service, s'il lui faut travailler aussi la nuit. Le service pourra être réorganisé, je pense, de manière à ce que les hommes travaillent un certain nombre d'heures et soient ensuite remplacés par d'autres.

M. MONK : Aux Etats-Unis, est-ce l'Etat qui paye pour ce service ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je pense que l'Etat y supporte toute la dépense de la perception du revenu et le jour et la nuit.

M. INGRAM : Si vous avez une équipe de nuit et une équipe de jour, je ne vois pas quelle nécessité il y aura de payer les hommes pour travail supplémentaire, si ce n'est dans certains cas exceptionnels où un homme de l'une des équipes se trouvera malade et devra être remplacé par quelqu'un de l'autre équipe. Mais le grief que je soumets a trait aux ports d'entrée où il n'y a pas d'équipe de nuit. Un voyageur peut arriver de l'Etat de New-York et faire expédier sa malle à ce port d'entrée. Ce qu'il voudrait et ce que la compagnie de chemin de fer voudrait c'est qu'on lui livre sa malle immédiatement en arrivant à la station, et que le douanier en fasse aussitôt l'examen. Si un employé régulier est forcé d'interrompre son sommeil pour venir faire ce service, il mérite du supplément. Dans la ville que j'habite les compagnies de chemins de fer ont eu l'habitude de payer au taux de $25 par mois pour cette besogne ; et si l'honorable ministre veut réorganiser ce service et payer ces hommes plus cher, il fera ce qui n'est que juste.

M. CLANCY : L'article 14 de cette résolution est d'une grande portée. Elle donne à l'Exécutif le droit de réduire les droits. Actuellement, il a le droit de remettre les droits, mais non pas de les réduire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mon honorable collègue, le ministre des Finances, a fait voir dans son discours du budget que, si l'Exécutif a le droit de retrancher le droit complètement, il n'a pas celui de le réduire. Il y a bien des cas dans lesquels le gouvernement serait disposé à réduire le droit en vue de venir en aide aux fabricants de certaines classes de marchandises, mais où il ne se croirait pas justifiable d'en faire remise entière.

M. CLANCY : Je n'hésite pas à dire que cette proposition est des plus déraisonnables. L'administration a aujourd'hui le pouvoir de faire remise des droits, mais seulement dans certaines conditions. Elle est autorisée à permettre l'entrée en franchise de certains articles, pour certaines fins clairement déterminées. Mais aujourd'hui l'honorable ministre demande qu'on lui accorde, indépendamment de toute garantie de cette nature, le pouvoir de réduire ces droits et virtuellement de fixer le tarif, ce qui est une prérogative de cette Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne m'attribue pas ce pouvoir à moi-même.

M. CLANCY : Cela revient au même. Tout ce que l'honorable ministre aura à faire c'est d'obtenir un arrêté ministériel, que ses collègues, sur sa recommandation, émettront certainement ; et le gouverneur général ne refusera pas de sanctionner un tel arrêté. Je ne connais rien de plus dangereux que de remettre ainsi au ministre des Douanes le pouvoir de fixer les droits au taux qu'il voudra bien. Je me rappelle que lorsqu'on proposa naguère de donner au gouvernement le pouvoir d'admettre en franchise certains articles qui entraient dans la confection d'autres objets manufacturés ici, l'honorable ministre du Commerce et l'honorable ministre des Douanes lui-même, protestèrent vivement contre la proposition. Mais la proposition qu'on nous fait aujourd'hui est beaucoup plus hardie. Naguère l'exercice de ce pouvoir était astreint à de nombreuses conditions, sans lesqulles le ministre ne pouvait rien faire. Aujourd'hui, il ouvre la porte

aussi grande qu'il peut et demande qu'on l'autorise à réduire les droits sur n'importe quel article, sans consulter le parlement.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député se trompe entièrement. Vous observerez que ceci est un paragraphe qui doit être ajouté à l'article 245 de l'Acte ; ce sera le paragraphe " U." Nous avons déjà fait tout l'alphabet jusqu'à la lettre " T " inclusivement. Vous avez donc déjà donné à l'exécutif—non pas à moi,—le pouvoir de faire des règlements au sujet de beaucoup de choses, par exemple, au sujet de l'abatage des bestiaux et de la moûture du maïs en transit.

M. CLANCY : Le Gouverneur général agit-il de son propre mouvement ou sur la recommandation de l'honorable ministre et de ses collègues?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le Gouverneur en conseil, l'Exécutif, qui doit agir.

M. CLANCY : Mais le Gouverneur en conseil agit-il de lui-même ou sur la recommandation du ministre?

Le MINISTRE DES DOUANES : La recommandation dans ces cas vient probablement du ministre des Douanes. Naturellement, il faut qu'elle vienne de quelqu'un. En vertu du paragraphe " L " aujourd'hui en vigueur, l'Exécutif est autorisé à déclarer admissible en franchise les articles entrant dans la confection de produits manufacturés au Canada. On demande maintenant d'autoriser l'Exécutif à réduire les droits sur cette même classe d'articles, au lieu de les déclarer admissibles en franchise.

M. MONK : Je ne pense pas que ce soit la même chose du tout. Je n'ai pas lu l'article de la loi dont parle l'honorable ministre ; mais je comprends que, dans certains cas déterminés mentionnés dans l'Acte, l'Exécutif peut déclarer admissibles en franchise certains articles qui y sont spécifiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas spécifiés, mais classifiés généralement : articles pour des fins de fabrication.

M. MONK : Mais pour quels motifs et dans quelle mesure l'Exécutif réduirait-il les droits? Ce serait un pouvoir discrétionnaire très grand.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas plus que celui qui existe aujourd'hui.

M. MONK : Beaucoup plus grand. L'Exécutif ne peut aujourd'hui déclarer admissibles en franchise que certaines classes d'articles déterminées par le parlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La seule différence, c'est que nous demandons qu'il soit autorisé à réduire les droits, au lieu qu'aujourd'hui il peut simplement déclarer les articles admissibles en franchise.

M. MONK : Mais on se propose aussi d'ajouter aux classes d'articles sur lesquelles le droit pourra être réduit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Clancy) a parlé de certaines limitations bien claires, lesquelles, dit-il, ne seront pas applicables dans le cas actuel. Il prend cet article quatorze et le juge par lui-même. Mais ce n'est là que le canevas du bill qui sera présenté. En conformité à la règle concernant les mesures de cette sorte, des résolutions sont d'abord présentées au comité. Mais ces résolutions ne donnent pas le projet de loi dans tous ses détails. Toutes les restrictions qui existent lorsqu'il s'agit de déclarer certains articles admissibles en franchise s'appliqueront lorsqu'il s'agira de réduire les droits. Assurément, si l'Executif peut être autorisé, comme il l'est aujourd'hui, à faire la remise complète du droit, il devrait pouvoir être autorisé à faire un peu moins que cela.

M. LANCASTER : Le ministre des Finances voudra bien observer que dans un cas il déclare simplement que certains articles seront admissibles en franchise, tandis que dans l'autre il fait tout un tarif. Le parlement a établi le tarif, mais, avec certaines restrictions, il a autorisé le ministre des Douanes, ou le cabinet, à permettre l'entrée libre de certains articles servant à la confection de certains objets. Mais ce ne serait plus du tout la même chose si le parlement, après avoir déclaré, par exemple, que les droits sur certains articles seraient de 30 pour 100, donnait au gouvernement le droit de dire à une catégorie de fabricants : Parce que nous vous aimons, ou pour quelque autre raison, nous admettrons ces articles à quinze pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Suivant la formule dont vient de se servir mon honorable ami (M. Lancaster), aujourd'hui, nous pouvons dire : Parce que nous vous aimons, ou pour quelque autre raison (je me sers des expressions dont il s'est servi), nous vous permettrons de recevoir ces articles, non pas à taux réduit, mais en franchise.

M. MONK : Non, les cas sont spécifiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Monk) se trompe, les spécifications ne sont pas changées ; les conditions sont les mêmes dans les deux cas. Un fabricant nous demande de déclarer un certain article admissible en franchise. Nous trouvons peut-être qu'il ne serait pas raisonnable d'aller aussi loin, car c'est un grand privilège ; mais nous trouvons d'autre part qu'il a assez bien démontré qu'il est opportun de réduire le droit. Nous demandons qu'on nous permette simplement de réduire le droit au lieu de déclarer les marchandises degrevées de tout droit. Je ne conçois pas

qu'on puisse prétendre que cette proposition implique une extension des pouvoirs de l'Exécutif. Si nous avons déjà le pouvoir, dans les cas spécifiés, de faire remise complète, assurément, on n'étend pas nos pouvoirs en déclarant que nous pourrons faire remise d'une partie seulement de ce droit.

M. MONK : Supposons que vous désiriez augmenter le droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais ce n'est pas ce qui est demandé.

M. CLANCY : Assurément, l'honorable ministre des Finances ne dira pas que c'est là une réponse. Il propose que l'Exécutif soit revêtu d'un pouvoir qui appartient au parlement seul, celui de fixer le percentage douanier. L'entrée des marchandises à taux réduit, et leur entrée en franchise sont deux choses absolument différentes.

Une VOIX : Présentez une motion.

M. CLANCY : Non, la motion pourra être présentée plus tard. Quel serait l'effet de cette mesure ? Les ministres ont représenté aux électeurs qu'ils ont fait disparaître certains droits protecteurs dont ils se plaignaient, et que leur ont-ils donné en retour ? Un percentage moins élevé sur certaines matières premières entrant au pays. Le parlement a cru à propos d'autoriser l'Exécutif, ou le ministre (pour être plus près de la vérité) à déclarer, dans certaines conditions, certains articles admissibles en franchise. Or, si on accorde au ministre ou à l'Exécutif (ça revient au même)——

Le MINISTRE DES DOUANES : Ça ne revient pas au même.

M. CLANCY : Au même, absolument. Si l'honorable ministre soumettait un arrêté au conseil, et que le gouveneur refusât d'y accéder, le ministre démissionnerait. L'honorable ministre sait bien que ses recommandations sont acceptées ; leur adoption est une simple formalité. Mais j'ai l'espoir que le parlement ne renoncera en faveur d'aucun particulier au droit de fixer le percentage douanier. Ils peuvent être longtemps sans commettre d'abus,—je ne suis pas très sûr qu'il ne s'en produira pas,—bien que d'une manière générale, je pense, il ne s'en est pas produit. Mais ce n'est pas du tout la même chose que d'accorder à l'Exécutif le pouvoir spécial de déclarer certains articles admissibles en franchise dans certaines circonstances, et de lui accorder le pouvoir de déterminer quels seront les droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami attaquait le droit de l'Exécutif, il toucherait à la question.

M. CLANCY : Ce n'est pas du tout ce que je fais.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en quoi il se montre illogique. S'il s'en prenait au droit de l'Exécutif de s'occuper du tout de la question, alors je pourrais admettre qu'il base son argumentation sur un principe quelconque. Maintenant il est bien entendu que l'Exécutif ne pourra rehausser le droit ; ce principe n'est pas en jeu. Mais supposons qu'un fabricant à la veille de s'engager dans une nouvelle industrie vienne nous trouver et nous dise : Je me sers d'un certain article, et pour l'encouragement de mon industrie, j'aimerais à le faire déclarer admissible en franchise. Nous lui répondons : Non, nous ne pouvons acquiescer à votre demande, le droit est un item considérable, nous ne voulons pas le perdre, et nous ne trouvons pas que vous avez bien établi la justesse de votre prétention. Votre industrie jouit déjà d'un certain avantage en vertu du tarif, et si nous vous accordions en outre l'entrée libre de vos matériaux, vous vous trouveriez indûment avantagé. Mais peut-être dira-t-il alors : Il ne m'est pas possible de m'adonner à cette industrie dans ces conditions ; ne pouvez-vous pas m'accorder quelque concession ? Alors l'Exécutif aurait le pouvoir de lui dire : Non, nous ne vous permettrons pas d'importer cet article absolument en franchise ; mais nous vous permettrons de l'importer à taux réduit. Si le parlement doit être seul chargé de la fonction dans un cas, il doit être seul chargé dans l'autre cas également. Les conditions sont les mêmes dans les deux cas, et s'il n'est pas expédient d'autoriser l'Exécutif à accorder une réduction de droits dans ces conditions déterminées, certes il ne l'est pas davantage de l'autoriser à exempter ces articles de tout droit. Mon honorable ami dirait au fabricant : Non, nous ne pouvons pas vous accorder cela du tout. Nous pourrions obtenir un revenu considérable de cette source ; mais, si nous suivions la ligne de conduite indiquée par mon honorable ami, nous serions contraints de faire le sacrifice de tout ce revenu et de déclarer l'article franc de droit.

M. INGRAM : Vous parlez d'articles entrant dans la fabrication d'autres objets ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. INGRAM : Supposons que le fabricant confectionne une classe de produits soumis à un droit de tant ; le gouvernement serait-il autorisé à dire : Nous trouvons le droit trop élevé, et nous allons, par arrêté ministériel, le réduire encore une fois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons le pouvoir aujourd'hui de supprimer le droit entièrement, et en vertu de l'amendement nous voulons être autorisé à lui dire : Non, nous ne pouvons vous accorder cet avantage ; mais nous pouvons vous aider en réduisant le droit. Mon honorable ami nous obligerait lui à tout lui abandonner.

M. INGRAM : Non, je dis que c'est un trop grand pouvoir à attribuer à l'Exécutif. Un fabricant s'engage dans une industrie avec l'entente qu'il aura une protection de

tant ; je dis qu'en justice pour cet homme, le parlement seul, en session, devrait pouvoir modifier ce droit. Mais si dans la fabrication de ces produits, ce fabricant se sert d'une matière première quelconque, soumise à un certain droit, et que ce droit n'est à l'avantage d'aucun autre fabricant, alors il peut être à propos de réduire le droit sur cette matière brute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas nécessairement sur la matière brute, mais sur la matière première des articles entrant dans la confection du produit.

M. INGRAM : Ma prétention est celle-ci : un tarif établi par nous ne devrait pas pouvoir être modifié au moyen d'un arrêté ministériel. L'honorable député a parlé de la volonté du ministre. Supposons que vous n'aimiez pas le fabricant, supposons que vous désiriez le prendre à la gorge et lui dire : A moins que vous ne fassiez ceci ou cela, nous allons réduire les droits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La proposition actuelle est en vue de réduire les droits sur certains articles, qui ne sont pas nécessairement de la matière brute, mais qui entrent dans la confection du produit. Maintenant, si un particulier se présente à nous et nous demande de lui accorder sur un article qui n'est pas fabriqué au Canada une réduction, laquelle ne saurait gêner en rien aucune autre industrie, nous pourrions lui venir en aide dans une certaine mesure, mais ce serait trop que d'exempter entièrement l'article du droit. Nous nous contenterions dans ce cas d'abaisser le droit, et l'honorable député pense qu'en nous autorisant à le faire, on augmenterait notre pouvoir. S'il prétendait que l'Exécutif ne devrait pas être autorisé à toucher du tout au tarif, il y aurait là un principe. Un fabricant désire obtenir un certain privilège et nous avons déjà le pouvoir d'exempter l'article en question de tout droit ; est-ce donc augmenter nos attributions que de nous autoriser à lui dire: Non, nous ne l'exempterons pas de tout droit, mais nous abaisserons ce droit ?

M. INGRAM : Un fabricant s'engage dans une certaine industrie avec l'idée qu'il va recevoir telle mesure de protection, et le gouvernement, entre deux sessions de la Chambre, intervient et prend un arrêté réduisant les droits sur cet article en particulier, avec le résultat de le forcer à renoncer à son entreprise. Je dis qu'un tel pouvoir ne devrait appartenir qu'au parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons aujourd'hui le pouvoir, tous les gouvernements l'ont eu, de déclarer cet article admissible en franchise, bien que cela puisse avoir pour résultat de le forcer à renoncer à l'exploitation de cette industrie. Où est la différence ?

M. INGRAM : Oui, et c'est ce que je trouve mal à propos, que vous puissiez le déclarer exempt de droit, sans l'assentiment de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette attitude est logique, mais ce n'est pas celle du député de Bothwell.

M. CLANCY : Voici un manufacturier qui fabrique une certaine classe d'articles, et il prétend qu'il a dû cesser de fabriquer cette classe d'articles, parce que l'honorable ministre, qui est libre-échangiste, refuse de lui accorder une protection suffisante. L'honorable ministre nous dit qu'il protège moins ce fabricant en lui accordant une réduction de droits qu'en supprimant le droit complètement. Ce raisonnement parait très juste, mais en réalité il ne l'est pas. Lorsque le ministre exempte un article de tout droit, il lui faut établir que c'est dans l'intérêt public. Mais d'après sa propre théorie, s'il abaisse le droit, au lieu de lui accorder plus de protection, comment peut-il soutenir qu'il le fait dans l'intérêt public ? Cette mesure donne un tel pouvoir à l'honorable ministre, qu'il serait aussi bien de le dispenser tout de suite de l'obligation de venir à la Chambre pour y faire fixer les droits sur aucune des marchandises que nous importons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis stupide, peut-être, mais je ne saisis pas la force du raisonnement de mon honorable ami. La procédure est la même dans les deux cas. Vous pouvez le faire par voie d'arrêté ministériel. On a dit que cela voulait dire le ministre des Douanes ; je ne dirai pas le contraire, car nous avons beaucoup de respect pour ses recommandations. La chose doit se faire en la manière ordinaire : Le ministre doit présenter un rapport au conseil ; le conseil doit rendre une décision sur ce rapport, et la décision doit être publiée à l'officiel. Cette condition qui existe aujourd'hui lorsqu'il s'agit de déclarer un article admissible en franchise, sera encore de rigueur quand il s'agira de réduire les droits.

M. CLANCY : Ce n'est pas la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense que c'est bien la question.

M. CLANCY : Il ne s'agit pas de savoir qui va opérer la réduction, où de quelle manière on s'y prendra pour l'opérer. C'est déjà aller très loin que de permettre au gouvernement de déclarer, par arrêté ministériel, que certains articles imposables seront dorénavant libres de tout droit. Ce pouvoir additionnel va trop loin ; il met entre les mains de l'administration une arme qui ne devrait être laissée à aucun gouvernement, quel que soit le parti au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne demandons pas une extension de nos pouvoirs. Nous demandons moins que nous avons déjà.

M. HENDERSON : Je pense que l'honorable ministre veut se faire attribuer un pou-

voir dont il se servira beaucoup plus que du pouvoir qu'il détient actuellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas.

M. HENDERSON : Le ministre en tout temps a besoin de revenu. Il hésite à supprimer les droits sur tel ou tel article parce qu'il se rend compte qu'il va perdre le revenu provenant de cette source. Cette considération seule est suffisante pour le restreindre dans l'exercice de ce pouvoir extraordinaire dont le gouvernement a été revêtu depuis tant d'années. Oui, c'est là un pouvoir extraordinaire, et peut-être nous sommes-nous trompés en l'accordant. Il pourrait être à propos de revenir sur nos pas, de défaire un peu de ce que nous avons fait. Mais quand il s'agit d'une simple réduction des droits, le ministre peut dire : Il me faut du revenu; voici un article sur la liste qui est soumis à un droit de 25 pour cent. Il n'est importé au Canada qu'une petite quantité de cet article sous l'empire du droit de 25 pour cent ; je m'en vais le réduire à 15 pour 100, pour faire plaisir au fabricant et j'obtiendrai beaucoup plus de revenu sous l'empire d'un droit de 15 pour 100, que sous celui d'un droit de 25 pour 100. Je crains donc que ce pouvoir, ne serait-ce que dans le but d'augmenter le revenu, ne fût exercé beaucoup plus que le pouvoir actuel consistant à déclarer certains articles admissibles en franchise. Le gouvernement serait porté, en vue de satisfaire aux besoins du fisc, d'accorder de ces réductions qui seraient peut-être absolument à l'encontre de la volonté du parlement. C'est là une considération très forte, et nous ferions bien d'y réfléchir sérieusement avant d'ajouter une telle disposition à la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avoue que le sujet est important, et il n'y a rien qui s'oppose à ce que nous reconsidérions la mesure, avant que le bill soit présenté et scumis au vote. Il n'y a aucun désir de la part du ministère d'exercer ce pouvoir fréquemment. L'honorable député prétend que c'est là un pouvoir extraordinaire ; mais il reconnaîtra, je pense, que non seulement l'administration actuelle, mais les précédentes également, ne l'ont exercé que bien rarement; et je suis persuadé que le gouvernement continuera à ne l'exercer qu'exceptionnellement et pour de valables raisons.

M. SCOTT : Certes, à cette heure matinale, je ne me propose pas de prolonger la discussion sur le tarif différentiel ; mais je désire faire un appel à l'honorable député de Peel (M. Blain) au sujet d'une des personnes dont il a parlé, l'auteur de l'une des déclarations présentées à la Chambre, ce soir. M. W. Trant, de Régina, est un homme de bonne réputation, et comme nous tous il a sa réputation à sauvegarder. L'allusion faite par l'honorable député de Peel à la personnalité de M. Trant, était, pour dire le moins, très désagréable——



L'ORATEUR SUPPLEANT : Il va me falloir, je crains, empêcher cette discussion d'être reprise.

M. SCOTT : J'ai l'honneur de proposer que ce comité——

L'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité a décidé de s'en tenir à la discussion des diverses résolutions, et c'est mon devoir de me conformer à sa décision.

M. BLAIN : Je ne me propose aucunement de rien changer à ce que j'ai dit. Tout ce que je puis ajouter, c'est que je désire vivement avoir une nouvelle occasion de faire la même déclaration.

On fait rapport des résolutions ; elles sont lues une deuxième fois et adoptées.

Le MINISTRE DES DOUANES propose la première lecture du bill (n° 174) portant modification de l'Acte des Douanes.

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

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre lève sa séance.

M. SCOTT : M. l'Orateur, est-il permis de faire une déclaration à la suite de cette motion?

M. l'ORATEUR : Non, il n'est pas régulier de faire aucune déclaration à la suite d'une motion de suspension de la séance. Il est permis de soulever une discussion à la suite d'une motion d'ajournement proposée par un député dans le cours d'une séance de la Chambre ; mais lorsque nous en sommes à lever la séance, la seule question qu'on soit admis à discuter, est celle de savoir si la Chambre doit ou non suspendre ses travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sûr que l'honorable député (M. Scott) trouvera d'autres occasions de reprendre cette discussion, s'il le juge à propos, mais je ne crois pas que cela soit expédient à l'occasion de la présente motion.

M. MONK : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel sera demain l'ordre du jour?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous continuerons en comité des subsides la discussion des item qui restent du budget du département des Travaux publics, à l'exception d'un, lequel, en vertu d'une entente avec l'honorable chef de l'opposition, sera réservé. Puis, nous prendrons le budget de l'honorable ministre de la Justice, ou de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, suivant les circonstances. Si l'honorable ministre de la Justice peut être présent, ce sera son budget que nous soumettrons ; sinon, ce sera celui de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense.

M. ROCHE (Marquette) : M. l'Orateur, je désire donner avis à l'honorable ministre des Finances que, lorsqu'il proposera demain

que la Chambre se forme en comité des subsides, je présenterai une résolution relative à la participation des employés du service civil aux élections qui vont avoir lieu prochainement au Manitoba.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 1.15 heures, vendredi matin.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 15 mai 1903.

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

### PREMIERES LECTURES.

Bill (n° 175) relatif à la "Century Life Insurance Company".—(M. Morrison).

Bill (n° 176) pour constituer en corporation la "Canadian Transportation and Storage Company".—(M. German).

### BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE propose :

Que lundi prochain, les ordres et projets de loi d'intérêt public soient les premiers appelés à 8 heures p.m., s'ils n'ont pas été appelés plus tôt.

La motion est adoptée.

### AJOURNEMENT POUR LES FETES.

Le PREMIER MINISTRE propose :

Que lorsque la Chambre lèvera sa séance mercredi, le 20 du courant, ses travaux soient suspendus jusqu'à mardi, le 26 du courant.

La Chambre connaît sans doute la raison d'être de cette motion. Le 21 mai prochain sera jour de fête (l'Ascension) ; et il en sera de même du 25 mai (Anniversaire Victoria). Comme il n'y aurait dans cet intervalle qu'un jour de séance, vendredi, on m'a suggéré que dans les circonstances, il vaudrait mieux que la Chambre ne siégeât pas ce jour-là, et que les travaux fussent interrompus pendant toute la période mentionnée dans la motion.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

La motion est adoptée.

### QUESTION DE PRIVILEGE.

M. O.-E. TALBOT (Bellechasse) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demande la parole pour un fait personnel. Le "Citizen", d'Ottawa, de ce matin, contient l'entrefilet suivant :

Dans le cours de l'altercation qui s'ensuivit, M. Talbot, de Bellechasse, commit l'imprudence de lancer une raillrie gratuite à l'adresse de M. Blain, lequel répliqua par une allusion indirecte à une histoire que M. Talbot regarde comme l'insulte la plus exaspérante qu'on puisse lui faire.

Un peu plus bas, je lis :

"Ce n'est pas plus petit que vous n'êtes vous-même," cria M. Onésiphore-Ernest Talbot.

"Voilà encore un autre petit membre," répliqua vivement M. Blain ; "qu'il s'occupe de certaines petites choses qui grouillent sur sa personne."

Quelques députés ricanèrent ; d'autres parurent stupéfiés ; mais personne ne dit mot, bien que plusieurs députés sans doute se rappelassent la scène qui eut lieu il y a quelques sessions passées, lorsque le même M. Talbot et le regretté N. Clarke Wallace se querellèrent à propos d'une observation de même nature.

J'ajouterai, M. l'Orateur, que ce matin j'ai eu une entrevue avec le reporter du Citizen, M. MacLeod, qui était dans la galerie, hier soir, et M. MacLeod m'a promis de rectifier cet article. Maintenant, je ferai appel à l'honorable député de Peel (M. Blain), et je lui demanderai (comme je ne les retrouve pas dans le compte rendu des Débats) s'il a réellement prononcé ces paroles ?

M. R. BLAIN (Peel) : M. l'Orateur, je répondrai simplement que j'ai pris part au débat qui a eu lieu devant le comité, hier soir ; que l'honorable député était présent dans la Chambre du commencement à la fin ; et que toute déclaration que j'ai pu faire alors, je la maintiens. Je n'ai rien à rétracter ; je ne suis pas responsable de ce qui peut paraître dans les journaux d'Ottawa ou d'ailleurs, et en prenant cette attitude je m'appuie sur ce qu'ont dit et fait certains des ministres durant cette session-ci.

M. TALBOT : M. l'Orateur, je dois dire en justice pour moi-même que les paroles mises dans ma bouche par le journal en question n'ont jamais été prononcées par moi, et je n'ai aucun moyen de savoir si l'honorable député s'est permis les propos que lui prête ce journal. Mais s'il l'a fait, je pense qu'il devrait en gentleman se rétracter. Il est le dernier homme du monde à qui j'aurais adressé un mot désagréable ou une parole insultante quelconque. J'ai toujours eu la plus grande estime pour l'honorable député de Peel, je ne comprends pas comment je pourrais m'être attiré un traitement semblable de sa part ; et je pense qu'il est de son devoir maintenant de rétracter ces paroles. S'il ne veut pas les rétracter, naturellement il ne peut être forcé de le faire ; mais, dans ce cas, je lui demanderai de dire ce qu'elles signifient.

M. BLAIN : M. l'Orateur, il n'est guère à propos, je pense, que nous nous mettions à discuter cette affaire. L'honorable député, si j'en crois les journaux, et pour me servir de l'expression du journal en question, lança une raillerie de l'autre côté de la Chambre à l'adresse du député de Peel.

M. TALBOT : Je demande pardon à l'honorable député. Ce que j'ai dit n'était pas une raillerie du tout. J'ai dit : C'est une belle tempête dans une théière ! Ce sont là les propres paroles dont je me suis servi.

M. BLAIN : L'honorable député a voulu m'attaquer personnellement, et j'ai répliqué en faisant allusion à une histoire sur le compte de l'honorable député qui est très connue dans tout le pays. S'il dit qu'elle n'est pas exacte, il en connaît plus long que moi à ce sujet.

Quelques VOIX : Honte ! honte !

M. BLAIN : Que les honorable députés ne se tracassent pas inutilement. S'ils désirent donner de l'histoire une meilleure explication que je n'en puis donner, qu'ils prennent la parole. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit. Je ne désire pas faire de réflexions désobligeants sur le compte d'aucun de mes collègues en cette Chambre. Ceux qui ont été ici pendant les trois sessions que je m'y suis trouvé savent que ce n'est pas mon rôle ici, comme je le disais hier soir, d'attaquer aucun des membres de la députation, et je ne l'ai pas fait. Mais si l'honorable député engage une discussion devant le comité et fait des déclarations qui me paraissent inexactes—qu'elles le soient ou non, je n'en sais rien—il lui faudra accepter les conséquences, si je le corrige.

## CELEBRATION DANS LE COMTE D'ELGIN.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire remercier le premier ministre pour nous avoir permis de suspendre nos travaux durant la dernière partie de la semaine prochaine. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter en compagnie de mon honorable ami M. Ingram, nous aurons une grande célébration dans la ville de Saint-Thomas, du 21 au 25 mai, et nous comptons que les membres de cette assemblée viendront prendre part à la fête. Le 21 du mois courant, il y aura cent ans que le premier arbre fut abattu dans mon comté par la main du colonel Talbot, et j'invite la députation à se joindre à nous pour commémorer cet événement, et voir les jolies femmes et les hommes vigoureux du comté d'Elgin.

## DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. T. EARLE (Victoria, C.A.) : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il me dire où en est la correspondance relative au bail qui aurait été passé pour l'île False creek de Vancouver ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le bail n'a jamais été passé.

M. EARLE : Il a été émis un ordre de la Chambre pour le dépôt de la correspondance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le savais pas ; la correspondance sera déposée.

M. TALBOT.

## COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire rappeler à l'attention du premier ministre le passage suivant du discours du trône du commencement de la présente session :

Toute cette question de transport et d'installations de têtes de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Comme il s'est écoulé neuf semaines depuis la rentrée des Chambres, et qu'il a circulé des rumeurs de temps à autre relativement à l'institution de cette commission, le très honorable premeir ministre voudra-t-il nous dire si les membres de la commission ont été nommés, et sinon, quand pouvons-nous attendre qu'ils le seront ?

Le PREMIER MINISTRE : Le principe de la commission a été accepté, et le département de la Justice chargé de la rédaction du document ; nous l'aurons prochainement, je pense.

## SUBSIDES—BRIMADES DANS L'ARMEE ANGLAISE.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire présenter quelques courtes observations au sujet d'une dépêche de Londres, datée du 12 mai, se rapportant à une question du plus grand intérêt, je pense, pour les Canadiens. Il s'agit d'un abus dont, suivant moi, cette Chambre devrait s'occuper.

La dépêche est ainsi conçue :

Une cour martiale instruit en ce moment à Dublin le procès de certains officiers du 21 lanciers. Ils sont accusés de brimades (ragging) à l'égard d'un collègue, le lieutenant Willows. Lord Roberts est à Dublin aujourd'hui et s'intéresse particulièrement au procès. Willows est un officier originaire des colonies qui doit sa commission à l'héroisme qu'il a déployé au cours de la guerre dans l'Afrique du Sud. Il prend sa profession au sérieux. Ses camarades lui ont infligé la brimade, d'abord, parce que parti simple soldat il est devenu officier, et en second lieu, parce qu'il est des colonies. Les scandales de cette sorte se produisent fréquemment dans beaucoup de régiments qui renferment des officiers venus des colonies et qui ont commencé dans les rangs. L'officier anglais en général considère l'armée, non comme un service public, mais comme l'apanage d'une caste.

De temps à autre les journaux nous mettent sous les yeux des événements de cette nature. Ils nous font voir que les officiers anglais issus de l'aristocratie ont non seulement des préventions contre les officiers qui se sont élevés du rang de soldat, mais qu'ils en ont doublement contre les officiers sortis des rangs et originaires des colonies. Ces

préventions se traduisent par des voies de fait sur la personne de ces officiers. Ceux-ci dans certains cas ont été faits les victimes des indignités les plus révoltantes, et si pareil traitement leur a été infligé, ce n'est pas qu'ils se soient montrés indignes du rang qu'ils occupent, mais simplement parce qu'ils n'appartiennent pas à une certaine classe de l'aristocratie, parce qu'ils ne sont pas patriciens. Nous voyons que les habitants des Iles Britanniques ont accepté cet état de choses, se sont soumis à cet usage, sans beaucoup protester ; mais je ne pense pas que les habitants des colonies se soumettent à ce traitement avec autant de complaisance. Il ne me paraît pas hors de propos de signaler cette affaire à l'attention de la Chambre, et je désire enregistrer ma protestation, en ma qualité de député au parlement et de citoyen du Canada, contre le traitement qu'on a fait subir à nos concitoyens des colonies dans le service impérial. Les meilleurs sujets du pays, les hommes d'affaires qui réussissent le mieux, les individualités les plus capables dans la politique, dans les professions et dans l'armée, sont sortis de la classe moyenne. En toute circonstance elle a surpassé la classe au-dessus d'elle, comme celle au-dessous ; et certes, on ne saurait tolérer qu'on persécute les hommes qui doivent leur avancement, non pas aux influences de famille, mais au mérite et à la bravoure. Je ne conçois pas d'outrage plus grand pour un officier comme le lieutenant Willows, qui doit sa commission, non pas à des influences de famille, mais au courage dont il a fait preuve au service de l'empire dans l'Afrique du Sud, que cette brimade que lui infligèrent les patriciens du 21e lanciers. La valeur des hommes qui s'élèvent du rang de soldat est démontrée par l'histoire de tous les pays. Les maréchaux de Napoléon, ces soldats de fortune dont la renommée s'est répandue au loin, avaient été de simples conscrits, qui se sont élevés grâce à leurs qualités personnelles, à leurs talents supérieurs, manifestés sur le champ de l'expérience pratique ; et c'est bien là que l'on voit si un homme est doué ou non des qualités qui rendent célèbre. Ces qualités ne lui viennent pas de la naissance, de ce qu'il se trouve être le fils d'un duc, ou d'un comte, ou d'un lord ; mais c'est dans l'accomplissement des devoirs de la vie militaire active qu'elles sont mises à l'épreuve d'une manière décisive. Au cours de la guerre civile, qui fit prendre place aux Etat-Unis parmi les grandes nations militaires, les hommes qui se distinguèrent le plus, à l'exception de quelques élèves de West Point, furent des hommes sortis des rangs. Et même ces élèves de West Point étaient de jeunes gens issus de la classe moyenne, recommandés par leurs divers représentants au Congrès, et envoyés à l'école militaire, d'où ils sortirent à la fin de leurs études pour s'enrôler dans l'armée.

J'ose dire qu'il n'y a pas d'autre armée dans le monde où les conditions, sous le rapport que j'ai mentionné, sont semblables à celles de l'armée anglaise. Il n'est pas d'armée dans le monde où un homme qui reçoit une commission à cause de son mérite et de sa bravoure, ne sera pas admis dans la compagnie de ceux dont les accointances sociales sont un peu meilleures que les siennes. On devrait faire de l'armée anglaise, à mon avis, une machine de combat, et non pas l'apanage d'une caste. On ne devrait pas en faire un refuge pour les patriciens, d'où ils pourront dominer leurs inférieurs ; mais on devrait en faire une machine de combat comprenant les meilleurs sujets ; et si l'on en agissait ainsi, l'armée anglaise serait la meilleure du monde. S'il est quelque chose de nature à produire l'effet contraire, de nature à diminuer la force de l'armée anglaise, c'est bien la condition décrite dans la dépêche dont j'ai parlé. Il y a quelques semaines, mourait un officier sorti des rangs, un brave d'entre les braves, un homme qui s'était acquis une renommée militaire aussi enviable qu'aucun homme puisse désirer dans l'armée anglaise. Je veux parler du général sir Hector Macdonald. Il est vrai qu'il était sous le coup d'accusations, mais son procès n'eut jamais lieu et la loi le juge innocent tant que sa culpabilité n'a pas été établie. Il avait à son acquit de brillants états de service ; et pourtant les autorités le traitèrent d'une manière presque honteuse. Le traitement dont il a été victime fut en grande partie l'effet des préventions des classes aristocratiques à l'égard d'un homme qui s'était élevé des rangs, et qui appartenait à la classe moyenne, non pas à la haute aristocratie. En ce moment où l'on parle d'unité de l'empire, où on nous demande de nous taxer pour son maintien, j'aimerais à savoir quelle sera l'influence exercée sur l'avenir de cette politique par le traitement infligé au lieutenant Willows, et dans beaucoup d'autres cas, à des officiers originaires des colonies et sortis des rangs. Si le peuple anglais désire que le Canada accepte ses vues au sujet de l'unité de l'empire, s'il désire que le Canada contribue à la défense de l'empire, qu'il voie à ce que dans l'armée l'équité soit de règle, à ce que le mérite soit reconnu comme il doit l'être, et à ce que les fils des colonies qui sont promus à cause de leur mérite occupent le même rang social que les hommes les mieux partagés au point de vue de la naissance. Nos gens vont être sensibles à cet outrage fait par des officiers anglais à un citoyen indépendant des colonies simplement parce qu'il n'est pas patricien. En ma qualité de citoyen, j'ai le droit de protester contre cette action, et je le fais dans l'espoir que ma protestation sera entendue. Car la répétition d'actes de cette nature aurait l'effet le plus désastreux au point de vue des relations entre les colonies et la mère patrie.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Si j'avais su que mon honorable ami devait soulever cette question, j'aurais peut-être été un peu mieux préparé à me prononcer sur le

cas particulier dont il a parlé. Mais je ne puis m'empêcher de faire remarquer, au début, que mon honorable ami paraît avoir **oublié quelque peu le sage principe qu'il énonçait** il n'y a pas longtemps en cette Chambre : que nous avons assez à nous occuper de notre affaire sans nous mêler de celle du parlement impérial. Il me semble que si son objection était bien fondée alors, elle aurait encore plus son application dans le cas actuel, où il s'agit simplement d'une affaire de discipline dans l'armée anglaise même, et qui ne peut nous regarder en rien. Je ferai, toutefois, quelques observations au sujet de ce que mon honorable ami a dit. Il est hors de doute que dans certains régiments aristocratiques de l'armée anglaise, il existe de fortes préventions contre ceux qu'on appelle " rankers ", c'est-à-dire contre ceux des officiers qui sont sortis du rang. Je ne pense pas, d'un autre côté, que ces préventions existent d'une manière générale dans l'armée anglaise, et je ne sache pas qu'elles soient plus fortes contre ceux de ces officiers parvenus qui sont originaires des colonies. L'honorable député a donné à entendre que les Canadiens n'avaient pas reçu justice dans l'armée anglaise. Je ne pense pas que cette affirmation soit exacte. Voyez ces Canadiens qui se sont distingués dans l'armée anglaise, comme, par exemple, Girouard, dans l'Afrique du Sud, nommé à un poste de grandes responsabilités dans l'armée, longtemps le bras droit du commandant en chef pendant les derniers mois de la guerre.

Je pourrais nommer beaucoup d'autres Canadiens sortis du Collège militaire royal, ou sortis des rangs de notre milice, qui ont été traités avec justice dans l'armée anglaise, et qui ne se sont jamais plaints en aucune manière. Il ne me paraît donc pas juste de soutenir qu'il y a une volonté arrêtée, déterminée d'avance, de la part des officiers de l'armée anglaise et des autorités britanniques de mettre les Canadiens qui obtiennent des grades dans l'armée anglaise dans une position moins avantageuse que les officiers originaires des Iles britanniques. Je ne pense pas que ce soit l'intention des autorités britanniques, et il n'est que juste que je le dise ici.

## COLONS INCENDIES DE LA VALLEE DE L'OTTAWA.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je désire appeler l'attention du gouvernement sur les ravages causés par le feu dans la vallée de l'Ottawa, et plus particlièrement dans le comté de Labelle. Les pauvres colons qui ont été les victimes de ces feux sont aujourd'hui dépourvus de tout ce qui est nécessaire à leur existence et à celle de leur famille. Leurs maisons d'habitation, leurs granges, leurs instruments aratoires, tout a été détruit. Je ne parle pas des dommages moins graves causés à beaucoup d'autres personnes par la destruction des clôtures ou d'animaux de ferme dans les pâturages.



Je ne crois pas me tromper en disant que le gouvernement a accordé des secours aux victimes du comté de Russell lorsque de grands feux ont ravagé cette région, il y a quelques années. Je sais aussi que nous avons voté des subsides considérables en faveur des victimes du grand incendie de Hull et d'Ottawa.

J'espère que le gouvernement trouvera également équitable, dans ce cas-ci, de venir en aide aux victimes du feu dans la vallée d'Ottawa.

La situation de ces malheureux colons est vraiment déplorable. Ils se trouvent avoir perdu tous leurs biens précisément au moment où ils sont le moins en état de faire face à un pareil désastre. La plupart ne se sont établis sur ces terres nouvelles que depuis quatre ou cinq ans, au prix des plus grands sacrifices. Ils ont tracé les routes, défriché leurs terres, construit des habitations ; mais ils n'ont encore recueilli aucun bénéfice. Le fait est que leur situation est presque désespérée. Si le public ne vient pas à leur aide, un grand nombre devront quitter leurs terres. On dit—et je crois qu'on a raison—qu'un colon satisfait est le meilleur agent de colonisation qu'on peut avoir. Je crois que l'on peut ajouter avec autant de justesse qu'un colon découragé est le pire ennemi de la colonisation. Il est donc dans l'intérêt public de faire face immédiatement à la situation vraiment déplorable dans laquelle se trouvent ces colons, non-seulement en vue d'aider les victimes du désastre qui vient de se produire, mais aussi afin de prévenir la dépopulation qui ne manquerait pas d'atteindre cette région. Je ne vois guère d'autres moyens efficaces d'empêcher les colons déjà établis dans cette région de déserter leurs terres par suite des pertes complètes qu'ils viennent d'éprouver.

Nous faisons des sacrifices constants pour promouvoir et développer la colonisation dans les territoires du Nord-Ouest. Je n'y ai pas d'objection ; mais il me semble que nous ne devons pas perdre de vue le sort des colons dans les vieilles provinces. Nous faisons des sacrifices pour attirer ici le émigrants des divers pays d'Europe, nous favorisons l'immigration d'éléments étrangers : à plus forte raison devons-nous empêcher nos propres colons, ceux qui ont fait des sacrifices pour ouvrir des terres nouvelles, de quitter le pays, car ce premier résultat serait suivi d'un autre non moins regrettable, celui de décourager ceux qui auraient l'intention de se livrer au défrichement et à la colonisation de nos terres incultes.

J'espère donc que le gouvernement viendra en aide aux comités de secours organisés dans le but d'alléger les souffrances des colons incendiés dans la vallée de l'Ottawa.

Le PREMIER MINISTRE (le Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La question soulevée par mon honorable ami est certainement une de celles qui méritent non seu-

lement l'attention, mais aussi les vives sympathies de cette Chambre. Cependant, je ne voudrais pas faire naître des espérances que les circonstances ne permettraient pas au gouvernement de remplir. Pour ma part, je serais très heureux de faire droit à cette demande; mais d'un autre côté, je ne puis faire naître un espoir que le gouvernement ne pourrait remplir. Nul doute que ces pauvres colons si éprouvés méritent aide et protection. Cependant, je crains qu'il y aurait tant d'autres semblables demandes si nous accueillions celle-ci, qu'il nous serait extrêmement difficile de nous rendre à celle si légitimement faite par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa).

## BRIMADES DANS L'ARMEE ANGLAISE.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Le premier ministre voudra-t-il nous faire connaître ses vues sur la question soulevée par l'honorable député de Norfolk-nord ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce qu'a dit le ministre de la Milice suffit amplement. La question soulevée par mon honorable ami de Labelle n'a aucun rapport à celle-là.

M. HUGHES : Je m'en rends bien compte.

Le PREMIER MINISTRE : La réponse faite par le ministre de la Milice me paraît devoir être satisfaisante.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, pour ma part, je suis d'avis que nous ne devrions pas laisser passer sans discussion la question soulevée par l'honorable député de Norfolk-nord, car l'impression pourrait se répandre au dehors, et peut-être même dans la mère patrie,—si l'incident y est remarqué du tout—que cette Chambre, que la députation, que le peuple canadien, ne regardent pas d'une œil trop défavorable cette pratique du " ragging ". J'ai trouvé très justes les remarques faites par l'honorable ministre de la Milice, nous signalant l'injustice qu'il y aurait à jeter du blâme pour cette affaire sur les officiers de l'armée anglaise généralement ou sur une classe quelconque des Iles britanniques. Si je ne me trompe, la brimade (ragging) ne fait pas partie de la discipline régulière ; c'est plutôt un système de punition établi par le mess des officiers, ou par une association se rattachant au mess du régiment, sorte de club formé par les officiers, et qui se charge d'imposer des punitions pour infraction de règlements arbitraires qu'il se charge de faire respecter. Ces punitions prennent une forme outrageante et dégradante, me dit-on. L'intérêt que nous portons à cette affaire provient de ce qu'un grand nombre—et qui va aller grandissant sans doute—de jeunes Canadiens instruits et formés en grande partie aux frais du peuple canadien, s'enrôlent dans l'armée anglaise et y obtiennent des grades. Il est de règle, si je suis bien renseigné, que Sa Majesté accorde un certain nombre de commissions pour les élèves sortant du Collège que nous maintenons. Les Canadiens sont donc intéressés à ce que les hommes que nous envoyons là-bas, et qui pour l'intelligence, le courage et les aptitudes professionnelles, sont, à notre idée, les égaux pour le moins des officiers natifs des Iles britanniques, soient dans le service traités comme des gentilhommes ; et si on ne les traite pas ainsi, nous devrions faire comprendre aux habitants des Iles britanniques que nous ne voyons nullement d'un bon œil ces pratiques abusives qui nuisent à la véritable discipline de l'armée. Il serait donc malheureux à mon avis de ne pas parler de cette affaire, donnant à penser par là que nous sommes favorables à cet usage stupide. D'après ce que j'ai lu dans les journaux, et entendu de la bouche de nos jeunes gens qui sont allés dans l'Afrique-sud, combattre côte à côte avec les réguliers anglais et sous le commandement d'officiers anglais, je vois que nos hommes sont revenus avec une estime plus grande pour le soldat anglais. D'un autre côté beaucoup ont rapporté l'impression que l'officier anglais n'est pas ce qu'il devrait être, si nous voulons que l'armée anglaise reste ce qu'elle a été. Le soldat anglais est courageux, il a toutes les qualités qui nous ont assuré nos étonnants succès militaires. Mais d'après ce que j'ai pu lire dans les journaux et d'après ce que m'ont dit de nos soldats de retour d'Afrique, l'officier est trop adonné au sport, trop attiré par les amusements mondains, trop influencé par le rang officiel. En notre qualité de citoyens du Canada, de citoyens d'un pays qui est incontestablement, après la métropole, le facteur le plus important de la fédération impériale— cette fédération impériale que nous espérons voir se faire, voir marcher d'étape en étape vers son accomplissement—nous avons un intérêt direct à ce que l'armée anglaise soit forte. Il n'est donc pas hors de propos, à mon avis, que dans une circonstance comme celle-ci, où un frère, un ami, un compatriote est en cause, nous nous déclarions défavorables à cette pratique de la brimade et peinés d'apprendre qu'un Canadien a été la victime de ses indignités.

M. HUGHES : Je ne me propose pas de parler longuement de cette question. Je m'attendais que le premier ministre exprimerait une opinion à cet égard. Il nous a fait une leçon, l'autre jour, dont je pense il n'a pas été très satisfait, non plus que le public. Je dois dire que j'approuve entièrement les vues exprimées par l'honorable député de Norfolk-nord et l'honorable député de Pictou. Le " ragging ", dans l'armée, est bien tel que l'a défini l'honorable député de Pictou. Mais il y a plus que cela encore, il y a l'ostracisme social, il y a la contrainte pour les individus de se conformer à certaines manières de faire. Il n'y a pas que les coloniaux qui aient à s'en plaindre. C'est un abus dont souffrent les meil-

leurs sujets de l'armée anglaise, les fils des plus hautes familles, qui sont entrés dans le service avec l'intention de se rendre habiles dans leur profession, afin d'être aussi bien renseignés et aussi utiles que possible dans le cas où ils seraient appelés sous les armes. Mais l'étiquette sociale—je pense que ce terme comprend tout le sujet de plainte—est telle qu'elle empêche un homme de donner son attention au service; et comme résultat, des hommes qui s'étaient enrôlés avec la ferme intention de faire honneur à leurs pays, ont dû quitter le service découragés.

Leur fierté ne pouvait se plier au mode humiliant de vie que malheureusement ces officiers doivent adopter. Naturellement, nous savons que ces officiers, en règle générale, ont très peu à faire. Les meilleures hommes sont entièrement perdus pour le service, ou bien il leur faut se conformer aux usages en vigueur dans l'armée.

Le ministre de la Milice a parlé des Canadiens qui sont arrivés dans le service. Je suis heureux qu'il en soit arrivé ; mais c'est surtout dans le génie. Cette pratique des brimades ne peut exister chez les officiers du génie, parce qu'il n'existe pas chez eux d'étiquette du régiment ou du mess. Cet abus s'observe surtout dans les régiments de cavalerie. Vous ne trouverez pas dans le génie rien qui ressemble au service du mess ou à l'esprit de corps régimentaire que vous avez dans les autres corps. Je n'entrerai pas dans une discussion détaillée de cette question aujourd'hui, mais je voudrais faire comprendre que les coloniaux ne sont pas seuls à avoir ce grief ; les meilleurs sujets de l'armée anglaise l'ont également.

Il est une autre question de grande importance pour nous coloniaux. Nous envoyons nos officiers là-bas pour se former. Je ne sais trop si nous choisissons toujours nos meilleurs hommes ; je croirais qu'il est assez difficile de trouver un sujet capable qui soit disposé à suivre la carrière militaire en un pays comme le Canada. Mais que nous nous assurions ou non des meilleurs hommes, il est malheureux que les officiers canadiens qui se sont formés en vue du service impérial, ou qui font partie de nos corps permanents, prennent, en général, semble-t-il, les habitudes répréhensibles des réguliers, et négligent de se renseigner sur les devoirs de leur profession. Que le ministre de la Milice veuille bien prendre note de ce que je dis là et s'en enquérir ; je ne demande pas qu'il me croie sur parole. Les mœurs du service militaire anglais ont sans aucun doute déteint sur les nôtres. Ces usages condamnables ne sont pas particuliers à l'armée anglaise. La tyrannie de l'usage est infiniment plus grande dans l'armée allemande que dans l'armée anglaise. Il y a quelques jours à peine, les journaux du pays nous racontaient en détail le fait d'un jeune officier allemand qui rencontrant un sous-officier, et ne se croyant pas convenablement salué par lui, le tua d'un coup de revolver ; et je crois que l'empereur d'Allemagne a soutenu cet officier. Certes, M. l'Orateur, une pareille éventualité dans les possessions britanniques y allumerait une révolution dans l'espace d'une heure, et avec droit. Si le roi d'Angleterre même approuvait une telle attitude chez les officiers, la république serait proclamée dans toutes les possessions britanniques avant qu'il ne se fût écoulé vingt-quatre heures.

M. FRASER : Pas aussi longtemps que vous et moi serions ici.

M. HUGHES : Je ne serais pas en état, je le crains, de couvrir mon honorable ami. Je n'ai pas suffisamment d'ampleur pour protéger mon honorable ami, soit en avant ou en arrière-garde. On a parlé de l'Afrique du Sud. J'ai déjà donné la preuve, et j'espère la donner encore, que j'ai pour l'armée anglaise toute l'admiration qu'un homme peut avoir, mais je tiens à constater que pendant la guerre sud-africaine où toutes les colonies étaient représentées, les Canadiens ont rendu de grands services, et que le soldat canadien était, je crois, le meilleur soldat qu'il y eut sur le théâtre de la guerre, mais que, cependant l'officier et le soldat de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie étaient considérés comme supérieurs à l'officier et au soldat canadien.

J'ai eu occasion de constater par moi-même que l'officier de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, pris individuellement, est supérieur, homme pour homme, à l'officier canadien. Il faut bien se persuader que quand les contingents des colonies sont arrivés en Afrique-sud, l'intention n'avait jamais été de les envoyer au feu. Très peu de temps avant le recrutement et l'envoi des contingents coloniaux, les officiers impériaux les plus hauts en grade, dans le colonies, informèrent le premier ministre du Canada et le gouvernement britannique, que la présence des troupes des colonies en Afrique-sud constituerait un danger, c'est le mot dont on s'est servi, pour la cohésion de l'armée. Quand les coloniaux arrivèrent en Afrique, on les considéra comme des objets de curiosité ; on les examina à travers des lunettes de toutes les grandeurs et ils furent jugés bons tout au plus à surveiller les lignes de communication ou quelques postes isolés du théâtre des opérations et autres services de même nature. Les officiers impériaux ne pouvaient pas croire que ces soldats pussent aller au feu, prendre part aux combats aux côtés des troupes anglaises. Ce n'est qu'après les mémorables engagements de Stormberg, Maggersfontein et Colenso qu'on commença à comprendre ce que valaient les soldats coloniaux. Ce n'est qu'après avoir constaté que la tactique des officiers anglais ne valait rien et que l'armée se fût trouvée dans la plus déplorable condition qu'il soit possible d'imaginer, qu'on permit à un

seul Canadien ou à un seul Australien ou à un seul Néo-zélandais, de se mêler aux combattants.

Cela nous éloigne un peu de la question. Pour revenir au sujet qui nous occupe, je déclare que j'ai peu de sympathie pour un citoyen des colonies qui, arrivé à sa maturité, consent à perdre son temps à devenir un officier de l'armée anglaise régulière, dans les conditions actuelles. Je dis en toute sincérité que j'ai un fils, et qu'autrefois, ma plus haute ambition était de le voir un jour porter l'uniforme d'officier anglais sur les champs de bataille. Je n'irai pas jusqu'à dire que je préférerais le voir descendre dans la tombe, mais j'affirme que j'aimerais mieux le voir embrasser n'importe quelle autre carrière, que d'apprendre qu'il est devenu un officier de l'armée anglaise. J'ai appris avec une vive satisfaction qu'il avait refusé un poste dans l'armée impériale, un des plus importants qui ait été offert à un Canadien, dans le corps du Génie royal, des Indes. Il l'a refusé de son propre gré, et s'il m'avait demandé mon avis, je lui aurais conseillé de ne pas accepter.

Quand à vouloir empêcher ce qu'on appelle le brimade il faudrait pour cela refaire entièrement la vie et les habitudes de l'officier anglais. Il faudrait donner aux classes moyennes, à ceux qui n'ont que leur honneur et celui de leur pays à défendre, la chance de faire leur chemin.

En Angleterre, on s'en vante ouvertement; il est aussi impossible aujourd'hui qu'au temps où les commissions dans l'armée s'achetaient, pour un homme de la classe moyenne, pour un simple soldat, de devenir officier ou d'obtenir une distinction quelconque dans l'armée. On dit partout en Angleterre que les grades d'officiers doivent rester l'apanage de l'aristocratie anglaise. Je ne suis pas opposé à cela, pourvu que ces officiers soient instruits, capables, bien élevés et bons soldats. Pour devenir officier dans l'armée anglaise, il ne devrait pas suffire d'être un gommeux de Picadilly, il faudrait aussi avoir la compétence nécessaire ; et quand un homme des colonies, ou un homme de la classe moyenne en Angleterre obtient un grade dans l'armée, il devrait avoir les mêmes droits que les autres officiers.

Le sentiment général de la population, en Angleterre et dans les colonies, est que si la situation actuelle n'est pas radicalement changée, il faudra adopter d'autres méthodes d'instruction et de promotion. Je dois dire que de grandes réformes ont déjà été introduites dans l'armée anglaise. L'honorable député de Norfolk a parlé de celles qui ont été accomplies dans la cavalerie, depuis le fin de la guerre, et je sais que le gouvernement est bien décidé, en dépit de toutes les oppositions, de débarrasser l'armée de la nuée de parasites qui ont si longtemps retardé sa marche vers le degré d'efficacité qu'elle devrait atteindre. Des milliers d'officiers, parmi les plus dignes, accueilleront avec enthousiasme les réformes dont a parlé l'honorable député de Norfolk-nord, car alors leur mérite pourra être apprécié, ils pourront apprendre leur métier à fond, et ils auront la satisfaction de ne devoir leur position qu'à leur talent et à leur zèle, et non à des influences sociales. Il n'y a pas dans le monde entier une classe d'hommes qui salueraient ces réformes avec plus d'enthousiasme que la grande majorité des officiers anglais. De cela, j'en suis certain. A mainte et mainte reprise, ces officiers ont démontré l'inutilité de leurs efforts pour se perfectionner dans leur art.

Si le ministre de la Milice et de la Défense dépose son bill sur la réorganisation de la milice, j'espère qu'il n'autorisera pas les dénonciations secrètes eutre officiers; qu'il ne permettra pas qu'un officier supérieur fasse un rapport contre un autre officier, sans que ce dernier l'ait vu et signé. Voilà un des grands vices de l'armée anglaise actuelle. Nous devrions aussi insister pour que dans les promotions il soit tenu compte du mérite, en toutes occasions. Mais nous aurons l'occasion de revenir sur ces questions plus tard, et je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps ce soir.

M. J. R. LAVELL (Leeds et Grenville) : M. l'Orateur, avant que le débat sur cette question soulevée par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) soit terminé, j'aurais quelques mots à dire sur l'attitude prise par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, d'autant plus qu'elle a été entièrement approuvée par l'honorable premier ministre. Il a commencé par reprocher à l'honorable député de Norfolk-nord de s'occuper de questions qui sont du ressort du parlement impérial. Me rappelant certaines opinions exprimées dans cette Chambre je n'ai pu m'empêcher de penser qu'il a dû s'opérer une remarquable révolution dans les idées de l'honorable ministre. Je suppose que la même révolution s'est accomplie dans les idées du premier ministre. Nous avons eu des exemples, où, sur des questions tenant de moins près que celle-ci au Canada, il se montrait très disposé à exprimer son opinion.

Je prétends que la question actuelle ne concerne pas exclusivement le parlement anglais. Pour des raisons qui nous regardent mais qui, je l'espère, ne dureront pas toujours, nous avons jugé à propos de lier intimement notre sort à celui de l'empire, et nous avons tout intérêt à savoir en quoi consiste l'honneur et la gentilhommerie dans l'armée anglaise, à quelles influences ont été soumis ceux qui viennent ici prendre la direction de nos affaires militaires.

D'après la loi et la coutume de ce pays, le commandant en chef de notre milice a dû passer par tous les divers grades de l'armée anglaise. Au Collège militaire royal que nous maintenons à grands frais à Kingston,

les officiers de l'armée impériale anglaise occupent des postes éminents et nous offrons comme recompense aux meilleurs élèves de cette institution des commissions dans l'armée anglaise, dans les rangs de laquelle sont produits ces actes scandaleux. L'honorable député de Norfolk-nord a bien fait de saisir le parlement canadien de cette question qui nous touche, et quand nous voulons la discuter l'honorable ministre n'a pas raison de nous reprocher de nous occuper de questions qui regardent exclusivement le parlement impérial. J'espère que cette affaire n'en restera pas là et qu'elle sera discutée de nouveau quand nous aurons à nous occuper du bill de la milice qu'on nous promet pour cette session.

## FONCTIONNAIRES PUBLICS ET LES ELECTIONS.

M. JOHN ROCHE (Marquette) : M. l'Orateur, je tiens à signaler à l'attention de la Chambre et surtout du gouvernement une question qui provoque de vives protestations dans les journaux du Manitoba, et qui est presque devenue un scandale public, par suite des abus qui ont eu lieu. Je veux parler de l'intervention des employés fédéraux dans l'élection provinciale qui doit avoir lieu prochainement dans cette province.

Je ne discuterai pas particulièrement la question des destitutions qui a été longuement débattue au cours des sessions précédentes, mais je rappellerais la règle qui a été posée par le gouvernement, et qu'il promettait de suivre à l'égard des fonctionnaires qui prendraient une part active aux luttes politiques. Je citerai aussi des cas, dans lesquels cette règle a été assez ouvertement et scandaleusement violée pour nécessiter l'intervention immédiate du gouvernement. Les ministres ont posé comme principe, plus particulièrement dans leurs discours de 1896, qu'un homme ne peut pas être à la fois fontionnaire public et partisan politique ; qu'il lui faut choisir entre les deux et cesser d'être partisan ou cesser d'être fonctionnaire. Depuis l'avénement du gouvernement actuel on ne compte plus le nombre des fonctionnaires dont les tendances étaient conservatrices et qui ont été destitués parce qu'ils prenaient part aux luttes politiques, parce qu'ils faisaient partie de comités, parce qu'ils s'étaient montrés sur les "hustings", parce qu'ils s'étaient mêlés aux discussions, parce qu'ils étaient allés de maison en maison solliciter les suffrages des électeurs dans les intérêts du candidat de leur parti. Beaucoup de ces destitutions ont été faites sans la moindre enquête, sans donner aux accusés l'occasion de se défendre. Un grand nombre d'entre eux ont été mis à la porte à la seule demande du député libéral ou du candidat libéral défait, ou d'un comité auquel on avait confié la tâche de demander la décapitation des fonctionnaires conservateurs.



Après les procédés établis par le gouvernement, après les discours prononcés par les ministres au cours de la session de 1896, et vu qu'on ne tente même pas de se disculper, j'espère que les cas que je vais citer feront comprendre au gouvernement la nécessité dans laquelle il se trouve de mettre en pratique les principes qu'il a proclamés et qu'il n'hésitera pas à destituer les fonctionnaires qui ont violé la règle qu'il a lui-même posée.

Je commencerai par citer quelques-unes des remarques de l'honorable premier ministre, au cours du débat sur cette question des destitutions, à la session de 1896, puisque la position qu'il occupe donne plus de poids à son opinion qu'à celle de tout autre membre de cette Chambre ou de tout autre ministre. Je partage, en grande partie, les opinions qu'il a émises en cette circonstance, et j'espère que je ne vais pas trop loin quand je lui demande de conformer sa conduite à ses paroles à l'égard de ces fonctionnaires dont je me propose d'exposer la conduite aux yeux de la Chambre.

L'honorable premier ministre disait alors :

> Eh bien ! quand il se trouve dans les administrations publiques un fonctionnaire qui a été un politicien actif, qui a pris part à l'élection d'une manière active et personnelle et au vu et au su de toute la population, quelle que soit la fidélité avec laquelle il remplit ses devoirs, ce fonctionnaire est devenu un objet de scandale aux yeux du public, et je n'ai nulle hésitation à dire qu'on ne peut pas le croire capable de servir fidèlement ce gouvernement.
>
> Quel qu'il soit, tout fonctionnaire du gouvernement peut garder ses opinions, je ne me soucie guère de les connaître ; elles peuvent être libérales ou conservatrices, peu m'importe ; il peut aller voter et je ne m'informerai pas de la manière dont il a voté ; mais lorsqu'il est vu sur une tribune publique, lorsqu'il figure dans les manifestations publiques de parti et qu'il prend une part active et personnelle en ce qui concerne les candidats de parti, cet homme a mis son sort au jeu et personne ne peut avoir un mot à dire s'il est renvoyé de son emploi.

Voilà ce qu'il disait alors, et si je lui donne la preuve que des fonctionnaires de son propre gouvernement se mêlent activement de politique et violent ouvertement la règle qu'il a lui-même posée, je prétends qu'il sera tenu de les destituer immédiatement. Les paroles de l'honorable premier ministre que je viens de citer définissent le principe qui doit lui servir de guide dans l'avenir ; ce principe, c'est celui-ci : un fonctionnaire est libre d'avoir ses opinions et le premier ministre n'a rien à y voir ; il peut aller voter tranquillement et il ne lui sera rien fait, mais il ne doit pas aller au delà—en aucune manière il ne doit se mêler aux luttes des partis, et s'il le fait, il met sa position en jeu.

Je ne suppose pas qu'en posant cette règle, l'intention du premier ministre était de ne l'appliquer qu'aux employés conservateurs. Je ne veux pas supposer qu'il voudrait se montrer aussi injuste que cela. Je refuse de croire qu'il voudrait avoir une règle pour

ses partisans et une autre, tout opposée, pour ses adversaires.

Il est vrai que M. J. D. Cameron, ex-procureur général du Manitoba, quand il était membre du cabinet Greenway, excusa un fonctionnaire de son gouvernement, qui était en même temps membre du parlement fédéral, et qui s'occupait activement de politique, en disant que sa conduite dans le domaine provincial comme dans le domaine fédéral, ne portait aucun tort au gouvernement. Voilà quelles étaient les notions de justice de M. Cameron et je laisse à la Chambre le soin de les apprécier comme elles le méritent. Mais j'espère que sur ce théâtre plus vaste de la politique fédérale, il ne se trouvera pas un membre du cabinet assez dénué de tout esprit de justice et d'honnêteté politique pour faire de pareilles distinctions et traiter ses adversaires autrement que ses partisans.

L'honorable premier ministre n'est pas le seul ministre qui se soit prononcé dans ce sens. L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), au cours du même débat, disait :

> En présence des exemples du passé, j'affirme donc que les fonctionnaires émargeant au budget de l'Etat, qui délibérément prennent part aux luttes électorales dans le but d'aider un parti politique en doivent accepter les conséquences de leurs actes ; et le bon sens de notre peuple, le sentiment inné de l'équité et de la justice non seulement justifient mais autorisent et sollicitent le gouvernement à faire exemple de ces individus.

Voici donc le ministre du Commerce qui déclare qu'un gouvernement qui maintiendrait dans ses fonctions un homme convaincu d'avoir pris une part active aux luttes électorales, manquerait au devoir que le pays attend de lui. Il affirme que le peuple exige la destitution immédiate des fonctionnaires qui, pour me servir de ses propres paroles " mangent le pain des deux partis politiques."

Je me propose de mettre sous les yeux de la Chambre quelques exemples de ces violations de la loi par des fonctionnaires officiels ; mais certains députés de la droite seront peut-être tentés de me répondre que les déclarations ministérielles que je viens de citer s'adressent plus particulièrement aux fonctionnaires qui combattent le gouvernement ; quant aux autres, ils courent le risque de perdre leur position s'il survient un changement de gouvernement ; ce qui veut dire que les ministres sont prêts à tolérer cette conduite de la part de leurs amis, mais que ces derniers s'exposent à être congédiés si le gouvernement change. Tous les ministres qui ont parlé en cette occasion l'ont fait de manière à ce qu'il soit impossible de donner cette interprétation à leurs paroles. Comme preuve de ce que j'avance, il suffit de relire le discours de sir Louis Davies qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries. Voici ce qu'il disait :

> Mais ce que je crois être la doctrine admise par les deux partis politiques, c'est qu'un fonctionnaire a le droit indiscutable de voter pour qui il veut, sans avoir à en rendre compte à qui que ce soit, sans même avoir à dire pour qui il a voté, et en usant de ce droit, il n'expose ni sa place, ni son droit à l'avancement ; mais quand un fonctionnaire va plus loin, lorsqu'il fait partie d'un comité politique pour travailler au succès d'un des partis, lorsqu'il prend une part active à l'organisation, lorsque d'une manière quelconque il fait œuvre de propagandiste et d'agent électoral pour nuire au succès de ses adversaires et assurer l'élection d'un candidat de son parti, à mon humble avis, il risque sa position et s'expose à être destitué. Et je crois que ni lui ni d'autres n'ont le droit de se plaindre. C'est là la doctrine émise par lord Dufferin dans le fameux discours qu'il a prononcé, il y a quelques années, sur les réformes du service public. J'ai toujours compris que cette règle avait été adoptée par les deux partis, et pour ma part, c'est celle que je me propose de suivre dans l'accomplissement des devoirs qui m'ont été confiés. J'irai même plus loin, et je dirai que si au cours de ma campagne électorale, je voyais à mes côtés, sur les tribunes publiques, des membres des administrations publiques, qui insulteraient mon chef, moi et mon parti, qui nous appliqueraient toutes sortes d'épithètes blessantes, qui demanderaient aux électeurs de nous repousser et de voter pour nos adversaires, quand j'arriverais au pouvoir, je leur signifie-pas lui permette d'avantages.

Il va même plus loin pour expliquer que ses paroles ne s'appliquent pas aux partisans d'un seul parti seulement. Il dit (Débats de 1896) :

> Je veux qu'on sache bien clairement quelle est ma manière de voir sur cette question. Je n'admets pas qu'un fonctionnaire public puisse se permettre de faire de la propagande soit contre le gouvernement, soit contre l'opposition. J'admets ouvertement et franchement le droit de tout fonctionnaire public de professer les opinions qu'il lui plaira, de voter comme il lui plaira et quand il lui plaira, sans avoir de compte à rendre à personne, mais je ne veux pas lui permettre davantage.

Voilà une nouvelle preuve qu'un ministre d'alors était entièrement d'opinion que la règle établie par le gouvernement en 1896 ne devait pas s'appliquer uniquement aux fonctionnaires conservateurs, mais également aux fonctionnaires libéraux.

Autre chose, maintenant ; en 1899, il y avait une élection provinciale dans le Manitoba, et un nommé Martin Jérome, remplissait pour le gouvernement fédéral les fonctions d'inspecteur des " homesteads ". M. Jérome fut choisi comme candidat par les libéraux du comité de Carillon. J'ai alors demandé au ministre de la Justice si M. Jérome était un fonctionnaire de ce ministère; si le ministre savait qu'il était candidat dans le division électorale de Carillon, et dans l'affirmative le gouvernement se proposait-il de continuer à l'employer ? Voici la réponse du ministre de la Justice :

> (1) M. Martin Jérôme est employé par le ministère de l'Intérieur à titre de garde-forestier. (2) Il est constaté qu'on a offert à M. Jérôme la candidature à la législature provinciale, mais

qu'il n'a pas encore accepté cette offre. (3) Si M. Jérôme accepte cette candidature son nom sera rayé des cadres du ministère.

Voyons ce qui s'est passé. M. Jérome prit un congé pendant la campagne électorale. Il s'absenta et ne remplit pas ses fonctions de garde-forestier. L'élection eut lieu ; M. Jérôme fut élu et depuis quatre ans, il siège à la législature provinciale du Manitoba. Peu de temps après l'élection, il était réinstallé dans ses fonctions. S'il a été destitué, on lui avait retenu sa place. Dans tous les cas, depuis quatre ans, il occupe les deux emplois ; il est membre de l'Assemblée législative et en même temps, à titre de fonctionnaire de ce gouvernement, il retire des appointements de $100 par mois, plus ses dépenses de voyage.

Va-t-on prétendre que dans cette affaire en particulier, le ministre de la Justice a agi franchement envers la population de ce pays et qu'il a tenu la promesse qu'il avait donnée aux membres de cette Chambre ? Pas un homme d'honneur ne voudra prétendre que le ministre de la Justice a bien agi en permettant à M. Jérôme de s'absenter de son poste pendant toute la durée de la campagne électorale, pour le reprendre à son service immédiatement après. Et depuis quatre ans, ce fonctionnaire ne s'est-il pas montré partisan aussi zélé que pendant la campagne électorale ? ne l'a-t-on pas vu prononcer des discours violents dans la Chambre et sur les "hustings" et se conduire d'une manière offensante pour ses adversaires ? Et, cependant, malgré la promesse du ministre de la Justice, il a continué à remplir ses doubles fonctions.

Connaissant la conduite du ministre de la Justice dans cette circonstance, et sachant aussi qu'un autre garde-forestier ou inspecteur de "homesteads" ainsi que quelques directeurs de bureaux de poste avaient accepté d'être les candidats du parti libéral, dans la prochaine élection, le 8 avril 1903, j'ai posé au directeur général des Postes, administrant provisoirement le département de l'Intérieur, les questions suivantes :

1. M. S. Jonasson est-il employé par le ministère de l'Intérieur, dans la province du Manitoba, comme garde-forestier ou inspecteur de homesteads ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement sait-il qu'il est le candidat libéral pour le district électoral de Gimli aux prochaines élections provinciales ?

3. Le gouvernement continuera-t-il à l'employer bien qu'il s'occupe activement de politique ?

A ces questions, le directeur général des Postes a répondu :

1. Oui. 2. Le gouvernement n'est pas informé que M. Jonasson se porte candidat dans Gimli. 3. S'il est candidat, il cessera d'agir en qualité d'employé salarié du ministère.

Je dois avouer que cette réponse ne m'a pas donné satisfaction ; elle est trop vague. S'il est candidat, il cessera d'agir en qualité d'employé salarié du ministère ; pendant combien de temps ? Aussi longtemps que M. Jérôme ? Durant la lutte électorale seulement, pour reprendre ses fonctions après sa défaite ? Ou bien cela veut-il dire qu'en tant qu'employé salarié du ministère, il disparaîtra comme M. Jérôme a disparu, ou qu'il ne touchera pas d'appointements pendant la lutte électorale, mais qu'il recevra de nouveau son traitement après l'élection ? Une telle réponse nous inspire des soupçons, lorsque nous pensons à la manière dont le ministre de l'Intérieur s'est conduit à l'égard de M. Jérôme qui occupait un pareil emploi. Ce M. Jonasson était candidat à l'élection provinciale pendant qu'il était à la solde du gouvernement fédéral et qu'il touchait $100 par mois, d'appointements. Etait-ce là une infraction à la règle établie par le premier ministre, en 1896, lorsqu'il déclarait dans cette Chambre que celui qui monterait à la tribune politique ou prendrait part à une discussion électorale cesserait d'être à l'emploi du présent gouvernement ? Il n'est pas douteux, il me semble, que M. Jonasson est du nombre de ces fonctionnaires qui s'occupent des luttes politiques dont le premier ministre nous a parlé.

Un autre inspecteur de homesteads, M. Thomas Young, est candidat libéral dans la circonscription électorale de Gilbert-Plains. Il n'a pas assisté à la convention ; vu l'emploi qu'il occupait il a eu assez de tact pour s'en abstenir. Je dois, en justice pour lui, déclarer qu'il a d'abord refusé la candidature, alléguant qu'il était à l'emploi du présent gouvernement. Mais, depuis, ses amis libéraux ont fait des instances auprès de lui, si bien qu'il a écrit la lettre suivante :

Grandview, 22 avril 1903.

Au Dr Geo. D. Shortreed, président de l'association libérale.

Cher monsieur,—Après avoir mûrement examiné l'offre que m'ont faite à l'unanimité des voix les libéraux du collège électoral de Gilbert Plains, je me rends avec plaisir aux désirs de mes amis et je me porte candidat à l'élection. Vu que j'occupe un emploi public à la nomination du gouvernement fédéral, ce qui m'empêche actuellement d'entreprendre activement la lutte, je compte que mes amis et les adversaires de la présente administration me prêteront leur concours. Lorsque je me serai démis de mes fonctions, je joindrai mes efforts aux vôtres afin de renverser le gouvernement du jour. Après m'avoir donné votre confiance, j'espère que vous mettrez tout à contribution pour assurer le triomphe de ma candidature.

Sincèrement à vous,
THOS. YOUNG.

Ainsi, le ministre de l'Intérieur par intérim, pour se convaincre que ces personnes avaient accepté la candidature, n'avait qu'à lire le Free Press, de Winnipeg, l'organe du parti libéral dans la province de Manitoba et il aurait aperçu dans la liste des candidats libéraux publiée depuis six semaines, les noms de MM. Young et Jonasson. Il se peut que M. Young démissionne au cours de la lutte électorale ; mais, dans ce cas, on ne remplira la vacance qu'au lendemain de l'é-

lection, comme on a fait pour M. Jérôme. Pourtant, figurez-vous M. Young remplissant ses fonctions au cours de l'élection et s'abstenant de faire de la propagande. Cette lettre est le résultat des instances faites par ses amis politiques. Il cherche à créer l'impression qu'il ne fera pas de propagande électorale, tant qu'il occupera son emploi. Il espère toucher son traitement jusqu'au jour de la présentation des candidats, et il veut que la position demeure vacante jusqu'après l'élection, au cas d'une défaite. La réponse du ministre intérimaire de l'Intérieur ne satisfera pas la Chambre, même s'il lui promet d'avertir ces personnes qu'elles ne sauraient briguer les suffrages des électeurs pendant qu'elles sont à l'emploi du gouvernement, à moins qu'il ne donne de plus l'assurance qu'il ne souffrira pas que ces emplois demeurent vacants pendant la campagne électorale, au préjudice de l'intérêt public, et jusqu'après l'élection, afin de permettre aux anciens titulaires de reprendre leurs fonctions, pour les dédommager des sacrifices qu'ils font en faveur de leur parti.

Je ne crois pas que sa réponse satisfasse la Chambre, s'il ne déclare pas que ces personnes devront immédiatement cesser d'être fonctionnaires fédéraux ou refuser la candidature que ces conventions leur ont offerte. Cette lettre fut écrite le 22 avril ; trois semaines se sont écoulées et, cependant, M. Young n'a pas été averti de donner sa démission.

Le ministre intérimaire de l'Intérieur ne saurait plaider ignorance. J'accuse ces personnes d'avoir profité du prestige que leur donne le poste qu'elles occupent pour capter des suffrages en leur faveur, et en faveur de leur parti. Le premier ministre du Manitoba, dans un discours qu'il a prononcé en public, à Winnipeg, il y a une couple de semaines, a tenu le langage suivant sur ce sujet :

> Je désire aussi appeler votre attention sur un autre article de leur programme qui suinte l'hypocrisie. Ils se déclarent, dans l'article 10, partisans de la création et du maintien d'un personnel de fonctionnaires publics habiles et désintéressés de la politique. Messieurs, j'approuve l'énonciation de ce principe. Je me range à leur avis et je partage cette opinion ; mais comme leurs actes démentent leurs paroles ! Comment ! dans l'édition d'aujourd'hui, le " Free Press " publie une liste de candidats libéraux qui sont fonctionnaires publics, qui sont à la solde du gouvernement fédéral et qui profitent de leurs emplois et de leur autorité pour exercer une pression sur les électeurs et les engager à se prononcer contre le gouvernement Roblin. Aujourd'hui encore, j'ai appris qu'un inspecteur de homesteads, un fonctionnaire du gouvernement fédéral, dont vous et moi, nous payons le traitement et dont les frais de déplacement même sont payés par l'Etat, et qui profite de son emploi pour faire de la propagande contre le gouvernement Roblin auprès des cultivateurs qui n'ont pas obtenu leurs lettres-patentes, abusant du poste qu'il occupe pour les engager à donner leurs suffrages aux candidats libéraux. Je déclare qu'un abus scandaleux et plus infâme n'a jamais été dévoilé, ne saurait exister et ne peut se concevoir. J'irai plus loin et je demanderai aux députés indépendants du parlement canadien, dont ces personnes sont les serviteurs, de refuser de voter le budget du ministère de l'Intérieur, de refuser de voter un seul dollar des deniers publics à ce ministère, tant que des personnages tels que MM. Jonasson, Jérôme, Young et d'autres que je pourrais nommer et qui reçoivent de gros appointements du gouvernement fédéral, ne cesseront pas d'être des fonctionnaires de ce gouvernement ou des candidats libéraux dans cette province.

Voici une déclaration énergique du premier ministre de la province accusant ces fonctionnaires fédéraux d'abuser de leur emploi pour travailler dans l'intérêt du parti libéral. On ne saurait citer d'exemples plus flagrants de partisannerie politique. Le présent gouvernement, surtout les ministères de l'Intérieur et des Postes, ont congédié plus de 150 employés dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest seulement. Tous leurs noms furent publiés il y a une couple de jours dans le journal conservateur de la province du Manitoba. Plusieurs de ces démissions eurent lieu sans qu'il existât aucune accusation de partisannerie ou aucune accusation quelconque. Et, neuf fois sur dix, quand des accusations de partisannerie ont été portées, il n'y eut ni enquête ni moyen de défense offert à l'accusé. Dans mon collège électoral, on a congédié un maître de poste parce qu'il avait rempli les fonctions de président de l'élection en 1896. Pourtant, voici, M. Ira Stratton, qui est maître de poste dans la ville de Stonewall, et qui est aussi éditeur d'un journal libéral et secrétaire de l'Asosciation libérale. Si un fonctionnaire qui a rempli les fonctions de président de l'élection en 1896, a mérité d'être congédié sous prétexte qu'il s'était occupé activement de politique, certes, ce monsieur Ira Stratton mérite bien davantage de subir le même sort. Cependant, si le gouvernement était conséquent avec lui-même, M. Stratton ne serait pas le seul qui perdrait son emploi. Je ne suis pas de ceux qui reprocheront à tous les maîtres de poste de la campagne, qui ne retirent que quelques dollars d'appointements, de se mêler activement de politique, bien que le présent gouvernement depuis son avènement au pouvoir ait congédié plusieurs de ces maîtres de poste. Mais, je citerai l'exemple d'une personne qui occupe un emploi important, ce qui ne l'empêche pas d'être un partisan zélé. Dans la ville de Brandon, où l'ancien directeur de la poste a été congédié sous prétexte qu'il s'était mêlé ouvertement aux luttes politiques, son successeur a assisté à la convention qui a fait le choix du candidat libéral dans cette circonscription électorale. Mais, il peut dormir en paix, car il est libéral.

Un autre maître de poste de la ville de Morris, du nom de Lawrie, a présidé aux délibérations de la convention libérale qui a choisi l'adversaire du procureur général du Manitoba. M. J. W. Yeo, qui est agent

des terres fédérales, était aussi l'un des délégués à la convention libérale dans la province du Manitoba lors du choix d'un candidat. Une douzaine d'autres maîtres de poste furent également délégués à d'autres conventions libérales. M. Charles Tomlin, agent d'immigration, le fut. Je ne crois pas que le directeur général des Postes, qui est ministre de l'Intérieur par intérim, devrait hésiter à user de rigueur envers ces fonctionnaires, s'il veut s'en tenir au programme du parti libéral tel qu'adopté à Winnipeg. Un état de choses étrange existait dans cette ville, il y a trois ou quatre semaines. Le bureau de direction, ou ce qu'on appelle " le cercle intime " des libéraux était réuni. Un certain nombre de personnes furent choisies pour adopter le programme que le parti libéral soumettrait à l'approbation des électeurs. D'après vous, quel a été l'un des articles les plus importants de ce programme ? Ça été l'article dix :

Nous nous déclarons en faveur de la création et du maintien d'un personnel de fonctionnaires publics habiles et désintéressés de la politique.

Et, dans ce cercle intime dont j'ai parlé, il y avait plus d'une douzaine de fonctionnaires fédéraux ! Peut-on concevoir rien de plus hypocrite ? Peut-on imaginer une parodie plus complète de la probité politique ? Représentez-vous ces fonctionnaires du gouvernement fédéral adoptant un programme politique et se déclarant en faveur d'un personnel d'employés publics désintéressés des luttes de parti. De plus, M. Greenway, le chef du parti libéral, a prononcé un discours à Brandon. Pendant son discours, quelqu'un lui demanda : Etes-vous en faveur d'un personnel d'employés publics se tenant à l'écart des luttes politiques ? Il répondit : " Tous ceux qui sont à l'emploi du gouvernement qui leur procure les moyens de vivre, devraient se désintéresser complètement de la politique ". Certes, après ces déclarations, le ministre ne devrait pas hésiter à congédier ces personnes ou à leur donner à choisir entre cesser d'être employés publics ou cesser d'être candidats. J'ignore si le ministre intérimaire de l'Intérieur assumera la responsabilité d'une pareille conduite. Il croira peut-être que ce serait empiéter sur les prérogatives de son collègue absent (l'honorable M. Sifton). Il me semble, cependant, que ce collègue absent devrait être ici et s'occuper de la besogne parlementaire. A chaque session nous constatons qu'il s'absente et qu'il se fait remplacer dans cette Chambre par un autre. Ses admirateurs politiques lui ont conféré le titre de " Jeune Napoléon " ; pourtant, lorsqu'il agit de la sorte, je ne vois pas qu'il fasse preuve de capacité et de courage napoléoniens.

Je veux également faire observer que d'autres fonctionnaires du présent gouvernement se mêleut activement aux luttes politiques. Par exemple, M. Alfred Martin, qui a mission de choisir les terres marécageuses qui seront remises à la province du Manitoba. Bien qu'il soit à l'emploi du présent gouvernement et reçoive $10 par jour, il assiste aux conventions libérales, propose les candidats de ce parti et prononce des discours politiques. Il y a aussi M. Cockburn, qui était candidat dans Winnipeg-nord et qui, au dire des journaux, est maître de poste de la succursale nord du bureau de poste de la rue principale dans Winnipeg-nord. J'appelle sur son cas l'attention du directeur général des Postes.

J'ai cité ces exemples au directeur général des Postes et je n'entreprendrai pas de discuter la question si complexe des renvois du service.

J'ai seulement cité quelques-uns des cas les plus flagrants, au Manitoba, qui soulèvent actuellement beaucoup de récriminations et qui imposent au gouvernement le devoir d'agir sans retard. Je ne puis concevoir que le ministre prétendra que le gouvernement n'a pas à intervenir parce que ces personnes ont pris part aux élections provinciales. Un partisan est un partisan, et peu importe qu'il s'agisse de la politique fédérale ou de la politique provinciale. Celui qui, étant employé public, monte à la tribune et attaque ses adversaires politiques devrait être tenu de donner sa démission, qu'il se soit occupé des luttes fédérales ou provinciales. Et, en parlant ainsi, je désire déclarer que je ne me contenterai pas d'une vaine promesse du gouvernement qui permettrait à ces fonctionnaires de donner leur démission et qui laisserait leur emploi vacant jusqu'au lendemain de l'élection, pour le leur confer de nouveau. C'est ce qui est arrivé dans le collège électoral de Marquette, à l'élection fédérale de 1900. M. John W. Thompson était inspecteur de homesteads. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) assista à la convention qui choisit ce fonctionnaire de son ministère pour me faire la lutte. Il est vrai que M. Thompson donna sa démission, mais l'emploi fut laissé vacant et, M. Thompson, après avoir été écrasé—je crois que ma majorité fut de 420—reprit ses fonctions qu'il exerce depuis deux ans. Voilà précisément ce à quoi nous nous attendons dans le cas des fonctionnaires dont j'ai parlé. Je ne crois pas qu'un seul membre de la Chambre approuve une pareille conduite de la part du gouvernement. C'est pourquoi je désire proposer en amendement la motion suivante:

Que tous les mots après " Que " dans la motion proposée soient retranchés et remplacés par les suivants :—

Le premier ministre parlant, dans cette Chambre, le 1er septembre 1896, des fonctionnaires publics qui prennent une part active aux luttes électorales, s'est exprimé en ces termes :—

" Eh bien ! quand il se trouve dans les administrations publiques un fonctionnaire qui a été politicien actif, qui a pris part à l'élection d'une manière active et personnelle, et au vu et au su de toute la population, quelle que soit la fidélité avec laquelle il a rempli ses devoirs, ce fonctionnaire est devenu un objet de scandale aux yeux du public, et je n'ai nulle hési-

tation à dire qu'on ne peut pas le croire capable de servir fidèlement ce gouvernement.

" Quel qu'il soit tout fonctionnaire du gouvernement peut garder ses opinions, je ne me soucie guère de les connaître ; elles peuvent être libérales ou conservatrices, peu m'importe ; il peut aller voter, et je ne m'informerai point de la manière dont il a voté ; mais lorsqu'il est vu sur une tribune publique, lorsqu'il figure dans les manifestations publiques de parti et qu'il prend une part active et personnelle en ce qui concerne les candidats de parti, cet homme a mis son sort au jeu et personne ne peut avoir un mot à dire, s'il est renvoyé de son emploi."

Que le ministre du Commerce, le même jour, parlant sur le même sujet, a tenu le langage suivant :—

" Les fonctionnaires émargeant au budget de l'Etat, qui délibérément prennent part aux luttes électorales dans le but d'aider un parti politique, mettent en danger leur existence politique et doivent accepter les conséquences de leurs actes ; et le bon sens de notre peuple, le sentiment inné de l'équité et de la justice non seulement justifient mais autorisent et sollicitent le gouvernement à faire exemple de ces individus."

Que d'autres membres du gouvernement, pendant la même session et les sessions suivantes, exprimèrent les mêmes opinions.

Que le gouvernement agissant d'après les principes et les règles ainsi posés, a, depuis, démis un très grand nombre de fonctionnaires à cause de la part qu'on les accusait d'avoir prise aux luttes politiques.

Que si les règles et principes ainsi posés pour la gouverne des fonctionnaires publics étaient appliqués, on démettrait de leurs fonctions les agents du gouvernement qui sont devenus " un objet de scandale aux yeux du peuple " en prenant une part active et personnelle dans la campagne électorale qui bat son plein dans la province du Manitoba, et qui, pendant qu'ils " mangent le pain des deux partis, prennent délibérément part aux élections dans le but d'aider un parti politique."

Cette Chambre regrette que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de traiter ces fonctionnaires conformément aux principes qu'il a proclamés et souvent mis en pratique.

M. McCREARY : Avant que cette question soit décidée, je désire dire quelques mots à ce sujet en ma qualité de représentant d'un comté du Manitoba. En réponse aux remarques faites par le député de Marquette (M. Roche) je ne chercherai pas à excuser la conduite des employés publics qui prennent une part active aux luttes politiques. Mais l'honorable député devrait être le dernier homme à venir déclarer dans cette Chambre que la conduite des fonctionnaires au Manitoba est un scandale public, et il vient d'une province qui devrait être la dernière à formuler des accusations contre le gouvernement actuel. Car s'il y a une partie du pays où les employés civils se sont mêlés ouvertement de politique, où ils ont agi en qualité d'agents d'élection, c'est bien dans la province du Manitoba. Avant de traiter la question au point de vue général, je commencerai par m'occuper des fonctionnaires contre qui il a spécialement fait des imputations. Le premier parmi ceux-là est M. Martin Jérôme, un inspecteur de homestead et un excellent employé. Il est vrai qu'il a fait partie de l'Assemblée législative durant ces quatre dernières années. Mais il n'est pas juste de prétendre que M. Jérôme est encore dans la politique active. Il n'est pas candidat aux élections provinciales qui ont lieu en ce moment dans cette province, et il ne s'en occupe pas du tout au point de vue politique. C'est un fait bien connu que plusieurs membres des législatures provinciales du Canada ont en même temps occupé des positions au service du gouvernement libéral. Lorsque sir A. P. Caron était directeur général des Postes, plusieurs directeurs de bureaux de poste faisaient partie de la représentation dans les différentes législatures provinciales. Mais nous n'avons pas besoin de sortir de notre province pour trouver des précédents sous ce rapport.

Prenons le cas du secrétaire de la province et du ministre des Travaux publics dans le gouvernement du Manitoba, l'honorable D. H. McFadden. Alors qu'il faisait partie de l'Assemblée législative de cette province, il fut employé durant plusieurs années par le gouvernement fédéral en qualité d'inspecteur vétérinaire à Emmerson, de 1884 à 1897. Durant cet espace de temps il se fit élire deux fois, en 1892 et 1896. Les honorables membres de la gauche étaient alors au pouvoir. Il y a aussi le cas de M. Baldwinson, qui a représenté le comté de Gimli dans l'Assemblée législative durant ces quatre dernières années. Ce monsieur fut employé par le gouvernement conservateur de 1883 à 1889, en qualité d'agent de l'immigration islandaise à Winnipeg. Le 25 mars 1889, ses appointements étaient portées de $730 à $830, ce qui montre bien que l'on voulait le récompenser d'avoir réussi à se faire élire en qualité de membre de la législature. Mais il est inutile pour moi d'en dire davantage sur ce sujet. Je pourrais citer les noms d'une demi-douzaine de personnes qui sous le régime conservateur retiraient des appointements du gouvernement fédéral en même temps qu'ils faisaient partie de la législature provinciale. Durant huit ou dix ans, Wm Wagner et Wm Crawford occupèrent le poste rétribué de commissaires des terres marécageuses sous le gouvernement fédéral et firent en même temps partie de la législature. Non seulement cela, mais ils n'eurent pas même le bon goût d'abandonner leurs positions de commissaires des terres tandis que le parlement était en session.

Prenez le cas de M. Hugh John Macdonald. L'opposition prétendra certainement qu'il s'agit là d'un homme au-dessus de tous reproches, d'un homme qui ne doit pas violer la loi du service civil, cependant nous voyons qu'étant premier ministre il a continué de conserver le poste de commissaire des chemins de fer durant plusieurs mois, du 11 janvier 1889 au mois d'octobre 1900. Quand il fut choisi comme candidat conservateur dans le comté de Brandon, il n'abandonna

pas son portefeuille, et il ne cessa de retirer ses émoluments comme ministre que 24 heures avant sa mise en nomination en qualité de candidat pour la Chambre fédérale.

Mon honorable ami a parlé de M. Jonasson et de M. Young. Leurs résignations seront transmises au gouvernement fédéral avant qu'ils aient accepté officiellement aucune nomination de la part du parti libéral. Je suis en état de dire que l'un de ceux qu'il a indiqué comme un candidat du gouvernement aux élections provinciales, n'a pas l'intention d'accepter la nomination, bien que son nom ait été mentionné par la convention il y a quelque temps. Il serait injuste d'exiger de cet homme qu'il se prive d'assister aux assemblées publiques et de prendre une part active à la lutte politique avant le jour de la mise en nomination des candidats.

M. ROCHE (Marquette) : De qui voulez-vous parler ?

M. McCREARY : Je ne crois pas avoir le droit de dévoiler des secrets de cette nature. L'honorable député a fait fausse route. Quant à la prétention émise par l'honorable député que les directeurs de la poste prennent une part active à la politique, je considère qu'elle est absolument ridicule. Il n'est pas allé aussi loin aujourd'hui sous ce rapport que cela lui est permis dans le Telegram, de Winnipeg. Ces derniers prétendent que les directeurs de la poste qui reçoivent $12 de salaire par année ne devraient pas se mêler de politique ; que les agents recenseurs qui, il y a deux ans passés, ont reçu $7 ou $8 pour des services rendus, devraient être empêchés de se mêler activement de politique. Ce sont là des prétentions ridicules.

Quand il s'agit d'un employé permanent, retirant des appointements élevés, je comprends qu'il ne doit pas se mêler de politique. J'ai fait moi-même partie du service civil durant trois ans, j'ai respecté cette règle avec soin, et il n'y a jamais eu de plaintes de porteés vcontre moi. La même règle devrait être observée aujourd'hui ; mais je considère qu'il est ridicule de vouloir exiger d' une personne qui re çoit un salaire de $7, $8 ou $12 par année qu'elle ne se mêle pas activement de politique provinciale. L'honorable député a mentionné les noms de M. Stratton, de Stonewall ; M. Cockburn, de Wellington-nord ; M. Laurie, de Morris, ainsi que d'autres noms, tous des gens qui ne recoivent actuellement aucun salaire du gouvernement fédéral. Il est vrai qu'ils apparaissent comme occupant des positions officielles, mais les dépenses qu'ils encourent excèdent ce qui leur est payé par le ministère des Postes, car ils tiennent des magasins à ces différents endroits et ce sont les postes les plus convenables où le public peut chercher ses malles.

Si je voulais discuter cette question, je pourrais fournir à la Chambre des détails très intéressants, car s'il y a une province où l'on a violé la loi du service civil, c'est bien au Manitoba. L'honorable député nous a dit que le gouvernement actuel avait fait au moins 150 destitutions dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis son arrivée au pouvoir. Mais, pourriez-vous croire, M. l'Orateur, que le gouvernement conservateur de la province du Manitoba a fait 700 destitutions dans cette province, depuis son arrivée au pouvoir, le 11 janvier 1900 ? J'ai ici une liste des fonctionnaires ainsi destitués, elle est vieille de deux ans, et cependant sa lecture serait des plus intéressantes pour la Chambre.

C'est le 11 janvier que M. Hugh John Macdonald fut assermenté comme ministre, et c'est le 22 janvier que commence l'exécution de ces pauvres grits. Ce même jour, M. Howie, garde-chasse, fut mis à la porte et remplacé par M. Taylor. Il y eut une accalmie de quelques jours et le 7 février dix ou douze nouvelles victimes furent immolées, des gens contre qui il n'y avait pas l'ombre d'une plainte. Parmi ces derniers se trouvait M. W. E. Perdue, " gardien ad litem ". C'était un homme jouissant d'une grande influence, un avocat distingué de Winnipeg, mais il fut destitué quand même. D. W. McKercher, un autre avocat distingué, qui occupait la position d'administrateur officiel, eut le même sort. S. R. Wright, D. W. McKercher et R. M. Matheson, qui remplissaient les mêmes fonctions, furent renvoyés sans aucune raison ; M. G. Thorsteinson, magistrat de police à Gimli, et A. M. Livingstone l'huissier audiencier de la cour de comté furent aussi remerciés de leurs services le même jour. Il en fut de même pour D. Philip, premier commis du bureau du secrétaire provincial et imprimeur de la Reine. I. W. Sifton, le père du ministre de l'Intérieur, fut renvoyé du ministère des Travaux publics, et M. J. A. McDonnell perdit sa position d'ingénieur. J'ai ici des colonnes et des colonnes remplies des noms de personnes destituées durant les quelques mois qui suivirent l'arrivée du gouvernement conservateur au pouvoir. Parmi eux se trouvent M. James Thompson, commis du bureau des bois à Winnipeg, M. S. A. Bertrand, syndic officiel pour la province, qui fut remercié de ses services le 7 février, et M. F. J. Nixon, un partisan dévoué, fut nommé à sa place.

Cette dernière nomination souleva une telle indignation dans le public, que les marchands de gros et la Chambre de commerce convoquèrent une assemblée des deux partis politiques pour protester contre cette décision du gouvernement et avertir le premier ministre qu'ils ne confieraient pas d'immeubles à un pareil syndic. Quand l'honorable député parle du service civil au Manitoba, il s'adresse à quelqu'un qui sait à quoi s'en tenir sur ce point. Le 7 février, moins de trente jours après leur arrivée au pouvoir, M. James Thompson, de la ville de Nepawa, subissait le même sort et était remplacé par M. R. C. Ennis. M. T. A.

Cuddy, le greffier de la cour de comté à Minnedosa, était destitué et remplacé par M. J. F. Boyd. L'honorable député connaît peut-être quelque chose de cette destitution.

M. ROCHE (Marquette) : J'affirme que je n'en sais rien.

M. McCREARY : M. J. M. Robinson, agent de l'asile de Brandon, fut remplacé par E. Hughes. E. G. Conklin, commis de l'Assemblée législative, fut destitué et remplacé par A. H. Corelli. M. Charles Smith fut remercié de ses services comme sténographe. M. N. Todd fut destitué comme huissier de la cour de comté à Saint-François-Xavier, et J. Bourke nommé à sa place. En un mot, durant les six mois qui suivirent le 7 février, 90 ou 100 employés civils furent destitués dans la province du Manitoba, près de 441 juges de paix virent leurs commissions révoquées, et plus de cent gardes-chasse subirent le même sort. Dans cette seule petite province, six ou sept cent fonctionnaires furent destitués dans l'espace de six mois. La guillotine politique avait fait son devoir et sa moisson de victime avait été consirérable.

Les conservateurs du Manitoba ont une drôle de manière de renvoyer les employés civils du service. Ce n'est pas M. Hugh John Macdonald que je blâme le plus dans cette affaire. Ceux qui sont au courant des raisons intimes qui ont forcé le premier ministre du Manitoba à abandonner sa position, savent pourquoi il a remis son mandat. Il existe une certaine association que l'on appelle " Le Maple Leaf Conservative Club." Cette institution ne compte pas moins de 3,000 membres, et je sais quelque chose de ses méthodes, car je suis en état de me tenir au courant de ses agissements. Elle a des ramifications dans toute la province, avec un comité de neuf à Winnipeg, qui constitue une espèce de société " Clan-na-Gael." Ce bureau de direction se réunit en conciliabules secrets et désigne quelles sont les têtes qui devront tomber le lendemain. On prépare une liste qui est envoyée au premier ministre provincial, et si ce dernier n'exécute pas immédiatement les instructions qu'il a reçues, en destituant les victimes et en en nommant d'autres à leurs places, il est averti que le comité des neuf l'en tiendra responsable du retard. Je puis affirmer que cela est arrivé dans au moins deux circonstances. Une fois dans le cas du Dr Patterson, un des meilleurs employés du service public sous le gouvernement libéral. Il demeurait voisin de M. Hugh John Macdonald depuis un grand nombre d'années et ils étaient grands amis. Or, la veille de sa destitution M. Macdonald l'avait lui-même averti qu'il n'avait rien à craindre, qu'il n'avait pris aucune part active aux luttes politiques, s'étant contenté d'aller voter, et qu'il ne serait pas molesté.

Ce même soir, il y eut une réunion du comité secret, la position fut demandée pour un autre partisan de la ligue " Maple Leaf Clan-na-Gael ", et la destitution eut lieu. Je puis citer le cas de Arni Freeman, un pauvre Irlandais infirme, arrivé dans ce pays il y a environ 25 ans passés, qui avait réussi à amasser suffisamment d'argent pour s'instruire. Il était employé dans le service des licences, il n'avait pris aucune part aux luttes politiques et on lui avait promis qu'il ne serait pas dérangé. Cependant, il fut destitué. Un jour, vers quatre heures de l'après-midi, avant de quitter son bureau, il reçut une lettre de M. Macdonald en réponse à ce qu'il lui avait écrit, lui disant qu'il ne serait pas dérangé, mais, cette nuit-là même, le comité se réunit en conférence secrète, on demanda la tête de Freeman et le lendemain matin à sept heures il recevait une lettre de M. Macdonald lui annonçant sa destitution. Toute cette correspondance peut être soumise à la Chambre si on le désire.

L'honorable député de Marquette M. Roche) a donc mauvaise grâce de discourir au sujet des employés civils du Manitoba. Le chef de la droite sait parfaitement que je suis allé moi-même lui exposer l'état de choses qui existait au Manitoba à ce sujet, et lui faire connaître le nombre d'employés que le gouvernement de cette province avait remerciés de leurs services pour les remplacer par des partisans affamés. On a destitué sans raison des hommes qui sont arrivés au Manitoba en 1870, avec Wolseley, et à qui on avait donné de modestes emplois qui leur rapportaient de $200 à $300 par année, sommes à peine suffisantes pour les empêcher de mourir de faim sur leurs vieux jours. J'espère donc que le gouvernement va s'occuper de cette affaire et traiter ces fonctionnaires comme ils doivent être traités, si l'on envisage la question exclusivement au point de vue de l'esprit de parti. Je dois reconnaître que lorsque je suis allé me plaindre au premier ministre de la manière dont quelques-uns de ces employés avaient été traités par le gouvernement conservateur du Manitoba, il me répondit : Ils commettent une erreur, ils violent les principes du gouvernement constitutionnel, mais, parce qu'ils font mal, voulez-vous que je suive leur exemple ? Je lui dis que non. Si j'avais poussé la chose un peu plus loin, son attitude aurait peut-être changé, mais je n'ai pas voulu le faire. Je prétends que le gouvernement Roblin a plus fait pour désorganiser le service civil au Manitoba que n'importe quel autre gouvernement dans aucune des provinces de la Confédération. Je ne traiterai pas plus longuement cette question, car d'autres députés de l'ouest peuvent en avoir également long à dire sur ce sujet. Il fut un temps dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba où la vie de celui qui osait dire un mot contre le parti conservateur n'était pas en sûreté. Je me rappelle que lors des élections de 1887, le nombre d'employés publics importés dans la ville de Winnipeg pour voter, était bien plus élevé que le chiffre de la majorité obtenue par le candidat élu, et il existe dans les Territoires des cas beaucoup plus graves encore.

L'honorable député a bien voulu faire allusion à certains employés civils, alors je me permettrai de lui indiquer les noms de quelques fonctionnaires du gouvernement Roblin qui prennent une part active aux élections provinciales. Prenons le cas de R. G. O'Malley, un ancien représentant dans l'Assemblée du Manitoba. Il occupe la position d'inspecteur des mauvaises herbes. En 1900, quand j'eus l'honneur d'être candidat dans le comté de Selkirk, M. O'Malley était l'organisateur officiel de la lutte contre moi dans ce comté. Il me suivit partout. Un peu de glace et de neige couvrait le sol. Je le rencontrai dans la paroisse de Saint-Laurent où il m'avait précédé, et c'est contre lui que je fus appelé à parler le premier à l'assemblée. Aussi, lui dis-je : vos pérégrinations dans ce comté en patin ou à la raquette ont-elles en pour résultat de vous faire découvrir quelques mauvaises herbes ou quelques faux grits ? Avec l'aide d'un prêtre de la paroisse on espérait assurer ma défaite, mais je réussis à obtenir une majorité de dix-huit voix, ce qui ne s'était encore jamais vu à cet endroit. Il y a quelques jours à peine ce même M. O'Malley a prononcé une véritable harangue politique au cours d'une assemblée publique tenue dans le comté d'Assiniboïa ; en résumé, depuis la date de sa nomination jusqu'à aujourd'hui il n'a pas fait autre chose que d'agir comme l'organisateur en chef du gouvernement provincial. C'est en cela que consistent ses fonctions. Mais il y en a d'autres. Il y a aussi M. Joseph Burke, un prétendu agent d'immigration au service du gouvernement du Manitoba. On dit qu'il est par hasard de passage dans la paroisse de Saint-Claude, sous prétexte de s'occuper du transport de certains immigrants dans une autre partie de la paroisse, et il en profite pour prononcer des discours politiques dans toutes les assemblées. Il en est de même pour M. Patenaude, un autre prétendu agent d'immigratin qui est l'organisateur en chef de l'élection de M. Caron dans le comté d'Assiniboïa. Il y a aussi M. J. J. Golden qui a été envoyé durant un certain temps dans le Kansas en qualité d'agent d'immigration, mais que l'on a fait revenir à Winnipeg où il prend une part active à la lutte. Sur les 25 ou 30 agents d'immigration qui ont été nommés, il n'y en a pas un seul qui ne l'ait pas été dans le seul but de faire de la cabale politique au Manitoba durant la campagne électorale. Il y a également le cas du magistrat de police de Winnipeg, M. Dawson. Ce monsieur pratiquait sa profession depuis longtemps, il possédait l'estime de tous ses confrères de Winnipeg et remplissait parfaitement les devoirs de sa position. Il ne s'était jamais mêlé activement de politique, mais le comité des Neuf voulait avoir sa place pour un des leurs, M. Baker. M. Dawson fut donc destitué et remplacé par M. Baker. Mais M. Roblin était allé trop loin cette fois. Les citoyens de Winnipeg lui adressèrent une pétition à ce sujet, et M. Roblin voudrait bien voir partir M. Baker maintenant, et la chose se ferait si le cercle des conspirateurs n'était pas là.

Ce comité particulier de l'association conservatrice est étrangement constitué. Les membres de la gauche se demanderont peut-être comment il se fait que je suis en possession de ces renseignements, mais je les ai tout de même.

Un homme entre là et on lui remet un billet sur lequel son numéro est marqué ; il n'y a pas autre chose de marqué que le numéro. On lui demande de signer une déclaration couvrant deux feuilles de papier écrite a la machine, par laquelle il s'engage à faire tout en son pouvoir, tant qu'il appartiendra à cette institution, pour empêcher un libéral d'obtenir aucun emploi soit du gouvernement ou des municipalités ; à travailler de toutes ses forces, s'il est employé sous les ordres d'un autre, à faire perdre l'emploi de son contremaître si ce contremaître est libéral, et à tenter l'impossible pour faire triompher son parti dans les affaires municipales, provinciales ou fédérales ou autres. Voilà l'organisation qu'il nous faut combattre dans la cité de Winnipeg, c'est là l'institution qui conduit M. Roblin par le bout du nez, c'est elle qui l'a forcé d'exécuter quelques-unes de ces destitutions et à faire quelques-unes de ces nominations dont je viens de parler.

L'honorable député (M. Roche) admettra-t-il que cet état de choses est un scandale public dans la province du Manitoba ? Que pense-t-il maintenant des agents du gouvernement de son choix, comparés à ceux du gouvernement fédéral.

M. DAVIS : Ce sont des détrousseurs.

M. McCREARY : Oui, des détrousseurs de la pire espèce. Je pourrais citer encore une longue liste de libéraux qui ont été destitués par le gouvernement conservateur du Manitoba, mais je considère que la Chambre est en possession d'un nombre de faits suffisant pour lui permettre de dire que si un des employés de ce gouvernement a commis des erreurs, et j'admets que quelques-uns d'entre eux sont allés trop loin dans le Manitoba, cependant, il sied mal à l'honorable député (M. Roche) qui vient de cette province, de soulever ces questions, quand un pareil état de choses règne au sein de son propre parti politique dans sa province.

M. LANCASTER : Après avoir écouté attentivement le discours prononcé en collaboration par les honorables députés de Selkirk (M. McCreary) et de Saskatchewan (M. Davis), je n'y trouve rien qui soit de nature à me faire croire qu'ils éprouveront la moindre objection à voter en faveur de cet amendement. Tout ce qu'ils ont dit démontre qu'il existe un mal sérieux dans ce pays et plus particulièrement au Manitoba, auquel cette motion apportera le remède voulu. Si le gouvernement se décide à repousser l'amendement proposé par mon honorable ami

(M. Roche), ce sera une nouvelle violation de sa part des promesses qu'il a faites au pays. En agissant ainsi il surprendra même ses propres partisans. Les deux honorables députés que je viens de nommer ne nous ont pas dit qu'ils voteraient pour ou contre la motion. Le député de Selkirk (M. McCreary) s'est borné à nous citer des exemples de destitutions d'employés publics par le gouvernement actuel du Manitoba pour ingérence politique. Mais je lui ferai remarquer que l'honorable député (M. Roche) n'a pas dit qu'un gouvernement conservateur avait raison de destituer des employés libéraux, pas plus qu'un gouvernement libéral avait raison de mettre à la porte des employés conservateurs. Il s'est contenté de dire et d'exposer dans sa motion que l'ingérence des fonctionnaires dans les luttes politiques est un objet de scandale pour le pays. Mon honorable ami a cité à l'appui de sa motion les paroles du premier ministre et celles du ministre du Commerce. Le député de Selkirk a eu soin de dire que ces deux ministres avaient raison de prétendre qu'une pareille chose constituait un scandale, mais il a laissé entendre que cette conduite scandaleuse continuerait d'exister dans la province du Manitoba.

M. McCREARY : Je n'ai jamais dit cela.

M. LANCASTER: C'est la conclusion qu'il faut tirer de ses paroles.

M. McCREARY : Non.

M. LANCASTER : L'argument invoqué par le député de Marquette, démontre clairement qu'en 1896, le gouvernement libéral a adopté un programme sur cette question, un programme contenant la règle de conduite que devraient suivre les employés qui y sont indiqués, et que trois ans plus tard, les dispositions de ce programme ont été odieusement violée par le gouvernement lui-même. Nous lui demandons aujourd'hui de faire respecter le principe posé en 1896, ou au moins de faire connaître à la Chambre la raison pour laquelle il refuse de le mettre en vigueur.

Le premier ministre nous disait en 1896 :

Eh bien ! quand il se trouve dans les administrations publiques un fonctionnaire qui a été politicien actif, qui a pris part à l'élection d'une manière active et personnelle au vu et au su de toute la population, quelle que soit la fidélité avec laquelle il a rempli ses devoirs, ce fonctionnaire est devenu un objet de scandale aux yeux du public.

Le pays comptait que le premier ministre mettrait en partique ce qu'il disait alors, et nous appelons l'attention publique sur le fait que la règle qu'il énonçait dans cette circonstance n'a pas été appliquée ; nous demandons un remède à cet état de choses. On inculpe ici trois personnes dont les noms sont indiqués dans cette motion, et l'honorable représentant de Selkirk (M. McCreary) qui connaît mieux que moi les détails de cette affaire, n'ose pas nier les faits qu'on a rapportés ici. Examinons quelle a été la conduite de ces fonctionnaires. M. Martin Jérôme faisait partie du ministère de l'Intérieur, et le chef de ce ministère nous a déclaré ici même que, si ce fonctionnaire acceptait la candidature que lui offrait le parti libéral, il serait immédiatement remercié de ses services. Eh bien ! M. Jérôme a été candidat : il a été membre de la législature provinciale pendant trois ans, et il a continué tout ce temps-là à agir comme fonctionnaire du ministère de l'Intérieur. Si un membre du parlement ou d'une législature quelconque n'est pas un homme qui s'occupe activement de politique. je ne puis voir où l'on pourrait trouver des politiciens. On ne saurait blâmer celui qui viendrait affirmer que les membres de cette Chambre comme ceux des législatures provinciales s'occupent activement de politique ; ainsi le premier ministre, s'il eût voulu que sa description des politiciens actifs ne s'appliquât pas aux députés qui appuient un parti quelconque, il nous l'aurait dit, je suppose. Nous avons le droit de considérer un membre d'une législature comme étant un homme qui se livre ardemment à la politique. M. Jérôme resta donc politicien actif, fit, trois ans durant, partie de la législature, tout en conservant ses fonctions au ministère de l'Intérieur. Est-il possible que le gouvernement ait ignoré cela ? N'a-t-il pas voulu, plutôt, courir la chance que personne n'appellerait son attention sur ce fait, ni ne le condamnerait pour avoir mis de côté la politique tracée par le chef du cabinet, le premier septembre 1896 ? L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) dit qu'on ne pent pas appeler cela un scandale, parce que M. Jerôme va cesser bientôt de se mêler de politique active. Mais, que dire de ce scandale qui a duré ces trois années au cours desquelles ce fonctionnaire a fait partie de la législature ? Mon honorable ami nous a dit qu'il avait appelé l'attention du gouvernement sur le cas de certaines autres personnes ; je me demande pourquoi il n'a pas eu avec le premieer ministre un entretien au sujet de M. Jérôme : il aurait pu dire à son chef que le cas de ce fonctionnaire était un exemple flagrant du mépris qu'on professait pour la politique que le gouvernement avait promis de mettre en vigueur dans des conditions semblables. Mon honorable ami nous déclare que le premier ministre lui a dit, lorsqu'il s'est plaint de la conduite du gouvernement du Manitoba : Si les ministres provinciaux agissent de cette façon, ils ont tort ; ils font fi des véritables principes du gouvernement constitutionnel et vous ne me demanderiez pas de suivre leur exemple. Pourquoi l'honorable député de Selkirk n'a-t-il pas dit au leader du gouvernement : A quoi sert-il de parler des droits constitutionnels, lorsque vous-même, vous avez énoncé sur ce sujet, une politique que vous violez délibérément ?

Je suis étonné que l'honorable représentant de Selkirk qui, cela est reconnu, n'est

pas un homme négligent et manquant de sagesse, mais qui peut très bien défendre son opinion, qui est un homme très honorable, je l'espère. n'ait pas immédiatement déclaré que l'honneur de la province du Manitoba était en jeu, et n'ait pas dit au premier ministre : Ce n'est pas assez de dire que le gouvernement conservateur a mal agi ; cela ne donne pas raison à un gouvernement libéral de suivre cet exemple ; un fonctionnaire public a fait partie de la législature trois années durant, et quelle attitude allez-vous prendre à l'égard de cet employé ? L'honorable député ne nous dit pas qu'il a mentionné cette affaire au premier ministre. Nous devons donc croire qu'il ne considérait pas que le gouvernement violait le principe qu'il vait exposé en 1896, immédiatement après son arrivée au pouvoir, en tolérant des abus aussi contraires à la politique énoncée alors.

Je veux dire quelques mots pour relever l'allusion qu'a faite le député de Selkirk à cet homme très respecté qu'on appelle Hugh John Macdonald. Mon honorable ami a dit que le nom de cet homme est au-dessus de tout reproche. Je voudrais lui demander pourquoi il entretient cette opinion. C'est sans doute parce que, chaque fois que Hugh Macdonald fait des promesses, il les tient, chaque fois qu'il énonce un principe politique, il l'observe. Nous en avons eu une preuve dans l'attitude qu'il a prise sur la question de la prohibition au Manitoba. Je connais un peu la nature humaine, et je dis que s'il y a une raison majeure qui porte la population du Manitoba, sans distinction de parti, à mettre le nom de Hugh John Macdonald au-dessus de tout reproche, c'est parce que, lorqu'il avait fait une promesse, cet homme, en arrivant au pouvoir, s'est toujours empressé de la remplir. Je ne crois pas qu'il appartenait à un partisan du gouvernement de faire à ce dernier un compliment aussi ironique. J'aurais pensé que c'était là plutôt l'affaire d'un des membres de l'opposition. Il est vrai, cependant, que nous qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, avons eu l'occasion si souvent de nous occuper de questions semblables, que l'honorable député de Selkirk a peut-être cru qu'il nous était devenu impsosible de recommencer à signaler toutes les promesses faites par nos adversaires et que ces derniers n'ont pas remplies. C'est dans la crainte de notre impuissance qu'il a pensé que la bonne population du Manitoba verrait avec plaisir un député libéral prendre en mains cette question. On n'a pas besoin de craindre, cependant, parce que les membres de l'opposition, fidèles à leur devoir envers le pays, s'efforceront de faire disparaître quelques-unes des injustices dont nous nous plaignons.

On nous a cité les paroles du très honorable premier ministre sur cette question ; on a rappelé le langage dont s'est servi le ministre du Commerce qui est le bras gauche du leader du gouvernement, à l'adresse des fonctionnaires publics qui prennent une part active aux élections. Voici ce que disait l'honorable ministre :

> En présence des exemples du passé, j'affirme donc que les employés émargeant au budget de l'Etat, qui délibérément prennent part aux luttes électorales dans le but d'aider un parti politique, mettent en danger leur existence politique et doivent accepter les conséquences de leurs actes ; et le bon sens de notre peuple, le sentiment inné de l'équité et de la justice non seulement justifient mais autorisent et sollicitent le gouvernement à faire un exemple de ces individus.

On a cité aussi l'opinion exprimée par sir Louis Davies, qui faisait alors partie du cabinet. C'est l'honorable député de Marquette qui a démontré que l'ancien ministre avait déclaré qu'il partageait l'opinion de ses collègues sur ce point. Il a même été plus loin en disant que ce principe devrait s'appliquer à tous les fonctionnaires publics qui se mêlaient d'une façon ou d'une autre d'affaires politiques, qu'ils fussent partisans de l'oppoition ou partians du gouvernement. A mon avis, on ne saurait mettre en doute cette doctrine et je crois que le gouvernement n'acceptera la manière de voir que nous a exposée l'honorable député de Selkirk qui affirme qu'un employée conservateur qui s'occupe d'élections, commet un crime, tandis que le fonctionnaire libéral qui prend part à une lutte électorale, ne doit pas être blâmé. Je désire appeler l'attention du gouvernement, dans l'intérêt même du pays, sur ce qu'il adviendrait si les ministres traitaient cette question comme s'il ne s'agissait que d'une lourde plaisanterie, ou s'ils passaient légèrement sur ce sujet croyant que personne n'y prêtera beaucoup d'attention. Je demande au gouvernement d'examiner s'il ne cause pas plus de mal à la génération qui grandit, en énonçant des principes, en faisant des promesses qu'il n'observe pas, que s'il élevait ou abaissait le tarif plus même qu'il ne juge à propos de le faire. La Chambre ne doit pas s'occuper simplement des questions de tarif, de remaniement de la carte électorale du pays; on ne doit pas examiner simplement s'il est opportun de nommer une commission des chemins de fer ou de dépenser tel ou tel montant pour des travaux publics. Mais voici un gouvernement qui vient d'être appelé au timon des affaires: il énoncé les principes qui doivent le guider dans les questions du genre de celles qui nous occupent; d'un autre côté, voici l'honorable député de Marquette qui connaît ce dont il parle, qui, de l'aveu de tous, juge sagement toutes les déclarations faites dans cette Chambre, qui est reconnu pour la prudence qui caractérise ces discours, voici cet homme qui vient nous citer trois cas où l'on a violé absolument les principes que les ministres proclamaient si haut. Jusqu'à présent, aucun membre du gouvernement n'a discuté cette question. J'aurais cru qu'immédiatement après le discours de mon honorable ami de

Marquette, un ministre aurait au moins eu la courtoisie non pas seulement envers l'honorable député de Marquette, mais envers le pays que le gouvernement doit servir, d'exposer le sentiment du gouvernement sur ce sujet important. Les ministres semblent croire que leurs partisans du Manitoba devraient répondre à l'honorable député de Marquette ; je veux, cependant, leur faire remarquer que cette question n'est pas seulment limitée au Manitoba. Je leur demande de vouloir bien, par considération pour la province d'Ontario, expliquer ce que signifiait le programme qu'ils s'étaient tracé, nous montrer en quoi nous avons mal compris ce dernier et pourquoi celui-ci ne s'applique pas aux trois cas mentionnés par mon honorable ami (M. Roche, Marquette). Je veux parler des principes énoncés par le premier ministre et le ministre du Commerce. Sans doute, le gouvernement n'est pas obligé de se rendre à ma demande, mais je l'avertis que s'il croit que la province d'Ontario n'est pas intéressée dans cette question, ce fait s'étant produit seulement au Manitoba, ou qu'il faut traiter cette question à la légère, il se trompe grandement; les ministres devraient prendre une attitude nette devant le Manitoba et devant le pays.

Les termes de cette résolution ne sauraient, à mon avis, prêter à deux sens différents. Je sais, toutefois, que le gouvernement a souvent réussi à démontrer qu'on peut donner à certaines choses une signification tout autre que celle que le pays croit être la bonne. Je demande instamment aux ministres de nous faire connaître distinctement et clairement ce que ces mots signifient, et pourquoi ce principe ne s'appliquerait pas aux cas cités par l'honorable représentant de Marquette. Si la règle établie par le premier ministre doit s'appliquer ici, que les ministres ne se contentent pas de dire qu'un gouvernement conservateur a déjà fait pis que cela, parce que cette raison ne vaut rien à mon point de vue. Je n'affirme pas que des faits semblables se sont produits sous les gouvernements précédents. Je ne nie pas cela non plus. Mais nous nous occupons des actes du ministère actuel. L'honorable député de Selkirk a dit que les gouvernements conservateurs ont fait ou toléré des actes de ce genre ; je veux, cependant, faire ressortir la grande différence qui existe entre les deux partis, sous ce rapport. Au point de vue moral et national, jamais un gouvernement conservateur n'a pris d'engagement relativement à cette question ; il n'a donc pu faillir à sa promesse, ce que le ministère actuel a fait. Peu importe, pour les fins de cette argumentation ou de cette motion, que le gouvernement conservateur ait bien ou mal agi; mais il est très important de savoir si les ministres actuels ont tenu leurs promesses. La différence entre les deux partis est celle-ci : on n'a jamais pu reprocher à un gouvernement conservateur d'avoir énoncé dans cette Chambre, une politique quelconque, d'avoir fait des promesses comme celle-ci relativement à cette question. Jamais un gouvernement conservateur n'a refusé de remplir ses promesses et ne s'est contenté, lorsqu'on lui demandait d'agir, de ridiculiser les accusations que l'on portait, sans s'occuper de l'opinion publique. C'est une ligne de conduite bien différente qu'a adoptée le gouvernement libéral. Il est bien beau d'entendre les membres de la droite dire qu'il n'appartient pas aux députés conservateurs de soulever cett question, mais cela ne satisfera pas notre population. Les membres de l'opposition doivent remplir leur devoir ; peu importe que le parti conservateur ait commis—ce que je n'admets pas—des fautes sérieuses, il y a huit ou dix ans; ce n'est pas ce qui doit nous préoccuper dans le moment. Nous nous occupons des questions actuelles, nous discutons les actes du gouvernement qui, à l'heure qu'il est, dirige les affaires de ce pays, et nous lui demandons de nous expliquer pourquoi il a failli à ses engagements. Ces promesses et ces principes sont exposés dans les discours du leader du gouvernement, du ministre du Commerce et de sir Louis Davies. Les cas de Thompson, de Young, de Jonasson et de Jérôme démontrent, hors de tout doute, le peu de cas que le gouvernement fait de ces promesses qui lui ont permis de capter la confiance des électeurs. A moins qu'on ne prouve que ces cas ne sont pas en violation directe du programme énoncé par le parti libéral, j'appuierai l'amendement de mon honorable ami de Marquette.

M. W. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : L'attitude qu'a prise l'honorable préopinant est celle qui convient le mieux à son parti. Il a énoncé la doctrine que le parti conservateur a parfaitement la liberté de mal agir, parce qu'il ne s'est jamais engagé à faire ce qui est juste et droit.

M. LANCASTER : Je n'ai rien dit dans ce sens.

M. SCOTT : Mon honorable ami a fait un éloge très bien mérité, en somme, de M. Hugh John Macdonald, du Manitoba ; il a déclaré ensuite que le parti conservateur n'avait jamais fait de promesse qu'il n'eût remplie. Voilà quelque chose de nouveau pour la Chambre. En effet, avant les dernières élections provinciales du Manitoba, M. Hugh John Macdonald a préparé un programme comprenant dix-neuf articles, et, par l'un de ces derniers, le parti conservateur s'engageait à ne pas mêler la politique à l'administration de la justice. Cependant, M. Hugh John Macdonald n'était au pouvoir que depuis quelques semaines, quand il destitua 450 juges de paix pour les remplacer par autant de ses créatures. Les membres de la droite n'ont aucune objection à laisser proclamer que M. Macdonald est un homme qui tient toujours sa parole, mais chaque fois qu'on nous parle de cela, on nous rappelle ces fameux dix-neuf articles du programme conservateur, au cours de la cam-

pagne de décembre 1899 ; en même temps cela nous remet en mémoire le fait qu'aucun de ces articles n'a été mis en pratique. Mon honorable ami a parlé de la question de la prohibition ; à ce propos, nous nous rappelons que M. Hugh John Macdonald avait promis que, si son parti arrivait au pouvoir, il donnerait une loi de prohibition au Manitoba ; cependant, cet engagement n'a pas encore été rempli. Il avait promis aussi que le nombre des ministres formant le cabinet serait réduit de 5 à 3 ; pourtant, nous avons encore cinq ministres provinciaux. Il s'était engagé encore à diminuer l'indemnité des membres de la législature de $500 à $300, et à la session suivante, il augmentait de $100 cette indemnité. J'habite malheureusement cette partie du pays qui n'est pas encore constitué en province et qui ne forme qu'un territoire ; il peut arriver que je ne comprenne pas toute la force de l'argumentation présentée par les membres de la gauche, à propos des fonctionnaires publics. On ne m'a pas fait la faveur de me communiquer une copie de l'amendement que l'honorable député de Marquette vous a remis entre les mains, M. l'Orateur. Toutefois, si je saisis bien la nature de ses griefs, mon honorable ami se plaint de ce que les trois messieurs qu'il a mentionnés et qui sont des fonctionnaires du gouvernement fédéral, ont été candidats pour la législature du Manitoba. Je demanderais à mon honorable ami si c'est bien là ce qu'il entend dire ?

M. ROCHE (Marquette) : Je crois que le nombre de ces fonctionnaires est plus considérable encore, mais j'ai mentionné Young, Jonasson et Watson, ce dernier directeur de la poste à Brandon-sud ; cependant, je ne sais pas si j'ai parlé de M. Watson. A tout événement, j'aurais pu nommer deux fois autant de fonctionnaires fédéraux qui se sont mêlés activement de politique.

M. SCOTT : C'est peut-être parce que j'habite un territoire et non une province que je ne puis comprendre la raison de ce grief. Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous n'avons pas encore introduit la politique fédérale dans nos affaires locales. Si je comprends bien la promesse faite par les chefs du parti libéral, celle-ci se rapporte aux fonctionnaires du gouvernement d'Ottawa qui se mêlent des luttes fédérales, mais elle n'a rien à faire avec la politique locale. C'est là mon interprétation de cet engagement et, d'après ce que j'ai entendu ici, aujourd'hui, je puis dire qu'on n'a pas essayé de prouver que ces messieurs s'étaient mêlés de politique fédérale. Je suis prêt à discuter la question de savoir s'il est opportun pour la Chambre d'établir en principe que les fonctionnaires fédéraux ne peuvent exercer leurs droits d'électeurs, ni même prendre part aux discussions publiques, lorsqu'il s'agit d'élections provinciales, pourvu que cela ne les empêche pas de remplir leurs devoirs comme fonctionnaires du gouvernement. Je ne voudrais pas affirmer que ces fonctionnaires n'ont pas un droit parfait de prendre part aux élections provinciales. Je sais parfaitement—et l'honorable directeur général des Postes confirmera ce que j'avance—que certains directeurs de la poste dans les Terrtoires du Nord-Ouest, font partie actuellement de l'Assemblée des Territoires. Je pourrais citer le cas du représentant de la division de Whitewood, qui était et qui est encore, je crois, directeur de la poste à cet endroit ; il est orateur suppléant à l'Assemblée des Territoires. Mais je ne tiens pas à développer toute une opinion sur cete question. Je veux simplement dire à l'appui de ce qu'a démontré d'une manière si habile et avec tant de force, l'honorable député de Selkirk, que les conservateurs du Manitoba et des Terrtoires du Nord-Ouest devraient être les derniers à formuler des plaintes de cette nature. Ils n'on aucun droit de se plaindre. Quiconque connaît l'état de choses qui a existé au Manitoba et dans les Territoires, depuis que cette région fait partie de la Confédération jusqu'à 1896, ne peut oublier que le gouvernement conservateur, par ses fonctionnaires, exerçait une véritable tyrannie sur cette contrée.

A venir jusqu'en 1896, un seul libéral avait réussi à se faire élire dans ce comté. Et le seul fait que le député de Marquette a eu comme adversaire à sa dernière élection, M. Thompson, un inspecteur de homesteads, et un employé du gouvernement fédéral, est bien la meilleure preuve que l'état de chose qui existe actuellement dans cette partie du pays est bien différent de ce qu'il était autrefois. Jusqu'en 1896, tant que le gouvernement conservateur fut au pouvoir, si un fonctionnaire public consentait à se laisser mettre en nomination au nom du parti conservateur, il pouvait être certain que les libéraux mettraient tout en œuvre pour le faire battre. L'honorable député s'est également plaint de la manière dont les employés libéraux et les employés conservateurs étaient traités par le gouvernement. Or, j'ai une certaine expérience de la manière dont les affaires publiques sont administrées, au moins dans les territoires, et je considère que les différents ministres ont une considération égale pour tous leurs employés, qu'ils soient libéraux ou conservateurs. Mais avant l'arrivée des libéraux au pouvoir en 1896, on aurait parcouru en vain la liste des employés civils au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest pour y trouver un seul libéral. Mon honorable ami a fait allusion à une longue liste d'employés publics qui auraient été destitués par ce gouvernement depuis 1896. Ce qu'il a dit à ce sujet devait être basé sur l'ancienne liste publiée par le " Telegram " de Winnipeg. Je me rappelle parfaitement qu'il y a quelque temps ce journal a publié une prétendue liste complète des employés renvoyés du service par le gouvernement libéral au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. L'honorable député avait peut-être raison de dire que leur nombre s'élevait à 150. Mais,

je me rappelle également qu'après avoir parcouru cette liste, j'y ai trouvé des noms d'employés décédés alors qu'ils faisaient encore partie du service, ainsi que les noms d'autres fonctionnaires qui en étaient sortis de leur propre volonté, soit pour se lancer dans d'autres lignes d'affaires, ou pour abandonner cette partie du pays où ils demeuraient. J'ai analysé cette liste, afin de me rendre compte du bien fondé de cette accusation de destitution en bloc, et j'ai constaté qu'il y en avait à peine 25 pour 100 des personnes mentionnées sur cette liste qui avaient été virtuellement destituées. Dans tous les cas sur lesquels je possédais des renseignements personnels, les destitutions étaient parfaitement justifiées, et dans la majorité des autres, des accusations d'un caractère formel ou privé avaient été faites, et des enquêtes tenues, lesquelles avaient révélé des faits justifiant pleinement le renvoi du service. L'honorable député (M. Lancaster) a exposé une doctrine qui, si la proposition de l'honorable député de Marquette était acceptée par la Chambre, serait absolument avantageuse pour le parti conservateur au Manitoba. Elle aurait pour résultat d'obliger le gouvernement fédéral a défendre à ses employés dans toutes les parties du pays, de se mêler d'élection, d'exercer aucune influence politique, et même de voter, tandis que les fonctionnaires conservateurs nommés par le gouvernement Roblin seraien libres de parcourir le pays en tout sens, comme l'honorable député de Selkirk nous a dit qu'ils faisaient, travaillant de toutes leurs forces et mettant tout en œuvre pour assurer le résultat des prochaines élections en faveur de leur parti.

Il y a une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre, bien qu'elle ne découle pas absolument du sujet que nous discutons en ce moment. Il s'agit de la discussion qui a eu lieu hier soir dans cette Chambre. L'honorable député de Peel (M. Blain), dans le but de donner plus de force à l'inculpation faite contre M. Trant, de Régina, l'un de ceux qui ont signé les déclarations solennelles dont j'ai donné lecture à la Chambre, a déclaré que cet homme faisait partie du service civil. Or, M. Trant n'est pas ce que l'on peut appeler un employé civil dans le sens ordinaire du mot. L'honorable député de Peel a formulé sur le compte de M. Trant les remarques les plus désagréables, et c'est pour cette raison que je désire donner ce soir certaines explications sur ce sujet, après en avoir été empêché hier soir. M. Trant a une réputation qu'il tient autant que nous tous à conserver intacte. Une partie de son temps est consacré à remplir les fonctions de secrétaire auprès du lieutenant-gouverneur à Régina. Quand le chef de l'opposition et ses amis visitèrent Régina, M. Trant, qui représente le " Free Press " de Winnipeg——

M. INGRAM : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Ingram) voudrait-il dire sur quoi il base son appel au règlement ?

M. INGRAM : L'honorable député (M. Scott) n'a pas le droit de faire allusion à une discussion antérieure.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Scott) n'a pas le droit de revenir sur une discussion qui a eu lieu hier soir dans cette Chambre et qui est maintenant terminée. Cela est contraire au règlement.

M. SCOTT : Je reconnais mon erreur, M. l'Orateur, et je ne ferai plus allusion à la discussion qui a eu lieu hier. Si je comprends bien la position, j'ai en ce moment le droit de discuter n'importe quel autre sujet. J'étais à dire que M. Trant représente le " Free Press " de Winnipeg et qu'il avait été chargé par ce journal d'accompagner le chef de la gauche et ses amis dans une partie de leur tournée politique en qualité de correspondant. C'est un journaliste d'une certaine réputation. Il fut durant plusieurs années rédacteur de journaux importants dans l'Inde.

M. INGRAM : J'en appelle au réglement. L'honorable député est en frais de faire allusion à un débat qui a eu lieu hier soir. Il parle d'un voyage que certains membres de cette Chambre auraient fait dans le Nord-Ouest.

M. McCREARY : Il parle du journaliste en sa qualité d'employé public.

M. INGRAM : L'honorable député est en frais de parler d'un certain correspondant de journal, un M. Trant, qui a bénéficié des privilèges de ce groupe d'hommes qui a visité l'ouest.

M. SCOTT : Je fais allusion au représentant du " Free Press " de Winnipeg à Régina, celui qui a accompagné le chef de l'opposition et ses amis l'automne dernier. Il accepta l'hospitalité de ces messieurs. Il fut invité dans leur wagon particulier, et communiqua le rapport de leurs assemblées au " Free Press " de Winnipeg.

M. POPE : Il ne fut pas invité, il s'introduisit dans le wagon. Je nie qu'il ait été invité.

M. SCOTT : M. William Trant fut reçu dans leur wagon particulier, et plus tard, un certain député poussa l'indélicatesse jusqu'à accuser ce monsieur, qui avait partagé leur hospitalité, de s'être faufilé sans permission parmi eux. La population du Nord-Ouest a des idées bien arrêtées sur l'honneur et la manière d'exercer l'hospitalité, et ces remarques des honorables membres de la gauche ne contriburont certainement pas à y avancer leurs affaires politiques. Je dis que c'est déplorable. On a demandé hier soir à l'honorable député de Peel de revenir

sur ses paroles, mais il a refusé. D'autres membres de cette Chambre ont pris part à ce voyage, ils sont ici en ce moment.

M. INGRAM : Je demande la parole pour une question de règlement. L'honorable député tient-il réellement à ce que nous recommencions la discussion sur cette question ?

M. BLAIN : J'espère avoir l'occasion de répondre à cet honorable député.

M. l'ORATEUR : Je crains que l'honorable député (M. Scott) soit en frais de faire allusion à un débat antérieur. Or, je dois lui faire remarquer que cela n'est jamais permis par le règlement.

M. SCOTT : En discutant cette question qui concerne le service civil——

M. l'ORATEUR : L'honorable député a fait allusion à certaines choses qui ont eu lieu hier soir. Cela est irrégulier. Il peut discuter la question qui est soumise à la Chambre, mais il ne lui est pas permis de faire allusion à un débat qui a eu lieu hier soir.

M. SCOTT : J'ai simplement voulu faire allusion à un incident qui s'est produit au cours de la visite du chef de la gauche et de ses compagnons dans l'ouest, l'automne dernier, en compagnie de M. William Trant—et malgré ces différentes interruptions dont j'ai été l'objet, je crois avoir dit tout ce que j'avais l'intention de dire au sujet de M. Trant. C'est un Anglais d'Angleterre, un journaliste distingué, qui a été durant plusieurs années rédacteur de différents journaux dans l'Inde, et qui a fait partie du personnel de plusieurs grands journaux anglais. Dans ce pays, il est correspondant du "Free Press", à Régina. Sa réputation comme auteur d'ouvrages sur les unions ouvrières lui a valu d'être cité dans l'Encyclopédie Britannique. Je considère donc que dans les circonstances——

M. POPE : Le moins on en parlera mieux ce sera.

M. SCOTT : En effet, je crois en avoir dit suffisamment. Je considère que, vu l'absence de ce monsieur, et comme il n'a attaqué aucun des membres de cette Chambre, ceux qui ont ainsi attaqué son caractère devraient retirer ou modifier leurs accusations. Je demande aux honorables députés qui ont pris part à ce voyage, d'avoir la générosité de ménager la réputation d'un homme qui a joui de leur hospitalité.

M. BLAIN : Je voudrais dire un mot en réponse à l'honorable député. Qu'il me permette de lui dire en premier lieu que le monsieur Trant dont il a parlé n'a pas accepté, après y avoir été invité, aucune hospitalité de la part du chef de la gauche, lors de son voyage dans l'ouest.

M. l'ORATEUR : Avant d'aller plus loin, je voudrais savoir quel rapport il y a, entre cette question et la motion qui est actuellement devant la Chambre.

M. BLAIN : Je veux bien me conformer au règlement, mais il n'est que juste que l'on me fournisse l'occasion de me disculper d'une imputation que l'honorable député (M. Scott) a fait contre moi, alors que l'Orateur-suppléant occupait le fauteuil. Je suis convaincu, M. l'Orateur, que vous ne pouvez me contester ce privilège.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas qu'il serait régulier de discuter cette question maintenant. Je viens justement de rappeler l'honorable député (M. Scott) à l'observation du règlement, parce que je considérais qu'il faisait allusion à un débat antérieur, le même que celui sur lequel l'honorable député veut à son tour entretenir la Chambre. Je suis donc obligé de lui demander de ne plus faire allusion à cette discussion.

M. BLAIN : Ce que je veux dire se rapporte entièrement à certaines paroles qui ont été prononcées aujourd'hui dans la Chambre, et je ne veux faire allusion à aucun débat antérieur. L'honorable député (M. Scott) a prétendu qu'un nommé Trant, représentant d'un journal de l'ouest et fonctionnaire du gouvernement, avait accepté l'hospitalité du chef de l'opposition et de ses amis, lors de leur tournée politique dans l'ouest l'automne dernier. Or, je tiens à dire que cette prétention de l'honorable député est inexacte.

M. Trant n'a jamais reçu d'invitation, soit du chef de l'opposition, soit d'aucune autre personne de sa suite, mais il s'est faufilé dans le wagon, et de gare en gare il s'imposait ainsi, ayant soin de prendre un des meilleurs fauteuils de la voiture ; or, après s'être ainsi conduit en intrus pendant plusieurs jours, quelque personne de la suite du chef de l'opposition signifia au personnage l'avis de déguerpir. Voilà le genre d'hospitalité à laquelle fait allusion l'honorable député. Je n'ai qu'un seul mot à ajouter : si j'avais besoin de leçons de savoir-vivre et de bienséance, ce n'est pas au député d'Assiniboïa-ouest que j'irais les demander ; car il est inouï dans nos annales parlementaires —et ici j'en appelle au témoignage des plus anciens de nos collègues—qu'on ait permis à un député de soumettre à la Chambre des affidavit, sans en avoir donné un avis préalable.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait encore la même allusion à un débat précédent.

M. BLAIN : Je ne l'ai pas mentionné.

M. l'ORATEUR : Cette question a été débattue, me dit-on, hier soir, et il n'y a pas lieu de la ramener sur le tapis pour le moment. Je prie l'honorable député de s'en tenir à la question.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

A huit heures, la séance est reprise.

### BILLS D'INTERET PRIVE.

### AGENCE IMPERIALE.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (No. 71) tendant à constituer en corporation la Compagnie Impériale.—M. Bickerdike.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES Honorable sir Wm. Mulock) : Il est proposé de substituer au nom actuel celui de " Compagnie de fidéicommis impériale."

M. LaRIVIERE : A mon avis, il faudrait modifier quelques-unes des dispositions de cette loi, si on change le titre.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : M. le président, je serais d'avis que le bill fût renvoyé au comité des Banques et du Commerce. La question du titre y a été débattue à fond. Si l'honorable député désire que le titre soit modifié, je serais d'avis que le bill fût renvoyé au comité.

M. BICKERDIKE: J'ai consenti à la modification du titre du bill. Le comité a fait une modification et avant la fin de la discussion, c'est à peine s'il restait un quart du projet de loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe qu'il a été décidé de substituer au titre actuel celui de " Compagnie de fidéicommis impériale."

M. BICKERDIKE : Je ne m'y oppose point.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y vois une objection, c'est que, me dit-on, il existe une autre compagnie portant ce nom.

M. LaRIVIERE : Cette question a été débattue, l'autre jour, par le comité des Banques et du Commerce, et un représentant de la Banque impériale d'Ottawa, agissant d'après les instructions du gérant général de Toronto, s'est fortement opposé à ce que la compagnie en question prît ce nom. Le comité a décidé de substituer le nom d'Agence Impériale à celui de Compagnie impériale. Cette modification donne lieu à des objections encore plus fortes, car, prétend-on, dans les petits centres où il existe une succursale de la Banque Impériale la succursale est souvent désignée sous le nom d'agence de l'Impériale et il y aurait confusion. Il serait peut-être préférable de se ranger à l'avis du ministre des Finances et de renvoyer le bill au comité des Banques et du Commerce, et dans l'intervalle nous verrons à ce que la banque ne soulève plus objection. L'Associataion des banquiers canadiens, paraît-il, proteste énergiquement contre l'emploi du titre proposé. Voilà ce qui me revient de Toronto.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est par méprise que j'ai émis cet avis. En entrant ici, j'ai appris qu'on se proposait de donner à cette compagnie le nom de Compagnie de fidéicommis impériale, et c'est sur la foi de ce renseignement que j'ai dit que, si l'on faisait pareille proposition, il faudrait renvoyer le bill au comité des Banques et du Commerce. Or, le député de Saint-Laurent, Montréal, m'informe que c'est là une erreur et que cette proposition a déjà été approuvée par le comité, qui a décidé qu'on donnerait à la compagnie le nom d'Agence impériale. Je ne veux nullement revenir sur la décision prise par le comité. Si l'on proposait de donner à la compagnie le nom de Compagnie de fidéicommis impériale, comme ce serait une proposition nouvelle, je demanderais qu'elle soit renvoyée au comité ; or, l'objection soulevée contre l'emploi du titre " agence impériale " a été débattue par le comité, qui a pris une décision à ce sujet. J'ignore si le député de Provencher (M. LaRivière), assistait à la séance du comité, lorsqu'un représentant de la banque Impériale a fait valoir l'objection en question ; toujours est-il que le comité a jugé que le mot " impérial " comporte un sens si général que nulle compagnie ne saurait le prendre sans y ajouter quelques mots propres à créer une similarité de titre. Les objections soulevées par la Banque impériale ont été débattues par le comité qui a jugé qu'en substituant au titre actuel celui d'Agence impériale, en parerait à toute difficulté.

M. INGRAM : Un représentant de la Banque impériale a comparu devant le comité l'autre jour et a fait valoir ses objections ; or, le comité en a décidé autrement. Je ne doute point que le comité ne décide de nouveau dans le même sens.

Le comité rend compte de ses délibérations.

M. BICKERDIKE : Je propose que le bill soit voté en troisième délibération.

M. LaRIVIERE : Il serait préférable de remettre la troisième délibération du bill à une prochaine séance.

La motion est adoptée et le bill est adopté en troisième délibération.

M. BICKERDIKE : Je propose :

Que le bill soit définitivement adopté et que le titre d'Agence impériale soit substitué au titre actuel du bill.

Adopté.

### DEUXIEME DELIBERATION.

Le bill (n° 165) tendant à constituer en corporation la Compagnie de scieries mécaniques et de force motrice d'Algonquin.—(M. Gould.)

Bill (n° 168) tendant à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est.—(M. Girard.)

## SUBSIDES — INGERENCE DES EMPLOYES DE L'ETAT DANS LES ELECTIONS.

La Chambre reprend l'étude de la motion de l'honorable M. Fielding, portant que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, ainsi que celle de la motion de M. Roche (Marquette), en amendement de la première.

M. N. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur, la question dont la discussion a absorbé une partie de la séance, cet après-midi, a été si bien exposée et si clairement élucidée que ma tâche devient relativement facile, et s'il me faut en ce moment, donner la réplique au député de Selkirk (M. McCreary) et au député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) la tâche n'en devient que plus légère. On en conviendra, ces messieurs n'ont pas touché au fond de la question et les faits qu'ils ont signalés à notre attention ne sont guère de nature à mettre le parti libéral en meilleure posture aux yeux du public qu'il ne l'était avant que ces messieurs nous eussent adressé la parole. La question qui se pose en ce moment, est celle-ci ; le parti libéral, ainsi qu'en font foi les extraits empruntés aux discours du premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et de ses lieutenants, a établi un programme qui était censé devoir servir de règle au parti et à tous les employés de l'Etat, pour l'avenir. Eh bien ! en présence de ce fait, voilà qu'au moins dix-sept fonctionnaires du gouvernement fédéral, affirme-t-on, se sont portés candidats libéraux aux prochaines élections de la province du Manitoba. La seule excuse alléguée par le député de Selkirk (M. McCreary) est l'argument suranné que ne cessent de répéter ces messieurs de la gauche, l'argument *ad hominem* tant rabattu ; au temps où vous étiez au pouvoir, vous nous avez donné le mauvais exemple, et votre conduite a même été pire que la nôtre.

Voilà tout ce que ces messieurs ont à répliquer aux accusations que nous portons tous contre le gouvernement. Nous n'avons oublié ni leurs promesses d'antan, ni les engagements pris envers le public, avant leur avènement au pouvoir, ni leurs critiques a l'adresse du gouvernement conservateur, ni leur serment de redresser les prétendus griefs qu'ils condamnaient jadis. Or, n'est-il pas vraiment étrange qu'une fois au pouvoir, ils laissent se perpétuer et même s'aggraver les abus qu'ils flétrissaient autrefois ?

Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) et le député de Selkirk (M. McCreary) nous ont dit que M. Jérôme n'a pas fait acte de partisan. Eh bien ! pour convaincre la Chambre que ces messieurs sont dans l'erreur, sur l'attitude de M. Jérôme, il suffira de citer une lettre qu'il adressait au " Free Press " le 30 septembre dernier. Dans cette lettre, que la Chambre me saura gré de ne pas lire, et qui couvre une colonne du journal, M. Jérôme critique sévèrement l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui faisait alors partie du gouvernement libéral, mais qui passait pour être en désaccord avec ses collègues. Voilà qui tend à prouver que ce M. Jérôme est si chaud partisan que loin de se contenter d'attaquer les conservateurs, il n'hésite pas même à décocher ses traits à un ministre libéral dont le libéralisme ne s'élève pas à la hauteur de l'idéal caressé par M. Jérôme. Pour l'édification de ceux de mes collègues qui ne savent peut-être pas comment les choses fonctionnent dans l'ouest, je vais, à l'aide de quelques faits, montrer comment ces fonctionnaires peuvent exercer une grande influence sur les électeurs, en temps d'élection. Ces trois messieurs, Young, Jonasson et Jérôme, dans l'exercice de leurs fonctions, sont appelés à visiter les propriétaires de homesteads ou ceux qui ont obtenu du gouvernement des permis de coupe de bois. Ils sont donc en mesure de leur donner certains aperçus sur ce qui pourrait arriver et sur ce que ces agents peuvent faire, en leur qualité officielle, si ces gens ne votent pas en faveur du parti au pouvoir. Un fonctionnaire détenant pareille charge peut, pendant une année et au delà, empêcher un colon d'obtenir le homestead auquel il a droit, en déclarant que ce colon n'a pas rempli toutes les stipulations de la loi des terres fédérales. Le préposé aux bois de l'Etat, s'il lui en prenait fantaisie, serait en lieu d'exercer une grande influence sur le corps électoral ; car il pourrait dire au colon : vous avez abattu quelques poteaux de trop, et les pouvoirs que je détiens m'autorisent à vous punir, de ce chef.

J'ai sous les yeux une lettre du premier ministre du Manitoba, affirmant qu'un colon irlandais est venu se plaindre à lui qu'à une assemblée publique où M. Jonasson avait porté la parole, cet agent avait donné à entendre que, dans la situation qu'il occupait, il avait le pouvoir de rendre des services importants à ceux d'entre les électeurs qui obéiraient à ses ordres. A cette assemblée, prétend-on, M. Jonasson aurait refusé de permettre qu'on donnât la réplique en faveur du gouvernement conservateur du Manitoba. Voilà quelques exemples qui font bien voir quelle influence ces fonctionnaires peuvent exercer sur les électeurs dans cette contrée. En outre, ces messieurs parcourent le pays pour faire de la propagande, se servant pour cela des deniers de l'Etat qui leur sont accordés à titre d'indemnité. Le député de Selkirk (M. McCreary) et le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) croient avoir opposé une réponse victorieuse à ces accusations, en disant que le gouvernement conservateur a autrefois prêché d'exemple et que sa conduite a même été pire que celle des libéraux. Eh bien ! si le gouvernement n'a pas d'autre arme de défense que cette réponse, il est bon qu'il nous le dise ici même, séance tenante. Voyons ce qui s'est passé à dater de 1896, à l'avènement des libéraux au pouvoir a Ottawa jusqu'en 1900, époque à laquelle le gouverne-

ment conservateur revient au pouvoir au Manitoba. J'ai sous les yeux une liste de 150 employés conservateurs qui ont été démis par le gouvernement fédéral actuel, durant la période en question et avant le retour du gouvernement conservateur du Manitoba au pouvoir,. Si, comme l'a prétendu l'honorable député (M. McCreary) les conservateurs du Manitoba ont usé de représailles, c'est bien ce qu'on était en lieu de prévoir, après ces démissions de 150 employés conservateurs, dont la plupart-étaient des fonctionnaires de mérite, coutre lesquels on n'aurait pu formuler la moindre accusation. L'honorable député en conviendra, M. H. H. Smith, qui a été si longtemps commissaire des terres, était parfaitement apte à cette charge et sa conduite était au-dessus de tout soupçon.

M. McCREARY : Il n'a pas été démis.

M. BOYD : Que lui est-il arrivé ?

M. McCREARY : La charge qu'il détenait a été abolie et il a été retraité.

M. BOYD : Oui, c'était un moyen facile de se tirer d'affaire ; quoi qu'il en soit, M. Smith a été démis de sa charge et aujourd'hui M. Turriff le remplace, à titre de commissaire des terres. Citons encore M. Daniel Smith, fonctionnaire de grand mérite, plein d'énergie et d'activité, qui était préposé aux travaux publics dans l'ouest. On l'a démis de ses fonctions, alors qu'il était encore dans toute la vigueur de l'âge mûr.

M. PUTTEE : L'honorable député ne prétend pas, sans doute, que ce monsieur a été démis arbitrairement.

M. BOYD : Quelle est la cause de sa démission ?

M. PUTTEE : La cause a été révélée en cour de police.

M. BOYD : Alors l'honorable député sera probablement en lieu de faire connaître le fait à la Chambre. Qu'il prenne la parole et précise son allégation, s'il y a lieu de le faire. Quelle imputation pouvait-on faire contre M. Hargrave, l'ex-directeur de la poste, qui est encore plein de force et d'activité ? Qu'avait-on à reprocher au directeur de la poste de Brandon, congédié du service pour ingérence dans les luttes politiques et auquel on a donné pour successeur M. Campbell, ex-président de l'Association libérale, et un des plus zélés partisans politiques de cette contrée ? Oui, M. l'Orateur, le gouvernement libéral a congédié tous ces fonctionnaires, en dépit de la déclaration faite par le premier ministre et par ses lieutenants en plein parlement. Si l'on tient compte du fait que le premier ministre a déclaré que de semblables fonctionnaires n'auraient pas dû être démis de leurs fonctions, n'est-il pas étrange que le gouvernement actuel, de 1896-1899, ait congédié 150 employés conservateurs. Le député de Selkirk nous a parlé des 400 juges de paix mis en disponibilité ; or, à ce sujet, je tiens à dire qu'à l'avènement du gouvernement Greenway, au pouvoir, le premier acte du procureur général fut de faire révoquer, par voie d'arrêté du conseil, toutes les commissions des juges de paix du Manitoba, de sorte qu'il était impossible de trouver dans toute la province un seul juge de paix conservateur devant lequel l'on pût faire une déclaration pour fins d'élection ou autres fins. J'ignore ce qu'a pu faire le gouvernement conservateur en montant au pouvoir, mais voilà ce qu'a fait le gouvernement Greenway.

Si la Chambre, ce soir, repousse l'amendement de mon collègue (M. Roche), le pays saura, sans doute, à quoi s'en tenir, et pour notre part, nous saurons ce qu'il faut attendre, dans l'avenir, des fonctionnaires de l'Etat. La question débattue ici, ce soir, je l'ai clairement établi, agite et passionne l'opinion publique au Manitoba et elle est vivement discutée dans la presse et à la tribune publique. Le gouvernement, à mon avis, ferait acte de sagesse, en nous disant quelle attitude il entend prendre à ce sujet, avant de nous demander de voter les crédits affectés aux traitements de quelques-uns de ces employés. Si le gouvernement déclare que ces messieurs peuvent s'immiscer à leur gré dans les affaires politiques, tant qu'ils ne s'ingèrent point dans les luttes fédérales, il importe que nous le sachions ; car, en effet, il nous faudra bientôt voter les crédits affectés à leurs traitements, et les ministres préposés à la direction de ces services le prendront en bonne part, nous l'espérons, si nous demandons au gouvernement de nous déclarer catégoriquement quelles attributions il entend conférer à ces employés et s'ils sont censés être politiciens dans toute l'acception du mot ou bien les serviteurs du public agissant impartialement envers tous les partis. Voilà ce que nous tenons à savoir, M. l'Orateur, et avant que ce débat prenne fin, le gouvernement, j'espère, aura clairement défini l'attitude qu'il entend prendre à ce sujet.

M. DAVIS : L'honorable député a déclaré que le gouvernement actuel, de 1896 à 1899, avait remercié de leurs services 150 fonctionnaires. Je lui demanderais de faire la liste de ces démissions et de la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BOYD : J'ai cette liste ici et il me ferait plaisir de la déposer sur le bureau de la Chambre ou de la faire inscrire aux " Débats ".

M. DAVIS : Veuillez donc nous la communiquer.

M. BOYD : Cette liste se trouvera-t-elle rapportée dans les " Débats " ou dois-je la lire ? Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre.

M. l'ORATEUR : Les règlements ne permettent pas de rapporter dans les débats ce qui n'a pas été dit ici.

M. McCREARY : Est-ce que l'honorable député n'aurait pas la permission de nous laisser voir cette liste ?

M. BOYD : Je vais la lire afin qu'elle soit consignée au compte rendu des " Débats " où mon honorable ami pourra la trouver. D'un autre côté, je demanderai que l'honorable ami lise cette liste des 700 destitutions dont il a parlé, afin que les " Débats " puissent conserver ces noms. Je crois que le " Telegram ", du Manitoba, a publié en 1898 ou 1899, la liste que je vais citer. Je me suis rendu à la bibliothèque pour avoir une copie de ce journal. J'ai constaté qu'on n'avait pas fait relier les numéros de cette gazette. Les seuls journaux du Manitoba qu'on trouve reliés à la bibliothèque, sont la " Tribune " et le " Free Press ". J'ai donc été obligé de demander à l'éditeur du " Telegram ", de me dire où je pourrais trouver cette liste que ce journal avait déjà publiée, ou bien de m'envoyer lui-même ces détails. Voici cette liste : H. H. Smith——

Le PREMIER MINISTRE : Quelle étaient ses fonctions ?

M. BOYD : Elles ne sont pas indiquées. Le nom suivant est celui de W. Hargrave——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'agit-il de M. Hargrave, ex-directeur de la poste, à Winnipeg ? L'honorable député dit-il que ce fonctionnaire a été remercié de ses services ?

M. BOYD : C'est ce qu'on m'a laissé entendre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans ce cas, je rétablirai les faits pour l'avantage de l'honorable député. M. Hargrave a été mis à la retraite à cause de son grand âge et de ses nombreuses années de services. Je crois, mais je puis me tromper, qu'il avait été nommé par les libéraux. J'ai pris sur moi de le mettre à sa retraite que je n'ai décidée qu'après avoir examiné à fond toute la question, et en tenant compte de son âge avancé et des besoins du service ; nous lui avons accordé une pension de retraite. J'espère qu'on trouvera ailleurs dans cette liste des cas plus exacts que celui-ci.

M. BOYD : Puis-je savoir du ministre si ce fonctionnaire a demandé sa mise à la retraite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. Nous l'avons mis à la retraite parce qu'il était trop âgé et que l'intérêt public exigeait cette mesure. L'honorable député prétend que nous nous sommes dispensés des services de cet employé pour des raisons politiques. Cela ne peut être vrai, car j'ajouterai que M. Hargrave a un fils qui fait partie du service et qu'il m'a fait plaisir de nommer à une position éminente et responsable au ministère des Postes. Il occupe encore cette position. Je demande donc à l'honorable député de laisser de côté ce cas car il ne s'agit pas ici de vengeance politique.

M. BOYD : Je ne crois pas devoir rayer un seul de ces noms. L'honorable ministre peut donner à la Chambre les explications qu'il jugera utile de fournir. Quant à l'ex-directeur de la poste, à Winnipeg, si mon honorable ami le rencontrait aujourd'hui, il aurait de la difficulté à se mesurer avec lui, tout vieux et décrépit qu'il prétend que cet homme se trouve. Voici une façon très facile et bien gentille de se débarrasser d'un fonctionnaire. On le remercie de ses services à Winnipeg, et l'on crée une position plus avantageuse à Ottawa pour un de ses proches.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Hargrave était âgé de 70 à 80 ans.

M. DAVIS : Ce n'est pas un conservateur, c'est un libéral.

M. BOYD (lisant): Daniel Smith, K. Grayburn, J. M. Sutherland, Mlle F. Sutherland, Jos. Turenne, Mde Scott, Mde Livingstone, W. F. Jones, M. O. R. Jarvis, H. Carstens, C. P. Cloutier, R. Dolbear, Mlle Turnock, Mlle Duff, W. S. Cottingham, W. H. Hearn, Robt Gunn, A. Hetherington, D. Hogg, A. M. Burgess, R. L. Alexander, P. M. Barker, G. J. Cox, J. McD. Gordon, V. H. Hesson, H. S. MacDonnell, le major Montgomery, A. T. Abbey, Wm Laurie et J. H. Paul, ont été renvoyés du bureau du registraire de Régina.

Voici les noms des autres employés destitués avec la nature des fonctions qu'ils remplissaient :

J. T. Stemshorn, John Dobbin, Mlle Pope, M. Sherwood et John Rogers, employés au bureau des terres de Régina ; J. R. C. Honeyman, James McAra, A. P. VanKoughnet, J. A. Mitchell, William Lambert et J. Anderson, employés au département des Affaires des Sauvages, district de Régina ; Dr Willoughby, professeur à l'école industrielle de Régina ; le Dr Cotton, médecin de la prison de Régina ; G. W. Almon, commis au bureau des terres d'Edmonton ; E. Brokorski, agent des terres à Battleford ; Leo Schaunus, inspecteur des pêcheries, Fort Alexander ; D. Devlin, inspecteur des pêcheries, Lac Manitoba ; A. McKay, agent des sauvages, rivière Behrens ; R. La. T. Tupper, inspecteur des pêcheries, Selkirk ; A. Muckle, agent des sauvages, Saint-Pierre ; R. Taylor, employé à l'établissement de pisciculture, Selkirk ; W. Cleland, employé à l'établissement de pisciculture, Selkirk ; D. Miller, directeur de la poste, Selkirk-est ; C. H. West, capitaine de dragueur, Selkirk ; W. Taylor, employé sur un dragueur, Selkirk ; T. R. Vardon, directeur de la poste, McGregor ; W. Thornton, employé sur un dragueur, Selkirk ; W. Tillson, Selkirk, employé sur un dragueur ; S. Davis, Selkirk, employé sur un dragueur ; J. Cavanagh, directeur de la poste, Brandon ; P. Daly,

agent d'immigration ; T. Ferguson, commis au bureau des terres, Calgary ; A. F. Holmes, agent d'immigration, C. F. Herbert, agent d'immigration, Calgary ; W. L. Orde, commis au bureau des terres, Brandon ; J. D. Graveline directeur de la poste, Letellier ; P. Parent, directeur de la poste, Saint-Jean-Baptiste ; A. LaSalle, directeur de la poste, Saint-Pierre ; G. T. Landry, directeur de la poste, Saint-Adolphe ; J. Craig, directeur de la poste, Strathclair ; G. Stone, directeur de la poste, Rapid City ; W. J. Bourchier, commis au bureau des terres, Calgary ; J. McGuire, commis au département des Affaires des Sauvages, C. Phipps, commis au bureau des terres, Régina ; H. Reed, commis au département des Affaires des Sauvages, G. Lindsay, directeur de la poste, Griswold; B. Hogg, employé aux bâtiments des immigrants, Brandon ; Dr Spencer, médecin de la prison, Brandon ; W. H. Todd, employé à l'école industrielle des sauvages ; W. H. Hiam, commis au bureau des terres fédérales, Brandon ; M. Daniels, directeur de la poste, Moosomin ; C. W. Peterson, employé au bureau des mines, Calgary ; H. S. Sherwood, commis au bureau des terres, Westaskiwin ; J. R. Thompson, inspecteur des homesteads, Calgary ; S. A. Stewart, surintendant du parc, Banff ; H. C. Ridley, commis au bureau des terres, Kamloops ; H. Green, employé au bureau du commissaire, A. Cates, directeur de la poste, Napinka ; A. J. Baker, commis au bureau des terres, Brandon ; G. A. Barnham, sous-inspecteur des bureaux de postes, M. Fee, commis au bureau des terres, Winnipeg ; James Bruce, directeur de la poste, Carman ; S. Shaw, directeur de la poste, J. J. Miller, directeur de la poste, Parkin ; J. Burke, directeur de la poste, Brookside ; J. Carnduff, directeur de la poste, Carnduff ; J. B. Mercier, directeur de la poste, Battleford ; P. G. Williams, agent des sauvages, Battleford ; J. Carney, sous-agent, Lac-à-l'Oignon ; J. K. Dremain, employé au bureau météorologique, Medicine-Hat ; I. E. Parker, instituteur agricole, Fort Qu'Appelle ; J. Wilson, professeur d'agriculture, Battleford ; J. C. DeGear, professeur d'agriculture, Battleford ; F. A. D. Bourke, professeur d'agriculture, Battleford ; J. Carney, garde-magasin J. Loohy, inspecteur des pêcheries, Edmonton ; Dr Orton, surintendant médical des sauvages, J. R. Hall, commis au ministère de l'Intérieur, Mde Guilmette, commis au bureau des terres, Winnipeg ; J. Forcier, employé à la quarantaine, Emerson ; J. Secord, procureur de la Couronne, A. L. Lunan, gouverneur de la prison de Régina, S. A. Clarke, inspecteur des travaux publics, M. Armstrong, tailleur pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; W. J. Cox, inspecteur des homesteads, J. Thompson, inspecteur des homesteads, L. W. Herchmer, commissaire de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; M. Gistorne, Qu'Appelle ; J. Ross, agent des sauvages, Saddle-Lake ; C. H. Harper, commis, Saddle-Lake ; W. D. Beck, procureur de la Couronne, W. White, employé au palais de justice de Mâchoire d'Orignal ; G. S. Davidson, inspecteur des cheries, Qu'Appelle ; J. McKee, employé à la prison de Régina ; N. Campbell, employé au département des Affaires des Sauvages, Régina ; B. L. Baldwinson, employé au bureau des terres fédérales, M. Evoy, employé à la prison, J. Bradner, employé à la prison, R. S. Park, inspecteur des homesteads, Whitewood ; M. Entemear, directeur de la poste, Kroneau ; J. B. Hawkes, directeur de la poste, Balgonie ; C. Gass, directeur de la poste à Mâchoire d'Orignal ; W. Wayne, inspecteur des terres, Battleford ; J. Latka, interprète, Edmonton ; Hon. Francis Ogletree, commissaire des sauvages, Portage la Prairie.

Dans certains cas, on indique les fonctions que ces employés devaient remplir, mais dans d'autres cas, on n'en fait pas mention. Je ne désirais point faire passer le temps de la Chambre, mais comme certains membres de la droite semblaient désirer que ces noms fussent rapportés dans les "Débats", il valait aussi bien se rendre à leur demande. Cela explique, jusqu'à un certain point, pourquoi les conservateurs du Manitoba, après être arrivés au pouvoir, ont suivi l'exemple du gouvernement actuel. Si l'honorable député qui a déclaré qu'environ 700 fonctionnaires avaient été destitués par le gouvernement conservateur du Manitoba, voulait faire inscrire aux "Débats" la liste des noms de ces fonctionnaires, nous aurions l'occasion de juger si l'on a eu droit ou tort de faire ces destitutions; nous pourrions établir une comparaison entre les actes des deux partis relativement à la question qui est maintenant soumise à la Chambre.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je n'aurais pas pris la parole, M. l'Orateur, si l'honorable député qui vient de terminer son discours, n'avait pas jugé à propos de lire une liste des noms des fonctionnaires qui, prétend-il ont été destitués, sans raison, par ce gouvernement, lorsque ce dernier est arrivé au pouvoir. J'ignore où l'honorable député a puisé ses renseignements; je crois qu'il a dit à la Chambre qu'il avait obtenu cette liste du "Telegram" de Winnipeg. Ce journal peut avoir une grande valeur, mais je ne crois pas que beaucoup de personnes prennent tout ce qu'il publie pour parole d'Evangile. C'est ainsi que, il n'y a pas bien longtemps, l'honorable chef de l'opposition a dû protester contre le rapport que publiait cette gazette d'un discours qu'il avait prononcé à Morden. Si l'honorable député avait l'obligeance de m'envoyer la liste qu'il nous a lue, j'en discuterais les noms et je ferais les commentaires que je croirais justes sur chacun d'eux. Cependant j'ai pu saisir quelques noms. On a parlé de Mademoiselle Duff, mais cette personne est encore à l'emploi du gouvernement et on ne l'a pas remercié de ces services. Il y a

le capitaine Cottingham qui est encore fonctionnaire du gouvernement.

M. ROCHE (Marquette) : Je n'ai pas parlé du capitaine Cottingham, mais de W. S. Cottingham, du bureau des terres à Brandon.

M. DAVIS : L'honorable député voudra-t-il me communiquer cette liste, car nous n'avons pu, de ce côté-ci de la Chambre, saisir parfaitement tous les noms. Il a mentionné le nom de John Rogers, inspecteur des homesteads. Eh bien, M. l'Orateur, cet homme est paralysé et il n'a rien fait toute une année durant ; le gouvernement l'a maintenu dans ses fonctions et lui a payé ses appointements. On a cité les noms de quelques fonctionnaires de mon comté que le gouvernement avait destitués, mais il y avait des raisons pour cela. Un de ces employés était agent des sauvages, on l'a remercié de ses services, parce qu'il avait vendu de la boisson aux sauvages.

Ceci a été prouvé devant une commission d'enquête. Dans une autre circonstance encore on a nommé une commission pour faire une enquête au sujet d'un shérif, mais le shérif a préféré donner sa démission que de comparaître devant la commission. Je pourrais vous montrer que toutes les autres destitutions étaient justifiées ; et c'est ce que l'honorable député trouvera s'il fait des recherches. Je me suis rencontré avec des employés du gouvernement manitobain, l'hiver dernier, pendant la campagne électorale. Ces employés faisaient une cabale très active non seulement de porte en porte, mais ils parlaient aussi dans les assemblées publiques et faisaient valoir en faveur du candidat conservateur toute l'influence dont ils pouvaient disposer. Deux d'entre eux étaient des agents d'immigration ; ils se nommaient Burke et J. J. Golden. Je pourrais donner les noms d'une vingtaine d'autres, mais les honorables députés de l'autre côté de la Chambre évitent avec soin de répondre a mon honorable ami le député de Selkirk, qui a lu une liste d'employés respectables immolés sans cause aucune par le gouvernement manitobain.

M. ROCHE (Marquette) : Si l'honorable député veut bien me pardonner——

M. DAVIS : L'honorable député pourra parler aussi longtemps qu'il voudra lorsque j'aurai fini ; je lui rends la courtoisie que l'honorable député de Macdonald m'a faite il n'y a pas longtemps. L'honorable député de Selkirk a lu une liste de noms de fonctionnaires respectables, déjà âgés, qui avaient passé toute leur vie dans le service, et qui furent jetés sur le pavé sans aucune enquête, sans que personne ait porté d'accusation contre eux, mais seulement parce qu'on avait besoin de leurs places pour d'autres. On n'a jamais vu dans aucune province du Canada une hétacombe aussi nombreuse et aussi injustifiable d'employés publics, que celle faite par le gérant du Manitoba. Je puis citer comme exemple le cas de M. Dawson, magistrat de police très respectable de Winnipeg, dont on convoitait la place et qui fut en conséquence bel et bien exécuté. Les honorables députés de la gauche devraient être les derniers à parler de destitutions d'employés. S'il y a des fonctionnaires du gouvernement fédéral que la population a voulu avoir comme députés à la législature, cela prouve tout simplement que le gouvernement sait choisir comme fonctionnaires des personnes respectables et responsables, et qui ont gagné l'estime de leurs compatriotes par la manière dont ils ont rempli leurs devoirs officiels. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, le peuple aurait demandé bien peu de leurs créatures pour aller le représenter en parlement. Je me souviens d'un cas d'ingérence dans la politique qui s'est présenté avant l'élection générale de 1896 dans le district représenté par mon honorable ami d'Assiniboïa-est et qui s'applique parfaitement à la question actuelle. Un agent des sauvages sous l'ancien gouvernement parcourait le pays pendant l'élection dans une voiture traînée par deux chevaux attelés en flèche, appartenant au gouvernement et conduits par une personne à l'emploi du gouvernement. Cet agent des sauvages était assis sur le siège d'arrière, soufflait dans une corne pour appeler les gens et leur dire comment voter. C'était là véritablement un partisan à corne.

Je veux appeler l'attention de mon honorable ami sur un autre cas. Aux élections de 1887, un commissaire pour le règlement des réclamations concernant la rébellion, était venu se fixer dans mon district. Le gouvernement lui payait $15 par jour. Je pourrais vous citer les chiffres dans les documents publics si quelqu'un le désire. La campagne s'est ouverte en décembre et s'est continuée jusqu'à la fin de mars. Ce commissaire avait été envoyé d'Ottawa ; il parla dans des assemblées publiques, fit de la cabale, organisa des comités, et travailla tant qu'il put pour élire le candidat conservateur, et pendant tout ce temps-là il retirait $15 par jour du trésor fédéral. Voici encore un autre cas. Un inspecteur de la police à cheval dans mon district avait été en même temps nommé agent recenseur. J'allai le trouver et lui demandai de me laisser voir la liste électorale. J'en avais parfaitement le droit, vu que j'étais l'agent accrédité de l'un des candidats. Mais il me répondit qu'il ne voulait pas avoir affaire aux grits et je ne pus voir la liste. Et depuis que ce gouvernement est arrivé au pouvoir, ce fonctionnaire a été promu à la charge de surintendant—c'est la récompense qu'on lui a donnée pour m'avoir traité de cette façon. Je pourrais citer des cas semblables toute la nuit. Mais l'honorable député de Marquette a prétendu que l'on avait choisi des employés publics comme candidats à la législature. Je n'en sais rien, ce n'est qu'une rumeur. J'ai vu dans la liste des candidats publiée par les journaux les noms de M.

Young et autres, mais je ne sais pas et je ne crois pas que personne sache, comme question de fait, si ces candidats sont employés du gouvernement ou non. Je ne dirai pas que j'approuve les employés publics de prendre part aux élections, mais je dirai que les honorables députés de la droite devraient être les derniers à parler de renvois d'employés pour raisons politiques ou pour s'être occupés de politique. Cependant, si le gouvernement fait une enquête, et s'il constate que la faute est aussi grave que les honorables députés le prétendent, je n'ai aucun doute qu'il ne permettra pas que ces personnes continuent à occuper leurs emplois. Pour ma part je prétends qu'aucun employé public n'a le droit de se mêler d'élections. Mais cela s'est fait même l'hiver dernier, au Manitoba, et j'ose dire que si une élection survenait aujourd'hui ou plus tard, les amis des honorables députés de la gauche dans le service public s'abattraient sur le pays comme des sauterelles. Mais comme de raison cela ne justifie pas le présent gouvernement de faire de même, et j'espère qu'il va s'occuper de la question.

A. W. PUTTEE : Comme je ne savais pas que cette question devait être discutée ce soir, je ne dirai que quelques mots. Une discussion comme celle que nous avons eue cet après-midi est loin d'être édifiante. Les deux partis s'accusent l'un l'autre. C'est inévitable cependant sous notre système politique actuel. Je ne crois pas même au point de vue de l'avantage de parti, qu'un gouvernement gagne quelque chose à renvoyer les fonctionnaires nommés par ses prédécesseurs. Mais, je suis également d'avis qu'un gouvernement est obligé de traiter cette question au seul point de vue de l'intérêt public. Je connais assez bien les faits au sujet de quelques-unes des plaintes qui ont été portées contre des employés publics depuis quelques années. Je sais, par exemple, que bon nombre d'employés de l'ancien gouvernement Greenway méritaient richement leur destitution et ils l'ont eue. Mais on ne s'arrête pas là; on prend occasion de la nécessité de destituer quelques employés comme excuse pour faire des destitutions générales qui ne sont aucunement justifiables au point de vue de l'intérêt public. On a mentionné un cas en particulier, celui du magistrat de police de la cité de Winnipeg. Je ne suis pas dans les confidences de l'un ou l'autre parti politique, mais je puis dire que toute la population indépendante de Winnipeg a trouvé que la ville été humiliée, et que le service public avait souffert par le renvoi du magistrat de police Dawson. On a renvoyé un bon serviteur. Cela ne fait rien que son successeur soit un homme compétent ou non, le fait n'en reste pas moins qu'un serviteur public qui était au fait du service et encore capable d'être utile au pubic a été destitué. Je ne sais pas pour quelle raison on l'a renvoyé, mais autant que j'ai pu voir, tous les hommes publics de la ville et les citoyens en général ont condamné cette manière d'agir. Des députés des deux côtés de la Chambre nous ont lu de longues listes d'employés qui ont été renvoyés. Les renvois justifiables se mêlent aux renvois par pure raison politique, ce qui embrouille la question. Je ne regrette pas cependant que l'on ait discuté cette question cet après-midi. Il me semble qu'on pourrait la discuter encore davantage; nous devrions la discuter jusqu'à en être malade, et jusqu'à ce que le peuple en soit malade lui-même, et qu'il demande un remède. L'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a lu une liste de destitutions. J'ai remarqué dans cette liste quelques noms qui n'avaient aucune raison d'y être, car ces renvois avaient été faits très à propos et dans l'intérêt public. Un de ces renvois que l'honorable député a mentionnés, est celui d'un fonctionnaire du département des Travaux publics. Je ne connais pas personnellement quelle a été la raison que l'on a alléguée pour son renvoi, mais je sais ce qui l'a provoqué. Je sais que quelques semaines avant son renvoi, il a assailli sans provocation aucune, je crois, et brutalement ainsi qu'il a été prouvé en cour de Police, un employé inférieur des Douanes, un pauvre et faible vieillard. Tout naturellement son renvoi s'imposait et tout naturellement il a été renvoyé. Il me semble absurde de mêler ce renvoi à d'autres qui ne sont pas justifiables. Nous devons regarder comme un scandale dans les circonstances actuelles, que des employés du gouvernement qui dans la plupart des cas, ont été nommés parce qu'ils étaient des partisans actifs—c'est là le résultat du régime des partis—soient candidats dans les élections provinciales, tout en étant employés fédéraux. Pour moi cela équivaut à un scandale, parce qu'il est certain que l'intérêt public en souffrira. Nous ne pouvons pas espérer que dans la chaleur d'une lutte électorale, ces employées ou ces fonctionnaires remplissent fidèlement les devoirs pour lesquels ils sont payés. Il ne faut pas mêler cependant, à cette discussion, le cas d'un certain nombre d'employés inférieurs, gens qui ne travaillent pour le gouvernement que pendant un certain temps de l'année, ou qui retirent de petites rémunérations pour des services peu importants. Le député de Marquette a cité le cas d'un maître de poste de Winnipeg qui est candidat présentement dans la circonscription nord de la ville. Je considère que cet homme rend un service au public en tenant ce bureau de poste dans son magasin. Je crois qu'il sert le pays en partie à ses propres dépens, ainsi que le font quelques autres fonctionnaires. Cependant, je crois que tout fonctionnaire devrait accepter les risques de ses actes, s'il prend une part active dans la politique, ou s'il accepte d'être candidat dans une élection, car, il est certain que cette conduite cause de l'irritation et du mécontentement entre lui et le public qu'il s'est engagé à servir,

et alors le ministère dont il relève devrait immédiatement lui demander soit de se retirer de la vie politique, soit de se démettre de son emploi. Ceci me paraît être juste et raisonnable, si l'on considère la question strictement au point de vue de l'intérêt public, sans s'occuper de celui des partis politiques. Je crois que le principe posé par l'honorable premier ministre même au point de vue de la lutte entre partis, est un principe juste. Le temps est opportun pour en saisir la Chambre, parce que, comme on l'a dit, on fait présentement les préparatifs pour les élections au Manitoba, et si le gouvernement est prêt à déclarer qu'il maintiendra la position prise dans sa déclaration, pour ma part, je suis pêt à l'accepter.

M. R. B. INGRAM (Elgin-est) : La question soulevée par la motion de l'honorable député de Marquette (l'honorable M. Roche) n'a pas été véritablement discutée, il me semble; les honorables députés ont paru plutôt disposés à la discuter à un point de vue provincial qu'au point de vue fédéral. Je me rappelle qu'il y a quelques années, lorsque l'on a soulevé la question que des employés provinciaux dans les différentes provinces dont les gouvernements étaient favorables en politique au gouvernement actuel, et qu'on s'est plaint de la part qu'ils prenaient dans les luttes politiques, on nous a répondu que c'était purement une question provinciale, et que le gouvernement fédéral n'y pouvait rien. Conséquemment c'était à la législature provinciale qu'il appartenait d'agir. A ce point de vue, je crois que nous devrions nous borner à la motion qui est devant la Chambre. Je sais que quelques membres du gouvernement ont des idées particulières au sujet des droits des fonctionnaires publics. Je mentionnerai, par exemple, l'honorable ministre du Commerce qui prétend que les fonctionnaires publics ne devraient pas avoir le droit de voter. Je crois qu'il a dit dans une occasion précédente, que si l'on enlevait le droit de vote aux employés publics, ils seraient moins exposés aux désagréments d'être renvoyés. Mais je n'ai jamais entendu un député ministériel se plaindre d'un employé public, qui s'occupe activement de politique en faveur du gouvernement.

En 1897, lorsqu'un M. McColl était employé dans le ministère de l'Intérieur, à Winnipeg, une délégation du Manitoba vint à Ottawa, et eut avec sir John Macdonald une entrevue au sujet de la conduite de McColl dans les élections. Je me rappelle la réponse qui a été faite à la délégation, parce que j'étais ici à cette époque, et cette réponse fut qu'à moins que l'on ne put trouver dans la manière dont M. McColl remplissait ses devoirs, une cause juste et suffisante pour son renvoi, il ne serait pas renvoyé. Sir John A. Macdonald posa le principe qu'un employé avait parfaitement le droit de voter, et il n'y trouvait rien à redire qu'il votât en faveur d'un parti ou de l'autre, il déclara de plus qu'il n'userait d'aucune influence sur l'employé pour l'induire à voter pour le parti conservateur. Je découvre aussi que l'exministre de la Marine et des Pêcheries (sir L. Davies) maintenant juge de la cour Suprême, a parlé comme suit :

> Je dis que lorsqu'un employé public ne se contente pas d'user de son droit de citoyen et de voter, mais prend une part active dans la lutte qui précède une élection, il le fait à ses risques et périls, parce qu'alors il se fait partisan politique, et si le parti qu'il a si activement aidé est battu, il perd son emploi.

Je crois que c'est parfaitement juste. Je crois qu'un employé public qui prend une part active dans une élection politique le fait à ses risques et périls, que le gouvernement qui est au pouvoir soit libéral ou conservateur. En 1879, lors du changement de gouvernement, le Globe du 26 février 1879 posait la doctrine suivante :

> Au point de vue de l'intérêt public, il n'y a que deux considérations qui peuvent justifier le renvoi d'un fonctionnaire, excepté dans les cas où il s'est rendu coupable de manquements dans l'exécution de ses devoirs ; quand même celui que l'on nommerait à sa place serait plus compétent à remplir la charge que l'ancien, ou qu'il pourrait même économiser au pays une certaine somme annuellement.

Je crois que si les membres du gouvernement avaient mis en pratique depuis qu'ils sont au pouvoir, le principe posé par le " Globe " en 1879, les deux côtés de la Chambre n'auraient pas de sujet de se plaindre. Je prétends donc que le gouvernement devrait déclarer distinctement que tout fonctionnaire public qui monte sur les tréteaux politiques, ou combat un parti ou un autre, le fait à ses risques et périls et s'expose à être destitué. Je trouve aussi le passage suivant :

> On ne doit pas s'attendre à trouver chez les employés inférieurs qui ne reçoivent qu'une rétribution minime ou nominale la même réserve et la même retenue dans les questions politiques, que le gouvernement peut exiger de la part de fonctionnaires plus élevés et mieux payés ou des employés publics réguliers.

Telle est la déclaration qui a été faite, il y a quelques années, et pour ma part, je crois que les employés inférieurs, comme beaucoup de ceux qui remplissent des charges dans le ministère des Postes et dont la rétribution est si modeste, ne devraient pas être privés de leurs emplois parce qu'ils prennent une part active dans la politique. Je crois que le directeur général des Postes, trouve quelquefois difficile à persuader à un citoyen de remplir ces charges à cause de la petite rémunération qui y est attachée. Conséquemment, je ne crois pas que nous ayons le droit d'inclure ces fonctionnaires dans la classe de ceux qui font le sujet de la présente discussion. Ce que l'opposition prétend, c'est que les fonctionnaires publics qui reçoivent des appointements raisonnables pour leurs services devraient avoir le droit de voter s'ils le jugent à propos, sans pres-

sion de la part du gouvernement, mais à mon avis un employé public ne devrait pas prétendre à plus que cela. On vient de me remettre la note suivante, qui a pour but de corriger une assertion qui a été faite cet après-midi par l'honorable député de Selkirk :

M. McCreary dit que T. A. Cuddy, autrefois greffier de la cour de comté à Minnedosa, a été renvoyé et que M. Joseph Boyd a été nommé à sa place. La vérité, la voici : Cuddy était et est conservateur ; il n'a pas été destitué, mais a volontairement donné sa démission, car il s'en allait à la Colombie Anglaise. Boyd a aussi depuis donné sa démission, et il est maintenant en société avec Cuddy à la Colombie Anglaise.

Vous voyez que nos honorables amis en discutant des questions de ce genre font quelquefois des assertions qui ne sont pas conformes aux faits, et nous ne savons pas jusqu'à quel point on peut croire à l'exactitude de ces listes de destitutions qu'ils nous ont lues. Pour ces raisons, je ne puis pas discuter avec précision les causes de ces mises à la retraite, de ces renvois, destitutions ou démissions qui ont eu lieu dans les différentes provinces. Je crois que nous ferions mieux de limiter le débat aux employés du gouvernement fédéral. Si le gouvernement veut franchement respecter les engagements qu'il a pris en 1896, savoir qu'il n'encouragerait pas les fonctionnaires publics à se mêler ou ne permettrait pas qu'ils se mêlent de politique, c'est là tout ce que les honorables députés de l'un ou l'autre côté de la Chambre ont le droit de demander.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Il est regrettable que la discussion d'un principe très important soit mêlée à des cas personnels. L'honorable député de Marquette (M. Roche) qui présente cette motion, a voulu plutôt appliquer le principe à certains actes qui le violaient, prétend-on, qu'à l'approbation du principe lui-même. Après avoir rapporté dans sa motion l'opinion du très honorable premier ministre, opinion qui était celle du gouvernement à cette époque et est encore celle du gouvernement aujourd'hui, il demande de censurer le gouvernement de n'avoir pas, ainsi qu'il le prétend, appliqué le principe à un certain nombre de cas particuliers que l'honorable député a énumérés à cette Chambre. Il a nommé un certain nombre d'employés dans différents ministères, qui, dit-il, violent ce principe. S'il avait communiqué au gouvernement, avant de présenter sa motion, les noms des fonctionnaires en question, et fourni au sujet des plaintes portées contre eux des renseignements qui eussent permis de faire un examen de chaque cas, nous aurions alors été probablement en état d'en discuter les mérites. Mais, je crois que l'on admettra que l'on peut difficilement trouver un corps moins apte à décider sur des questions de faits que la Chambre des communes lorsque les faits ne sont pas devant nous et que les honorables députés des deux côtés de la Chambre les rapportent avec plus ou moins d'exactitude. Par exemple, on demande à la Chambre de censurer le gouvernement parce qu'il a violé le principe contenu dans la motion en ne destituant pas les fonctionnaires désignés. A l'appui de cette proposition, l'honorable député de McDonald (M. Boyd) vient nous dire que le gouvernement a, dans d'autres occasions, destitué beaucoup d'autres employés, il en a porté le chiffre à 150, et il nous a lu une longue liste de destitutions. Il a lu une liste de 150 personnes, qui, dit-il, ont été destituées pour avoir violé le principe posé par le très honorable premier ministre; savoir, qu'elles ont été destituées pour s'être mêlé de politique active. Le deuxième nom sur sa liste est celui de M. Hargrave. Je connais dans tous les détails les causes de sa mise à la retraite, et j'ai rappelé mes souvenirs depuis que j'ai posé la question à l'honorable député. Or, il est impossible que M. Hargrave ait été destitué par nous pour des raisons politiques. C'était un libéral, et il a été nommé pendant l'administration McKenzie. Lui et tous ses parents étaient des libéraux et il est libéral encore aujourd'hui. De plus, il n'a pas été destitué. Il a été mis à sa retraite avec une pension de plus de $2,000 par année. C'était un homme de grande valeur, mais Winnipeg avait soudainement grandi en importance, et il était devenu nécessaire de mettre à la tête de ce bureau, où l'ouvrage augmentait, un homme plus jeune et plus actif que lui. L'intérêt public seul a amené la mise à la retraite de M. Hargrave. Il se croyait cependant parfaitement capable de remplir les travaux de son bureau, et il ne voulait pas prendre sa rétraite. Je l'ai mis à sa retraite avec regret, mais j'étais convaincu qu'il était nécessaire d'en agir ainsi dans l'intérêt public. Lorsqu'il a été mis à la retraite, ce n'était pas pour créer une place pour une autre personne, parce que nous n'avions personne pour prendre cette charge, et le bureau est resté vacant pendant longtemps, jusqu'à ce que j'eusse trouvé la personne apte à remplir la charge.

J'attache plus d'importance à la compétence d'une personne pour remplir une charge quelconque, qu'à ses opinions politiques, et le choix que nous avons fait nous a assuré un bon fonctionnaire. J'appuie sur ces détails, pour montrer combien peu l'on doit se fier à la liste lue par l'honorable député, lorsque, dès le second nom, nous avons un cas qui, à ma connaissance, ne tombe pas dans la catégorie de ceux auxquels cette résolution se rapporte. Cependant, l'on nous demande, ce soir, de destituer tous ces fonctionnaires, sans leur faire de procès et sans connaître les faits. Si nous agissions ainsi, je suis sûr que personne ne serait plus prompt à nous censurer que nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre.

M. INGRAM : C'est ce que vous avez fait tout le temps

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, nous n'avons pas fait cela. Nous pouvons donner des raisons pour chaque destitution. Quant au principe général, nous ne nous en sommes jamais départis, mais quand on arrive à l'appliquer, il y a un certain jugement à exercer. Par exemple, le principe qu'a énoncé l'honorable chef du gouvernement ne se rapportait qu'aux employés fédéraux, à ces employés qui avaient pris une part plus ou moins active dans les élections générales. Je ne dis pas que le principe doit s'arrêter à la politique fédérale, mais s'il faut l'étendre au-delà de cette politique, nous devons naturellement nous demander jusqu'où on doit l'étendre. Nous avons au Canada plusieurs sortes d'élections dans lesquelles la question politique joue un grand rôle, et cependant ces élections ne sont pas les élections fédérales. Par exemple, nous avons, ainsi que dans le cas présent, des élections locales dans lesquelles les questions fédérales sont plus ou moins mêlées, et qui excitent autant les passions politiques. Il y a un autre champ de combat, le champ municipal. Il arrive souvent que l'on mêle la politique aux questions municipales. Il n'y a pas encore très longtemps, quelques chefs du parti conservateur, dans l'Ontario, ont demandé à leurs amis de faire les élections municipales sur les questions de politique fédérale.

M. INGRAM: C'est aussi ce qu'a fait votre organisateur d'élections.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Admettons un instant pour les fins de la discussion qu'une élection municipale se fasse sur les questions de politique fédérale. Cette chambre est-elle d'avis que le principe invoqué dans la motion de l'honorable député doit être appliqué à cette élection ? S'il en est ainsi, il y a plusieurs autres élections où les questions politiques et de parti jouent un rôle plus ou moins grand. Je ne prétends pas fixer jusqu'à quel point il serait sage d'appliquer, limiter ou définir la règle, mais il faudrait qu'elle fût d'une application générale et utile. A mon avis, ce qu'un gouvernement a d'abord à faire à l'égard de ses employés, c'est de voir à ce qu'ils remplissent bien leurs devoirs. Ils y sont tenus, non seulement vis-à-vis le gouvernement, mais vis-à-vis du pays dans ils sont les serviteurs. Je prétends qu'un fonctionnaire public devrait être persona grata dans tout le pays, et qu'il manque de sagesse en prenant part à des luttes qui divisent plus ou moins la population en partis hostiles, et le mettent en mauvais termes avec quelques-uns de ses chefs. Prenez, par exemple, l'exemple des maîtres de poste cité par l'honorable député d'Elgin-est (l'honorable M. Ingram) qui a discuté la question avec modération et justice. Je vais seulement lui montrer ce que signifie l'argument qu'il a essayé de faire au sujet des maîtres de poste qui ne reçoivent qu'un salaire nominal. Il est d'avis que ces maîtres de poste devraient pouvoir jouir de tous leurs droits civils. L'exemple que je veux donner est un fait à ma connaissance personnelle, et la chambre verra s'il serait sage dans l'intérêt public de dire à tous les maîtres de poste qui ne reçoivent qu'un salaire nominal, qu'ils sont parfaitement libres de prendre part aux luttes politiques. J'ai reçu une plainte contre un certain maître de poste qui ne recevait qu'un salaire nominal, disons $20 par année; par exemple, une simple bagatelle—et qui était un membre actif d'un comité politique local. Ce comité qui s'occupait de la révision des listes d'électeurs, se rassemblait dans le bureau de poste, et le maître de poste lui-même portait tant d'intérêt à cette révision qu'il intercepta bon nombre d'avis d'appel au juge, ce qui fit que l'un des deux partis ne put faire de preuve devant le juge, et que tous les appels furent renvoyés.

M. BORDEN (Halifax) : Ce maître de poste était coupable d'inconduite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certainement. Mais le fait que ce maître de poste prenait une part active à la politique tenait éveillé en lui l'esprit de parti, et il céda à la tentation, parce qu'il avait plus à cœur de favoriser son parti que de remplir ses devoirs envers le public.

M. INGRAM : Je ne crois pas qu'un homme qui est capable de faire un bon maître de poste sacrifierait ses droits politiques pour la somme de $20 par année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux seulement montrer qu'il est impossible de déterminer par le chiffre des appointements l'importance d'un emploi. Je crois que dans toute circonstance, un fonctionnaire public doit prendre pour règle de conduite qu'il lui faut toujours placer l'intérêt public en premier lieu. Quelque minimes que soient les appointements qu'un fonctionnaire reçoit, le pays a droit d'exiger qu'il remplisse avant tout les devoirs de sa charge. Voici un autre exemple d'un maître de poste qui cédant à une tentation semblable, a changé la date d'un certain nombre de lettres contenant des avis d'une assemblée politique. Conséquence : l'assemblée politique n'eut pas lieu. Ainsi, la Chambre verra que quelque minime que soit la rémunération attachée à un emploi public, il n'est pas sage de permettre à la personne qui occupe cet emploi, de prendre part aux luttes politiques.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes n'a-t-il fait des destitutions que pour des raisons de ce genre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne discute pas la question au point de vue abstrait, mais si mon honorable ami désire discuter une destitution particulière

que j'aurais pu faire, je serai heureux de la discuter avec lui.

M. CLANCY : Cette occasion sera offerte au directeur général des Postes un peu plus tard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans doute. Mais, lorsque nous discutons une question comme celle-ci sur le principe de laquelle nous sommes tous d'accord, il serait inopportun de l'embrouiller en invoquant des faits tout particuliers. Je comprends que l'opposition déploie plus ou moins de vivacité dans cette discussion, parce qu'elle nous a dit qu'elle soulevait ce débat à la demande du premier ministre du Manitoba, qui se plaint que certains fonctionnaires libéraux prennent part à la campagne politique provinciale.

L'honorable député de McDonald (M. Boyd) a déclaré que certains fonctionnaires fédéraux se servaient de leur position pour exercer une pression sur les électeurs. Il nous a dit qu'un de ces fonctionnaires était allé trouver les habitants et avait exercé sur eux autant de pression qu'un fonctionnaire public peut en exercer sur des gens qui doivent à la Couronne ; l'honorable député nous a parlé d'un autre cas au sujet de concessions forestières. Tout ce que je puis dire, c'est que cette conduite est condamnable et inexcusable, et ne sera pas tolérée par le gouvernement. Il est difficile qu'un fonctionnaire public commette un attentat plus grave à la liberté d'un électeur que la tentative de l'intimider en lui rappelant sa dette ou ses obligations envers la Couronne, et en lui intimant qu'il sera traité avec clémence ou sévérité suivant la manière dont il votera. S'il y a des fonctionnaires fédéraux qui se sont rendus coupables de telles fautes, je puis déclarer au nom du gouvernement que cette conduite ne sera pas tolérée. Mon honorable ami a cité deux destitutions dans mon ministère—dont une était celle de M. Stratton qu'il prétend être un employé de journal. Je ne sais pas quelle serait la meilleure manière de traiter une personne qui est attachée à un journal ; je ne sais pas si nous devrions la destituer ou lui offrir l'occasion de se retirer de l'un ou l'autre des deux emplois, ou encore s'il ne serait pas bon, dans les circonstances, de lui permettre de continuer son journal. Il y a dans chaque cas des circonstances particulières dont nous devons tenir compte. Vous pouvez amener plusieurs accusés devant une cour, mais vous ne pouvez leur faire subir à tous le même procès, à moins que leur faute ne soit la même. Il faut considérer chaque cas séparément et le traiter suivant la loi. La loi applicable dans les cas que nous discutons a été énoncée dans le discours du premier ministre, discours que rapporte cette résolution, et cette loi sera appliquée avec justice et équité à tous les cas qui seront portés à l'attention du gouvernement.

Je ne sais pas si mon honorable ami M. Roche, après y avoir songé, persitera à nous demander de destituer ces fonctionnaires immédiatement ou à promettre de les destituer sans connaître les faits. Je suis sûr qu'aucune personne raisonnable ne nous demandera de préjuger une cause et de décider dès maintenant et sans connaître les faits de quelle façon nous devons traiter ces fonctionnaires. Je dois dire en terminant que le gouvernement agira, à leur éagrd, conformément aux principes qui ont été posés en 1897.

M. ROCHE (Marquette) : Je veux dire à l'honorable directeur général des Postes que j'ai appelé son attention sur deux de ces fonctionnaires, il y a déjà deux semaines.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quels sont-ils ?

M. ROCHE (Marquette) : M. Watson, maître de poste et secrétaire de l'association libérale——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De quelle façon ?

M. ROCHE (Marquette) : Dans les interpellations. J'ai appelé l'attention du directeur général des Postes sur le fait que M. Jonassen était inspecteur de homesteads et candidat en même temps, et que M. Watson était secrétaire de l'association libérale, maître de poste et candidat dans Brandon-sud.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais, M. l'Orateur, c'est la première fois que j'apprends que ces fonctionnaires soient candidats à l'élection provinciale. L'honorable M. Roche (Marquette) peut avoir fait certaines interpellations, mais il ne m'est jamais venu à l'idée que ces fonctionnaires violaient la loi. Je n'ai jamais su qu'ils étaient candidats et je ne crois pas que l'honorable député trouve dans ses interpellations rien qui indique que ces personnes prenaient part à la lutte dans la province du Manitoba.

M. ROCHE (Marquette) : Oui, monsieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député voudra-t-il lire les questions ?

M. ROCHE (Marquette) : Je les ai lues dans mon discours, mais je ne les ai pas sous la main dans le moment.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si mon honorable ami voulait que j'examinasse le cas de ces employés afin d'avoir ce soir une déclaration de ma part quant à la décision que j'entendais prendre, il aurait dû m'avertir à l'avance, afin que je pusse me renseigner sur le faits. Je puis dire qu'avant d'avoir entendu le discours de mon honorable ami ce soir, je ne savais seulement pas que ces personnes existaient, bien que, pour la forme, j'ai répondu aux questions posées qui avaient rapport à la question.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je me rappelle un passage d'un ouvrage dans lequel Dickens raconte comment le père de Samuel Weller conseilla à ce dernier d'écrire son nom avec la syllabe " Wee ", et lorsque le juge demanda à ce dernier s'il pouvait voir son père dans la salle d'audience, il porta les yeux vers le ventilateur et répondit qu'il ne pouvait pas le voir.

La conduite du directeur général des Postes ce soir me rappelle cet incident. Il ne veut pas voir les fautes de ses amis, bien qu'il voie assez clair pour découvrir celles de ses adversaires contre lesquels on a porté des accusations de même genre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que cette remarque soit juste.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais prouver à mon honorable ami qu'elle l'est. Un maître de poste de mon comté a été destitué sans qu'on lui ait jamais donné l'occasion de se défendre, bien qu'il l'eût demandée. Il a été destitué sur la déclaration futile d'un particulier du voisinage tendant à établir qu'il s'était mêlé de faire de la cabale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous discutez d'autres cas maintenant.

M. R. L. BORDEN : Je discute un cas que je prends la liberté de soumettre à l'attention de l'honorable directeur général des Postes afin de lui montrer combien sa vue est plus perçante dans certains cas que dans d'autres.

Le PREMIER MINISTRE: Je crains beaucoup que ce ne soit là une plainte bien commune.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre s'adresse-t-il à moi ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je constate seulement que c'est là un défaut général.

M. BORDEN (Halifax) : Je le crois particulièrement parmi les députés de la droite. Mon très honorable ami a la vue très courte dans des matières de ce genre. Il y a déjà des semaines pourtant que les journaux libéraux et conservateurs publient les noms de ces candidiats.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'en ai jamais entendu parler.

M. R. L. BORDEN: Cependant, le directeur général des Postes n'a pas encore remarqué que certains fonctionnaires s'occupent activement des élections qui se préparent à présent au Manitoba, et avec une franchise admirable, il s'en vient nous dire qu'il ne faut pas juger ces gens ni les démettre sans enquête. Combien s'est-il fait de destitutions sans enquête depuis 1896 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne s'en est fait aucune sans que nous ayons su qu'il y avait de bonnes raisons pour cela.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. R. L. BORDEN : Et dans certains cas nous sommes beaucoup mieux renseignés que dans d'autres. Il y a seulement deux ans que celui dont je parle s'est présenté ; il s'agissait d'un des plus respectables citoyens d'Halifax, on l'a démis sans le mettre à même de dire un seul mot pour sa défense, et l'on s'est contenté de la déclaration la plus frivole pour décider qu'il avait fait de la cabale.

M. ROCHE (Halifax) : L'honorable député voudrait-il me dire le nom de ce monsieur ?

M. R. L. BORDEN : C'est M. Robert Kaulbach, directeur de la poste à Middle Musquodoboit.

M. ROCHE (Halifax) : J'établirai plus tard ce qu'il a fait.

M. R. L. BORDEN : J'ignore moi-même ce qu'il a fait, mais j'ai demandé au directeur général des Postes de déposer tous les documents dont il s'est inspiré pour le démettre, et ils ne contiennent ni plus ni moins que ce que j'ai rapporté. J'en ai des copies qu'on avait déposées en réponse à la motion par moi faite dans la Chambre afin d'obtenir les écrits dont on s'est servi comme preuve pour le démettre. Si l'on s'est fondé sur d'autres documents pour prononcer sa démission, le directeur général des Postes a failli à son devoir en ne les déposant pas lorsque j'ai demandé la production de tout ce qui avait servi de preuve par rapport à la destitution de M. Kaulbach comme directeur de la poste.

Personne ne demande au gouvernement de promettre la destitution de ces gens-là, la résolution ne le demande pas, elle demande seulement qu'on applique, à leur sujet, absolument les mêmes principes en faveur desquels on s'est prononcé en 1896 et dont on s'est tant de fois inspiré depuis. C'est simplement parce que le gouvernement ne les a pas appliqués que la résolution demande qu'il soit blâmé. J'admets que ces questions sont toujours une source de difficultés pour tout gouvernement, comme elles l'ont été sans doute pour celui-ci, et je suis certain qu'on l'a sollicité de destituer des employés qui le servent encore ; mais il a cédé dans nombre de cas à des sollicitations de ce genre lorsqu'il aurait dû au moins donner aux employés dont il s'agissait l'occasion de présenter une défense.

Mais il ne s'agit pas de cela dans le moment, nous voulons seulement savoir si le gouvernement était sincère lorsque, en 1896, il déclarait, dans cette Chambre même, adopter certains principes. Cette résolution est tout à fait logique, et le directeur général des Postes y ayant fait allusion, je me permettrai de la lire. Les citations qu'elle comprend ne constituent qu'un petit nombre parmi toutes celles que j'ai en mains et dont quelques-unes, de dates plus récentes que celles de l'élection de 1900, renferment précisément les déclarations du premier ministre. Que disait celui-ci en 1896 ?

Eh bien ! Quand il se trouve dans les administrations publiques un fonctionnaires qui a été politicien actif, qui a pris part à l'élection d'une manière agressive et active et au vu et au su de toute la population, quelle que soit la fidélité avec laquelle il a rempli ses devoirs, ce fonctionnaire est devenu un objet de scandale aux yeux du public, et je n'ai nulle hésitation à dire qu'on ne peut pas le croire capable de servir fidèlement ce gouvernement.

Quoi qu'il soit, tout fonctionnaire du gouvernement peut garder ses opinions, je ne me soucie guère de les connaître ; elles peuvent être libérales ou conservatrices, peu m'importe ; il peut aller voter, et je ne m'informerai point de la manière dont il a voté ; mais lorsqu'il est vu sur une tribune publique, lorsqu'il figure dans les processions de parti et qu'il prend une part active et agressive en ce qui concerne les candidats de parti, le sort de cet homme est entre ses mains, et personne ne peut avoir un mot à dire s'il est renvoyé de son emploi.

Le premier ministre était sincère en 1896 ou il ne l'était pas. Si ce principe était bon alors—et on l'a appliqué dans ce temps-là et depuis—il est également bon aujourd'hui, et il conviendrait de l'appliquer au Manitoba, comme dans tout le reste du pays. A cette époque, le ministre du Commerce, le principal lieutenant du premier ministre, se prononçait d'une façon encore plus catégorique. Il disait :

Les employés émargeant au budget de l'Etat, qui délibérément prennent part aux luttes électorales dans le but d'aider un parti politique, mettent en danger leur existence politique et doivent accepter les conséquences de leurs actes ; et le bon sens de notre peuple, le sentiment inné de l'équité et de la justice non seulement justifient mais autorisent et sollicitent le gouvernement à faire exemple de ces individus.

Voici ce qu'on lit dans la résolution à la suite de ces paroles :

Que d'autres membres du gouvernement, pendant la même session et les sessions suivantes, exprimèrent les mêmes vues.

Le premier ministre n'ayant peut-être pas la mémoire très sûre lorsqu'il s'agit de ces questions-là, je lui citerai d'autres déclarations faites par lui-même et par ses collègues sur ce même point. Le 1er septembre 1896, il disait :

Je n'ai aucune hésitation à dire ici que si un fonctionnaire juge à propos d'être politicien, ce gouvernement doit lui fournir tous les avantages de le devenir. Quelle est la raison de l'abominable système qu'on a stigmatisé aux Etats-Unis, du système de " au vainqueur les dépouilles " ? Pourquoi, après chaque élection présidentielle accompagnée d'un changement de parti au pouvoir, tous les fonctionnaires des administrations publiques sont-ils destitués ? Pourquoi le corps tout entier des employés du gouvernement est-il forcé de se démettre sous peine de destitution ? La raison en est évidente: c'est que, d'après le système américain, chaque fonctionnaire est un politicien actif, et que, dans ce cas, il est tout naturel, le parti opposé arrivant au pouvoir, que ce fonctionnaire, qui est ainsi immiscé à la politique, ne puisse être un serviteur digne de la confiance des hommes qu'il a combattus.

Puis le ministre du Commerce, parlant de ce qu'il faut entendre par " partisan militant ", s'exprimait ainsi :

Il n'y a pas beaucoup de différence ; on peut, tout au plus, différer dans la définition du mot " militant ". Je le répète, je considère qu'un fonctionnaire s'est écarté de son devoir et est devenu " militant " dans le sens légal du terme s'il a fait partie d'un comité électoral ou s'il a travaillé activement à l'élection d'un candidat. De pareils actes dépassent les limites fixées par les orateurs des deux partis.

Puis il se demandait s'il fallait enlever le droit de suffrage aux employés publics, faisant voir qu'il ne s'agissait pas seulement des élections fédérales, mais de savoir s'il devait être permis aux employés publics en général de participer aux élections politiques à un degré quelconque. Il disait :

La chose est parfaitement connue et a été maintes et maintes fois admise des deux côtés de la Chambre, du moment qu'un employé de l'Etat, ne se contentant pas de l'exercice de son droit de suffrage, se jette dans la mêlée politique, il doit nécessairement se résigner à subir les conséquences de ses actes.

En 1900, lors du débat qui s'est soulevé au sujet de la participation d'un certain citoyen à l'élection fédérale de Gaspé, le premier ministre disait encore :

Les deux partis s'accordent à reconnaître que les fonctionnaires publics ne doivent pas faire de politique. Il répugne à la justice de voir un fonctionnaire payé par l'Etat employer l'influence que lui donne sa position à travailler contre un parti politique.

Le premier ministre le voit, il y a au Manitoba nombre d'employés du gouvernement fédéral qui s'occupent activement de politique à l'heure qu'il est. Le directeur général des Postes déclare qu'il s'agit d'élections provinciales, mais il admet que la politique fédérale y est impliquée dans une large mesure.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne l'ai pas dit parce que je l'ignore, mais il y a lieu de présumer que c'est le cas.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai cru comprendre qu'il l'avait affirmé. Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il se fait au Manitoba des élections provinciales entre deux grands partis politiques. Il ne faut pas reconnaître aux employés fédéraux la liberté de se mêler activement de politique provinciale, ni aux employés provinciaux celle de se mêler activement de politique fédérale. Chacune des fortes raisons données par le premier ministre et le ministre du Commerce s'applique également à tous les employés publics, qu'il s'agisse de politique fédérale ou provinciale, et je refuse de croire qu'un seul membre de la droite ose entreprendre de faire une distinction de ce genre. La résolution présentée par le député de Marquette contient aussi les mots suivants :

Le gouvernement, agissant d'après les principes et les règles ainsi posés, a, depuis, démis un très grand nombre de fonctionnaires à cause

de la part qu'on les accusait d'avoir prise aux luttes politiques.

Il n'y a pas de doute là-dessus. Toute la députation sait que c'est vrai, et les membres de la droite l'ont approuvé à maintes reprises dans cette Chambre.

Il est dit ensuite dans la résoltion :

Que si les règles et les principes ainsi posés pour la gouverne des fonctionnaires publics étaient appliqués, on démettrait de leurs fonctions les employés du gouvernement qui sont devenus " un scandale aux yeux du public "——

Ce sont les propres paroles du premier ministre :

—en prenant une part agressive et active à la campagne électorale qui se poursuit en ce moment dans la province du Manitoba, et qui, pendant qu'ils mangent le pain qu'ils reçoivent des deux partis, prennent délibérément part aux élections dans le but d'aider un parti politique. Cette Chambre regrette que le gouvernement n'ait pas cru devoir agir à l'égard de tels fonctionnaires conformément aux déclarations de principes qu'il a si souvent répétées et si souvent mises en pratique.

Il me semble que le gouvernement devrait voir d'un œil favorable la résolution de l'honorable député de Marquette. On trouvera peut-être à redire à l'emploi du mot " regrette ", qui implique un blâme à l'adresse du gouvernement. Toutefois, si ce dernier entendait confirmer les principes posés par le premier ministre en 1896 et en 1900, je suis persuadé que mon honorable ami n'aurait pas la moindre objection, en demandant au gouvernement de déclarer que ces principes-là prévalent toujours, à adopter un autre terme qui ne comporterait pas de reproche à l'adresse des honorables ministres. Si l'on tient à ce que nos fonctionnaires publics ne se jettent pas dans la mêlée politique, il n'est pas bon que, de 1896 à 1903, on s'en tienne aux principes posés par mon très honorable ami, en 1896, et qu'en 1903, au moment où des douzaines d'employés de ce gouvernement se jettent dans la lutte électorale, on se croise tranquillement les bras et ferme les yeux, et qu'on vienne dire que le gouvernement ne sait rien de tout cela. Le directeur général des Postes n'affirme pas, il laisse plutôt à penser que le gouvernement ne connaît pas la conduite de ces fonctionnaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai fait une déclaration catégorique à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement connaît aussi bien les faits et gestes de ces messieurs qu'il connaissait ceux de l'ex-ministre des Travaux publics. Le premier ministre s'est prévalu des rapports publiés par les journaux pour exiger qu'un de ses collègues sortît du cabinet. Cependant, le directeur général des Postes ferme les yeux à ce que publient les journaux ; il ne veut pas voir que la presse des deux partis politiques affiche les noms de ces fonctionnaires, et se contente de dire à la Chambre que le gouvernement n'a pas encore eu le temps d'étudier la question. On pratique aujourd'hui ce que le premier ministre dénonçait en 1896, et le gouvernement cherche à dégager sa responsabilité en figurant la plus grande surprise lorsqu'on vient lui dire que certains de ses employés prennent une part active à la campagne électorale qui se poursuit en ce moment au Manitoba. A quoi bon prendre une telle attitude ? Les ministres savent aussi bien que nous ce qui se passe ; comme leurs amis, ils lisent les journaux. Tous ces faits sont portés à leur connaissance, ils sont de notoriété publique. Le gouvernement connaît aussi bien que la gauche tout ce qui concerne ces fonctionnaires dont, depuis quatre ou cinq semaines, l'attitude scandaleuse est le sujet de tous les entretiens au Manitoba. Et depuis tout ce temps, le gouvernement qui, depuis 1896, tient tant à ce que les fonctionnaires restent éloignés des luttes politiques, n'a pas fait le moindre effort pour empêcher ces employés-là de descendre dans l'arène ; il se contente de dire qu'il ne connaît rien de tout cela. Il ne gagnera rien, j'en suis persuadé, à se servir d'une telle échappatoire. Force m'est de penser qu'il était sincère en 1896, que ses déclarations n'étaient pas hypocrites et que, partout, il aurait dû, avant ce jour, s'enquérir des faits que la presse a répandus partout et contraindre ses fonctionnaires du Manitoba, qui sont payés par les deux partis qui mangent le pain que leur fournit le peuple, à s'abstenir de prendre une part active à nos luttes politiques.

J'estime qu'en sa qualité de représentant de la province du Manitoba, l'honorable député de Marquette était tenu de présenter une telle résolution qui mérite l'approbation de tous ceux qui croient qu'en posant ses principes, en 1896, le gouvernement exprimait franchement et sincèrement ses convictions et ne recherchait pas seulement un prétexte pour se débarrasser de ses adversaires politiques.

M. WM. ROCHE (Halifax) : Je n'entreprendrai pas de considérer la participation des employés fédéraux aux élections provinciales de Manitoba, c'est un sujet que j'ignore complètement. Mais si, dans l'opinion de certains membres de la gauche, il est odieux que des employés fédéraux prennent part aux élections provinciales dans l'intérêt de candidats libéraux, ne l'est-il pas autant que des employés de ce gouvernement, qui sont des conservateurs, se livrent à la cabale et mettent tout en œuvre pour renverser le parti actuellement au pouvoir et dont ils tiennent leur emploi? Si ce principe domine au Manitoba, il devrait dominer dans la Nouvelle-Ecosse, et dans toutes les autres provinces. Pour ce qui est des cas particuliers que l'honorable chef de l'opposition a signalé, je dirai, à son honneur, qu'il me paraît en ignorer complètement les circonstances, et qu'il s'est tout simplement inspiré de ce qu'on lui en a dit. Mais moi,

j'en sais quelque chose, je connais la personne incriminée, et je me suis trouvé dans cet endroit-là pendant plus d'une élection. En 1896, le parti conservateur était au pouvoir. Ce qu'a fait le citoyen en question pendant l'élection qui eut lieu cette année-là était excusable parce que ses patrons et amis étaient au pouvoir; à mes yeux, un employé ne pêche pas aussi gravement en mettant son influence au service du parti au pouvoir qu'en travaillant à le renverser. On m'a adressé une requête demandant la destitution de cet employé ; cette requête portait plusieurs signatures. J'ai répondu que je ne pouvais me baser sur les raisons qu'elle contenait pour recommander qu'il fût destitué. Que cet employé fût tory, hostile au gouvernement et qu'il eût voté contre moi, voilà qui me semblait insuffisant. On m'a présenté la déclaration sous serment de trois ou quatre citoyens respectables établissant que cet homme avait fait de la cabale contre le candidat libéral, et que sa demesure avait servi de centre de ralliement aux conservateurs de cette région. Sur ce, j'ai recommandé sa démission, et je prends la liberté de déclarer que si d'autres directeurs de la poste, à l'emploi de ce gouvernement, commettent la même faute, je demanderai qu'on leur inflige le même châtiment. Dans le comté d'Halifax et dans la Nouvelle-Ecosse en général, les directeurs de la poste et les autres employés du gouvernement sont, pour la plupart, des tories. Tant qu'ils feront leur devoir, qu'ils votent en faveur des tories s'ils le désirent; cela, je puis le leur permettre. Il est bien vrai qu'ils feraient mieux d'appuyer le gouvernement actuel, mais je ne leur causerai jamais le moindre dérangement tant qu'ils se borneront à l'exercice de leur privilège de voter et s'abstiendront de faire œuvre de partisans; mais s'ils se mêlent d'aller influencer les électeurs, de travailler contre le gouvernement, et que des personnes honorables et dignes de foi portent ces faits à ma connaissance, il est probable que je demanderai leur destitution. C'est en vertu de ce même principe que les conservateurs veulent qu'on empêche les employés de travailler contre le gouvernement du Manitoba.

M. BORDEN : Alors, vous allez voter en faveur de cette résolution ?

M. ROCHE (Halifax) : Naturellement, comme vous allez vous-même voter avec nous. Je dirai de plus que, en temps d'élection, les directeurs des bureaux de poste du comté d'Halifax sont à même d'intercepter les brochures expédiées au nom du parti libéral et de faire circuler rapidement celles du parti conservateur. L'honorable chef de l'opposition devrait condamner ce procédé. Il élèvera sans doute la voix dans ce but. Mais je découve un seul fait de cette nature, s'il en est un seul qui ne soit pas rapporté sous serment par des citoyens honorables, je demanderai au gouvernement de destituer l'employé qui s'en sera rendu coupable. Je suis d'avis que tout homme doit être libre d'exercer son droit de suffrage comme il l'entendra, mais qu'un employé s'évertue à soulever le peuple contre le gouvernement et aille jusqu'à faire d'un bureau de poste un centre de ralliement pour tous ceux qui le combattent, voilà qui devra suffire pour me faire demander qu'on le destitue.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député de Marquette était vraiment sincère lorsqu'il a présenté cette résolution, et s'il n'avait d'autre but que de faire mettre en pratique le principe qu'il prône, il admettra, après mûre réflexion, qu'il ne pouvait mieux s'y prendre pour obtenir le rejet de ce qu'il voulait faire approuver. En effet, il se plaint de ce que certains employés fédéraux du Manitoba se mêlent d'élections dans cette province ,et sous prétexte d'appeler l'attention du gouvernement sur ce fait, il commence par présenter une motion de censure.

Mon honorable ami hoche la tête en signe de dénégation, mais est-il vrai qu'il se soit fait d'autre procédure que celle-là ? Dans sa réponse au directeur général des Postes, il vient de déclarer que, il y a peu de jours, il a interpellé le gouvernement sur la question de savoir si l'honorable ministre avait appris ce qui se passait. Mais si ce dernier n'a pas compris que l'honorable député voulait lui signaler que ces employés-là violaient évidemment la règle établie par le gouvernement, l'honorable député n'en peut blâmer que lui-même. On ne seurait admettre la doctrine du chef de l'opposition sur ce point. A l'entendre, le gouvernement aurait dû savoir que certains de ses employés étaient candidats et participaient à l'élection, c'était de notoriété publique, et les journaux avaient publié leurs noms. Mais prétendra-t-il qu'en apercevant dans le " Telegram " ou le " Free Press ", ou dans tout autre journal du Manitoba un nom quelconque qui y est publié comme étant celui d'un des candidats, je dois savoir qu'il s'agit là d'un employé du gouvernement ? Viendra-t-on dire sérieusement qu'à la simple lecture des journaux et en l'absence de tout autre renseignement, nous devrions savoir que ce candidat est un de nos empolyés, que nous devons le suivre de près et voir à ce qu'il retire sa candidature ? Certes, il est tout naturel que nous nous attendions à ce que, si le chef de l'opposition a raison de trouver que certains de nos employés violent les règles que nous avons établies à leur égard, il s'adrese au gouvernement par d'autre procédure qu'une motion de censure. S'il avait agi de la sorte, nous nous serions ocupés de ce cas, mais je ne saurais me baser sur ce qu'il vient de dire pour m'occuper de ses recommandations. Il a pris tout particulièrement trois cas, le cas de M. Martin Jérôme, de M. Jonasson et de M. Thomas Young. Quant à M. Martin Jérôme, l'honorable député devrait savoir, et de fait, il ne peut ignorer qu'il n'est pas de ceux que

le gouvernement peut censurer, pour la bonne raison qu'il n'est pas employé public. Il est parfois employé par le gouvernement, mais non pas de façon régulière et il ne touche pas son chèque tous les mois comme le font les employés publics. Il a été au service du gouvernement de temps à autre comme garde forestier ou à quelque titre semblable. L'honorable député le sait, dans ce cas, le gouvernement n'a aucun contrôle sur M. Jérôme et ne saurait lui demander de retirer sa candidature ; il n'a pas plus d'influence à exercer sur lui qu'il n'en pourrait exercer sur mon honorable ami (M. Roche) s'il était candidat, comme il le sera quelque jour. Pour ce qui est de ce premier cas, l'honorable député verra donc qu'il eût mieux fait, avant de recourir à la procédure qu'il a suivie, de signaler à l'attention du gouvernement la faute que l'on impute à M. Jérôme.

Passons maintenant au cas de M. Jonasson. On dit que ce monsieur est, à je ne sais quel titre, au nombre de nos employés. Il ne devrait pas se mêler de politique. J'estime que tout employé public devrait s'abstenir de s'immiscer à la politique ; sur ce point mes convictions sont encore aussi profondes qu'elles l'étaient en 1896. L'employé du gouvernement est le serviteur du public ; il tient ses appointements de tous les partis, et la situation qu'il occupe réclame toute son attention. Qu'il vote si tel est son bon plaisir, mais qu'il exerce son droit de suffrage de façon à ne froisser personne. Je le déclare, chaque fois qu'un de nos employés manquera à son devoir et que son nom et les circonsetances qui acompagnent sa faute nous seront signalés, nous le mettrons en demeure de répondre à l'accusation qui pèsera sur lui. Il y a quelque temps, M. Roblin, premier ministre du Manitoba, attirait l'attention sur ce sujet. Je n'ai pas entendu le discours qu'il a prononcé à ce propos, mais d'après le résumé que nous en a fait cet après-midi l'honorable député de Marquette, il aurait demandé que cet employé se retirat de l'arène politique ou se démît de ses fonctions. Nous ne saurions destituer M. Jonasson tant que son cas ne nous aura pas été soumis. Je sais que, comme l'a dit l'honorable député de Marquette, il s'est occupé de politique, et son attitude va donner lieu à une enquête.

Je ferai remarquer qu'il existe au Manitoba un état de choses très particulier. Dans nulle autre province la guillotine politique n'a aussi fort à faire. On nous a dit, il y a quelques instants, que, de 1896 à 1900, le gouvernement a opéré 150 destitutions au Manitoba. Cette assertion est erronée, M. le Président, et je la nie absolument. Je suis persuadé que l'honorable député de Macdonald a été mal renseigné. La liste est longue à parcourir, mais on a déjà pu voir, à trois ou quatre reprises, qu'il s'est laissé induire en erreur, et si l'on voulait se donner la peine d'aller au fond de l'affaire, on s'apercevrait qu'il s'est trompé dans la moitié, et même dans plus de la moitié des cas. Au Manitoba comme ailleurs, nous avons fait notre devoir, et chacune des destitutions que nous avons dû opérer était justifiée. Dans cette province-là, malheureusement, il a fallu opérer des destitutions nombreuses.

Au moment même où dans un accès de vertu farouche, mon honorable ami de Marquette vient nous demander de contraindre nos employés à se retirer de la mêlée électorale, j'apprends que des fonctionnaires du gouvernement provincial participent ouvertement aux élections.

Cette nouvelle est-elle erronée ? Je l'espère ; mais s'il fallait s'en rapporter à ce qu'a dit cet après-midi l'honorable député de Lancaster, elle ne serait pas tout à fait dénuée de fondement. C'est cet honorable député qui a dévoilé tout le mystère en disant de son propre parti : " Nous n'avons pas fait de promesse à ce propos, et nul principe ne nous guide en cette matière ".

M. LANCASTER : Je n'ai pas dit que nous n'avions pas de principes pour nous guider en cela.

Le PREMIER MINISTRE : Je veux user de justice envers mon honorable ami, et il me fait plaisir de l'entendre répudier cette doctrine-là. Bien que ce ne soient pas là absolument les termes dont il s'est servi, voici toutefois ce qu'il a dit en substance : Nous ne nous sommes pas prononcés sur ce point ; le gouvernement, lui, a fait une déclaration qu'il doit être tenu de respecter. D'où l'on peut conclure que le parti conservateur est libre de faire à sa guise, n'étant lié par aucune déclaration. Si ce n'est pas là ce que mon honorable ami a voulu laisser entendre, c'est du moins la conclusion qui se dégage de ses paroles. Mais il me fait plaisir de constater qu'il répudie absolument l'idée que son parti n'a pas de principe pour le guider en cette matière. Ce qu'il désire, c'est que, au Manitoba, nous nous en tenions aux principes que nous avons posés ; et ces principes, nous aurons soin de voir à ce que ses amis politiques les respectent aussi, ce en quoi il nous approuvera, ce me semble.

Quant à la résolution qui nous occupe, il ne me reste qu'à ajouter qu'elle comporte un blâme qu'il n'y a pas lieu de nous imputer. Et pour ce qui est du renseignment que l'honorable député dit avoir communiqué au directeur général des Postes, mon honorable ami vient de me passer l'interpellation que l'honorable député de Marquette a adressée au ministre, il n'y a que quelques jours, et qui se lit comme suit :

M. ROCHE (Marquette) :

1. M. S. Jonasson est-il employé par le ministère de l'Intérieur, dans la province du Manitoba, comme garde-forestier ou inspecteur de homesteads ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement sait-il qu'il est le candidat libéral pour le district électoral de Gimli aux prochaines élections provinciales ?

3. Est-ce l'intention du gouvernement de maintenir à son poste ce fonctionnaire pendant qu'il s'occupe activement de politique?

Sir WILFRID LAURIER.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : 1. Oui. 2. Le gouvernement ignore la chose. 3. S'il est candidat, il cessera d'agir en qualité d'employé salarié du ministère.

M. R. H. POPE (Compton) : Le directeur général des Postes cherche à détourner l'attention des destitutions nombreuses qui se sont faites dans tout le pays. M. l'Orateur, les choses finiront par changer, et les honorables ministres vivront assez longtemps, sans doute, pour regretter bien souvent les nombreuses erreurs qu'ils auront commises pendant les années qu'ils auront passées au pouvoir. Puisqu'on est venu nous dire que toutes les destitutions de directeurs de la poste et autres ont été faites pour de bonnes et valables raisons, qu'il me soit permis, M. l'Orateur, de nier cette assertion, du moins en ce qui concerne la circonscription que je représente. Ce n'est pas au nom de la province du Manitoba que je vais adresser la parole, mais à celui de mon comté où des destitutions ont été faites sans le moindre motif, qui sont loin de faire honneur au directeur général des Postes ou au gouvernement actuel. Le directeur général des Postes n'ignore pas—je lui ai signalé le fait dans le temps—qu'on n'a absolument rien allégué pour destituer mademoiselle Angus.

Cette jeune fille dirigeait un bureau de poste de campagne; elle vivait de ses appointements et pourvoyait à la subsistance de sa mère. En la destituant, le gouvernement a commis un acte de cruauté qui ne s'oubliera jamais dans cette partie-là du pays ni en cette Chambre tant que j'aurai l'honneur de représenter ici ce collège électoral. Je veux bien que tout gouvernement jouisse des fruits légitimes du pouvoir; c'est chose assez naturelle, et je n'y vois pas d'objection. Que le gouvernement récompense ses amis, je n'y objecterai rien tant qu'on ne nuira pas à l'intérêt public; s'il abuse du pouvoir, il doit s'attendre à être flétri comme il le mérite. Mais la critique sera plus ardente et le blâme plus mérité, s'il dévie jusqu'au point de servir de misérables et vils intérêts de parti et de coterie au sein de petits groupes de population qui devraient échapper à l'attention d'un ministère ou d'un ministre.

Je ferai remarquer au premier ministre qu'il n'a lu qu'une seule des réponses faites à ces interpellations. Cette Chambre, où les livres sont accessibles à tous et où plus d'un sait lire, nous offre le spectacle singulier d'un chef de gouvernement qui fait acte de partisan au point de s'oublier lui-même et d'oublier la dignité de sa position, et de perdre le sens de l'équité. Il a lu une interpellation de l'honorable député de Marquette, et la réponse qu'on y a faite a fourni aux honorables députés de la droite l'occasion d'applaudir. Cette réponse, la voici :

S'il est candidat, il cessera d'agir en qualité d'employé salarié du ministère.

Et les députés de la droite d'applaudir. Mais voici l'autre interpellation :

1. Le gouvernement sait-il que M. John Watson, directeur de la poste à Nesbitt, Manitoba, est le président de l'Association libérale de Brandon-sud et le candidat libéral pour ce district électoral aux élections prochaines dans cette province ?

2. Est-ce l'intention du gouvernement de maintenir à son poste ce fonctionnaire pendant qu'il s'occupe activement de politique ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le ministère ignore que M. John Watson soit président de l'Association libérale de Brandon-sud, ou le candidat libéral pour ce district électoral aux prochaines élections dans cette province.

On ne nous dit pas ici quel sort on réserve à cet employé. Si le premier ministre avait lu cette réponse-là, lui aurait-on prodigué autant d'applaudissements? Je ne le crois pas. Le directeur général des Postes me ferait grand plaisir en me communiquant la correspondance échangée à propos de la candidature de ce monsieur. L'interpellation fut faite le 8 avril, et nous voici au 15 mai. L'échange de correspondance avec cette partie-là du pays s'opère en trois ou quatre jours, et le directeur général des Postes a eu cinq semaines pour s'assurer de la vérité des faits. J'aimerais que la correspondance fût déposée sur le bureau de la Chambre, afin que chacun pût se faire une idée de l'intérêt que, depuis cinq semaines au moins, l'honorable ministre a porté à la question. J'affirme qu'il n'y a pas porté le moindre intérêt. Je suis persuadé qu'il n'y a même pas pensé et qu'il n'y aurait jamais songé si l'on n'avait soulevé le présent débat. Le premier ministre, de son côté, vient nous dire : " Vous êtes bien pressés. Pour atteindre votre but, vous auriez dû rédiger votre résolution autrement ". En 1899, l'honorable député de Marquette fit une interpellation au sujet de M. Jérôme, et quelle réponse reçut-il ? Voici ce que dit le premier ministre: Nous l'employons de temps à autre, quand cela nous convient, quand il s'offre une occasion favorable de récompenser cet agent politique; mais, survienne une élection, nous cessons de le payer, parce qu'il faut que nous puissions toujours nous réclamer des grands principes que nous avons posés il y a deux ou trois ans. Nous laissons un mois ou deux se passer, et nous lui versons ensuite les arriérés, car en sa qualité de garde-forestier, ce monsieur touche autant d'argent que n'importe quel employé. Le revenu qu'il se fait ainsi aujourd'hui est beaucoup plus élevé que l'indemnité d'un député, et, sous le rapport pécuniaire, il se doit beaucoup plus à l'organisation politique qui maintient les honorables ministres au pouvoirs qu'à la législature provinciale.

Le directeur général des Postes s'est fait gloire de la manière aisée dont il a réussi à faire disparaître le vénérable ex-directeur de la poste à Winnipeg : il semble être sous l'impression qu'il s'est débarrassé de ce fonctionnaire de façon si charmante que le pauvre vieillard n'a pas dû se tenir d'aise. C'est

parce qu'il se faisait trop vieux, prétendon, qu'on l'a obligé de démissionner. Or, il était aussi vigoureux et aussi fort qu'il l'est aujourd'hui. Tous ceux qui le connaissent savent qu'il fut toujours un employé modèle, et nul ne passe par Winnipeg sans apprendre quelle lutte acharnée se firent, toute une année durant, MM. McIntyre et Conklin à propos de la situation vacante de directeur de la poste. Qui remplirait cette vacance ? Voilà la question qu'il s'agissait de décider.

Ils l'auraient destitué un an plus tôt s'ils avaient pu s'entendre sur le choix de son successeur. Il a retiré ses appointements pendant un an de plus qu'ils ne s'y attendaient. Le directeur général des Postes lui aurait signifié son congé douze mois plus tôt pour l'arracher aux ennuis et aux tracas. Ceux-ci l'ont tellement affectés qu'il est resté en fonctions pendant plus de dix-sept ans, et qu'il est encore vivant et plein de santé. Je souhaite au directeur général des Postes de me faire souffrir de la sorte. En 1899, l'honorable député de Marquette (M. Roche) fit l'interpellation suivante :

1. M. Martin Jérôme a-t-il été employé par le ministère de l'Intérieur dans la province du Manitoba comme garde-forestier, ou à tout autre titre ?

2. Dans l'affirmative, est-ce le même personnage que le candidat libéral actuel pour le district électoral de Carillon aux prochaines élections dans cette province ?

3. Est-ce. l'intention du gouvernement de maintenir à son poste ce fonctionnaire pendant qu'il s'occupe de politique ?

Voici la réponse :

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : 1. M. Martin Jérôme est employé par le ministère de l'Intérieur dans le Manitoba, à titre de garde-forestier. 2. Il est constaté qu'on a offert à M. Jérôme la candidature à la législature, mais qu'il n'a pas accepté cette offre. 3. Si M. Jérôme accepte cette candidature, son nom sera rayé des cadres du ministère.

Cela se passait en 1899. Voyez comment on est sorti de la difficulté. La réponse ne parle pas du cas où il serait élu, car alors il deviendrait très utile au gouvernement, qui ne pourrait se passer de ses services. Dans ce cas-ci, c'était M. Jérôme qui posait ses conditions et non le gouvernement. Ce dernier était obligé de le garder. S'il avait été battu, le gouvernement aurait peut-être pu le sacrifier comme il l'a fait pour ce malheureux vieillard qui représentait les beaux principes libéraux du temps d'Alexander Mackenzie, mais qui a dû céder la place à M. McIntyre, qui la voulait.

Je vais lire à l'honorable premier ministre une lettre qui, j'en suis certain, l'intéressera et qu'il ne récusera pas. Elle est adressée à l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) et se lit comme suit :

Bureau du premier ministre,
Winnipeg, 4 mai 1903.

M. N. Boyd, M.P.,
Ottawa, Ont.

Mon cher Boyd,—J'ai reçu votre lettre du 30 avril et pris note de son contenu. Je vois avec plaisir que le parti se propose d'obliger le gouvernement à se prononcer sur la question de savoir s'il est convenable que les inspecteurs de homesteads parcourent le pays et se servent de leur position officielle, comme fonctionnaires du gouvernement fédéral, pour intimider les électeurs et les forcer à voter contre leur conscience, surtout quand les dépenses occasionnées par ces voyages et ces convocations d'assemblées sont mises au compte du gouvernement, comme si elles avaient été faites dans l'accomplissement de leurs fonctions officielles. C'est l'abus le plus criant qui ait jamais été commis dans le pays et je ne puis croire que sir Wilfrid Laurier qui, autant que je le connaisse, est un honnête homme, permette que cela se continue. Il n'y a pas à douter des faits ; ils sont indiscutables et vous et vos amis pouvez affirmer avec toute l'énergie que vous voudrez, quant aux faits et gestes de ces fonctionnaires. Pas plus tard que samedi dernier un Irlandais a fait un voyage de 40 milles pour me faire part d'une assemblée à laquelle il avait assisté, au nord de Saint-Laurent. Le capitaine Jonasson était présent et a adressé la parole, mais n'a pas voulu accorder une seule minute au représentant du gouvernement provincial pour dire quelques mots aux électeurs ; son principal argument était qu'en sa qualité d'inspecteur de homesteads il était en état de leur accorder des faveurs. Tels sont les rapports qui me parviennent de gens qui sont à même de se rendre compte de l'effet de sa présence. Je n'ai pas encore vu Powers ni Barrett, mais j'espère les voir d'ici à quelques jours.

Sincèrement à vous,

(Signé) R. P. ROBLIN.

M. POPE.

Ce sont là des faits dont le gouvernement peut facilement contrôler l'exactitude. Quand le gouvernement vient dire qu'il ignore ce qui se passe au Manitoba, qu'il ne s'occupe pas de cette élection, quand le directeur général des Postes, un membre du cabinet, déclare en pleine Chambre qu'il n'a eu connaissance de rien, qu'il ne lit pas les journaux, comme tout le monde, on admettra que ce sont des déclarations que l'opposition peut difficilement accepter. Allons donc ! même quand nous lui parlons il est presque toujours occupé à lire un journal. Je le soupçonne d'être un grand lecteur de journaux. Nous l'avons vu lire pendant des heures, alors que nous aurions voulu qu'il nous prêtât son attention. Il doit, assurément, lire d'autres journaux que le " Globe " et le " Star " de Toronto.

Je suis convaincu que dans cette circonstance, il s'est trompé et que si l'occasion s'en représente, il ne parlera plus de la même manière. C'est un homme qui lit beaucoup; il sait, par les questions que lui a posées l'honorable député de Marquette et par ses réponses que ces gens-là sont en même temps candidats et fonctionnaires du gouvernement fédéral. Il le sait par la lettre de l'honorable M. Roblin, que je viens de lire. Il sait aussi que ses amis qui siègent en arrière de lui, n'ont pas osé apporter une seule excuse. Il est vrai qu'ils ont prétendu que nous avons fait la même chose ; mais deux erreurs n'ont jamais fait une vérité et cela n'est pas un argument. Il sait que pas

un seul de ses partisans ne s'est levé pour le défendre ce soir ; il sait qu'ils savent tous qu'il se fait actuellement une élection dans le Manitoba et que ces fonctionnaires sont candidats à cette élection.

Un ministre doit agir avec plus de franchise que cela envers la Chambre. Peut-être le gouvernement regrette-t-il d'avoir posé le principe que nous lui avons rappelé. Chaque fois que le directeur général des Postes émet un principe d'un ordre un peu relevé, il ne tarde pas à le regretter, et il en est de même pour le premier ministre et tous ses collègues. Durant toute leur carrière politique ils ont foulé aux pieds tous les principes qu'ils ont émis, soit dans l'opposition, soit au pouvoir.

Cette résolution touche à un principe sacré, un principe proclamé par l'honorable premier ministre lui-même et nous lui demandons de le mettre en pratique et de faire honneur à sa parole. Dans son intérêt, dans l'intérêt du gouvernement et de celui du pays, je lui demande de ne pas hésiter à appliquer la règle qu'il a posée et de ne pas renier ses engagements encore une fois. S'il y a dans cette résolution des expressions qui lui déplaisent, qu'il les signale et l'honorable député (M. Roche) les fera disparaître, mais qu'avant tout il mette en pratique les principes qu'il a lui-même proclamés et qui sont consignés en toutes lettres dans les "Débats". Encore une fois, je l'adjure de s'en tenir à la parole donnée et de faire savoir à tous que son premier devoir et celui de son gouvernement, c'est de représenter tous les Canadiens, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, grits ou tories.

L'amendement (M. Roche, Marquette) est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Clancy,
Cochrane,
Earle,
Hackett,
Halliday,
Lancaster,
LaRivière,
MacLaren (Perth),
McIntosh,
Morin,
Pope,
Richardson,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Sherritt,
Tolton,
Vrooman,
Wilson.—22.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Archambault,
Bazinet,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike, ,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bureau,
Campbell,
Carroll,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Davis,
Delisle,
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Erb,
Ethier,
Fielding,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gallery,
Geoffrion,
Gibson,
Gould,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Johnston (Cap-Breton),
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Loy,
Macdonald,
MacKinnon,
Macpherson,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
Malouin,
Marcil (Bonaventure),
Martineau,
Mayrand,
Mignault,
Mulock (sir William),
Paterson,
Préfontaine,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Victoria, N.-E.),
Rousseau,
Russell,
Scott,
Stewart,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tolmie,
Tucker,
Turgeon,
Wade,
Wallace.—71.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Grant, | Bennett, |
| Harty, | Thomson (Grey), |
| Beith, | Johnston (Cardwell), |
| Dugas, | Hale, |
| Lemieux, | Sproule, |
| Maclaren (Huntingdon), | Lennox, |
| Mackie, | Rosamond, |
| Wright, | Lavell, |
| Ross (Ontario), | Reid (Grenville), |
| Tobin, | Ball, |
| Guthrie, | Porter, |
| Sutherland (Essex), | Northrup, |
| Morrison, | Gourley, |
| Blair, | Henderson, |
| Fraser, | Bell, |
| Charlton, | Tisdale, |
| McColl, | Ward, |
| Emmerson, | Fowler, |
| Johnston (Lambton), | Simmons, |
| Dyment, | McCormick, |
| Hyman, | Gilmour, |
| Cartwright, (sir Richard), | Tupper, (sir Charles-Hibbert), |
| Logan, | Lefurgey, |
| Thompson (Haldimand), | Ingram, |
| Calvert, | Taylor, |
| Béland, | Alcorn, |
| Bruneau, | Avery, |
| Carbonneau, | Barker, |
| Cowan, | Brock, |
| Demers (Lévis), | Broder, |
| Farquharson, | Bruce, |
| Fisher, | Monk, |
| Gallery, | Cargill, |
| Gauvreau, | Carscallen, |
| German, | Casgrain, |
| Girard, | Clare, |
| Harwood, | Clarke, |
| Kendall, | Culbert, |
| Laurier (L'Assomption), | Ganong, |
| Sifton, | Haggart, |
| Lovell, | Hughes (Victoria), |
| McCarthy, | Kaulbach, |
| McCool, | Kemp, |
| McIsaac, | Kendry, |
| McLennan, | Kidd, |
| Madore, | Léonard, |
| Marcil (Bagot), | Maclean, |
| Matheson, | McGowan, |
| Meigs, | Calvin, |
| Oliver, | Osler, |
| Parmelee, | Pringle, |
| Power, | Robinson (North), |
| Proulx, | Roddick, |
| Stephens, | Seagram, |
| Ross (Yukon), | Smith (Wentworth), |
| Schell, | Wilmot. |

L'amendement est rejeté et la Chambre se forme en comité des Subsides.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a-t-il réellement l'intention d'obliger la Chambre à voter des subsides à cette heure avancée de la nuit.

Le MINISTRE DES FINANCES : La nuit n'est guère avancée.

M. BORDEN (Halifax) : L'idée que l'honorable ministre se fait de la nuit ne fait pas honneur à ses habitudes. Je serais plutôt porté à croire le contraire. Nous avons siégé assez tard plusieurs fois cette semaine et je crois qu'il serait préférable de lever la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons eu des discussions très intéressantes, mais nous n'avons pas fait beaucoup d'ouvrage. J'espère que mon honorable ami nous permettra de faire un peu de travail.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas ce que l'honorable ministre entend par le travail. Nous avons dscuté des questions d'un grand intérêt public et je lui ferai remarquer que toute la soirée d'hier à été gaspillée à——

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : A propos d'une théière.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami ne peut pas s'ôter cette théière de l'idée. Il voudrait, semble-t-il, qu'elle fût déposée sur le bureau de la Chambre pour s'en régaler. Si jamais elle est apportée ici, j'espère qu'on la placera près de lui, pour qu'il soit le premier à s'en servir.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Elle serait peut-être plus à sa place dans le musée.

M. BLAIN : A côté du certificat de pension de retraite de l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Nous avons siégé très tard et je crois que l'honorable ministre ne devrait pas insister pour continuer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions voter quelques crédits. Il n'est que dix heures et demie.

M. BORDEN (Halifax) : Puisque l'honorable ministre ne distingue plus très bien l'heure, c'est une preuve que——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'en rapportais à l'horloge de l'opposition qui ne marque peut-être pas bien le temps.

M. BORDEN (Halifax) : Pour une fois l'horloge de l'opposition s'accorde avec celle du gouvernement qui indique qu'il est onze heures moins vingt minutes.

M. FRASER : Continuons, nous avons un congé le semaine prochaine.

M. BORDEN (Halifax) : C'est la première fois que je vois l'honorable député de Guysborough manifester l'envie de travailler. J'espère, dans tous les cas, que nous ne ferons pas comme hier—retourner en arrière et recommencer un travail déjà fait.

Rivière Chateauguay—Dragage, $5,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item avait été laissé de côté pour me permettre de donner des renseignements au sujet des sommes déjà dépensées pour ces travaux. Le rapport qui m'a été remis fait voir qu'ils ont été commencés en 1875-6 et qu'ils ont été continués presque chaque année depuis ; les sommes dépensées jusqu'aujourd'hui s'élèvent à $47,142.

M. MORIN : Cette rivière est-elle navigable?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que oui.

M. MORIN : Elle est peut-être navigable pour les canots des sauvages, mais c'est tout. Peut-on y naviguer avec un bateau à vapeur, ou un bateau quelconque?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député connaît la localité, il doit savoir qu'il y a un service régulier de bateaux à vapeur entre Lachine et Beauharnois, sur cette rivière. Si j'en juge par les dépenses faites depuis 1875, ces travaux doivent être nécessaires. Il faut continuer les dragages, car le chenal se remplit continuellement.

M. MORIN : Je ne connais rien de cette rivière en particulier mais j'ai souvent voyagé dans cette partie du pays. De l'embarcadère au Saint-Laurent, la distance est très courte et je ne vois pas que cette rivière puisse être navigable, si ce n'est pour de très petits bateaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se trompe.

M. MORIN : L'honorable ministre veut-il dire jusqu'à quel point je fais erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe que des bateaux à vapeur tirant six ou sept pieds d'eau font un service quotidien sur cette rivière.

M. BROWN : Ces bateaux vont de Beauharnois à Chateauguay, puis à Lachine et de là à Montréal, pour revenir à Beauharnois par la même route.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il un rapport de son ingénieur concernant ces travaux? S'il en a un, quelle est la nature de ce rapport? Ce crédit est-il destiné aux travaux de cette année, ou sera-t-il reparti sur plusieurs années?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme sera affectée aux travaux de cette année. On a fait des dépenses presque tous les ans. L'ingénieur rapporte que le lit de la rivière est sablonneux et que le chenal se remplit. Si l'on veut que cette rivière reste navigable il faut continuer les dragages, chaque saison.

M. CLANCY : Quel est l'ingénieur qui a fait le rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef du département.

M. CLANCY : Quel est son nom?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Lafleur.

M. CLANCY : Une somme considérable a été dépensée l'an dernier. Y a-t-il un rapport spécial pour ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe qu'il y a un rapport spécial pour chaque année.

M. CLANCY : Le rapport donne-t-il, pour chaque année, la nature particulière de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les rapports des ingénieurs de section doivent mentionner quels sont les travaux nécessaires et où ils doivent être faits.

M. CLANCY : Le ministre dit qu'il a un rapport des travaux faits l'an dernier et un autre des travaux qui doivent être faits cette année. Voudra-t-il déposer ces rapports sur le bureau de la Chambre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement, avec plaisir.

M. CLANCY : Ces travaux sont-ils à recommencer tous les ans ? Est-ce que le chenal se remplit continuellement et faut-il transporter ailleurs le sable extrait du lit de la rivière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On paraît avoir fait du dragage sur cette rivière, presque tous les étés.

M. R. L. BORDEN : Ces crédits sont-ils réellement affectés au dragage, tous les ans? Il y a quelques jours nous avons appris que des sommes votées pour des travaux de dragage avaient été employées à construire des chemins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il existe des cas de cette nature, j'aimerais à en connaître tous les détails.

M. R. L. BORDEN : Cela a été dit à propos d'un crédit pour du dragage dans le bas du fleuve. L'ex-ministre des Travaux publics a avoué qu'il s'était aperçu trop tard qu'une partie du crédit avait été employée à la construction de chemins.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en informerai. Les crédits actuels seront affectés aux fins pour lesquelles ils auront été votés.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit est plus élevé que celui de l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celui de l'an dernier était de $3,000, mais l'ingénieur me dit que cette somme sera nécessaire cette année, vu qu'il y a des obstacles considérables à faire disparaître.

M. RICHARDSON : Ces dépenses me paraissent élevées, pour permettre à un unique petit bateau à vapeur de faire son service. Y a-t-il d'autres bateaux sur cette rivière ? Quels services rend la navigation à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a d'autres bateaux, mais ceci est une ligne régulière qui donne un service quotidien.

M. MORIN : Jusqu'à quelle distance ces bateaux remontent-ils la rivière, à partir du Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ douze milles.

M. MORIN : Je croyais que c'était une toute petite rivière.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre si la nature de ces travaux exige la même dépense tous les ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; les sommes dépensées varient. En 1875-6, le crédit a été de $1,680 ; en 1883-4, de $4,290 ; en 1887-8, de $3,214 ; en 1896, de $757 ; en 1897-8, de $5,242 ; en 1898-9, de $4,725 ; en 1900, de $3,700 ; en 1901, de $3,530.

M. COCHRANE : Cette rivière sert-elle à autre chose qu'à un petit navire à passagers? S'y fait-il du commerce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il s'y fait un commerce considérable avec Montréal.

M. BOYD : Quand un ministre demande un crédit comme celui-ci, il devrait pouvoir fournir des renseignements sur la nature du trafic qui se fait sur cette rivière. Quel est le volume de ce trafic ? Puisqu'on nous demande de dépenser $5,000 par année pour le dragage de cette rivière, on devrait nous dire quel trafic se fait à cet endroit pour justifier cette dépense. Dans le Nord-Ouest, nous avons des rivières sur lesquelles il faudrait faire certains travaux, mais nous ne pouvons pas obtenir un sou. Une somme de $4,000 ou $5,000, c'est à peu près tout ce que nous avons obtenu pour des Travaux publics dans les Territoires du Nord-Ouest et nous dépensons $5,000 par année sur cette petite rivière de douze mille de longueur.

M. BROWN : Pendant les mois d'été, à Châteauguay et à Sainte-Philomène, il y a tellement de trafic que ce bateau ne suffit pas.

Il y a trois ans, l'eau était si basse que les gens ne savaient plus que faire. Sans ces travaux de dragage tous les ans, les bateaux ne pourraient pas desservir ces localités. Le bateau qui vient de Beauharnois arrête là

tous les matins, et c'est le seul point d'expédition où la population de ce district puisse envoyer ses produits à Montréal.

M. INGRAM : Qui sont L. Cohen et fils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les propriétaires du dragueur et qui exécute ces travaux.

M. INGRAM : Ce dragueur est-il le " Little Giant " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Quelle est sa capacité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six cents yards.

M. INGRAM : Combien le gouvernement paie-t-il par heure pour un dragueur de cette capacité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Huit dollars par heure.

M. CLANCY : N'est-ce pas un prix trop élevé pour un dragueur de cette capacité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le prix que nous payons depuis plusieurs années.

M. INGRAM : Cela comprend-il les chalands ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; cela comprend tout l'outillage complet.

M. INGRAM : Où transporte-t-on le sable retiré du lit de la rivière ? Je comprends qu'il faut recommencer à draguer tous les ans ; cela ne dépend-il pas de ce que ce sable est déposé à des endroits d'où le courant le ramène dans le chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sable est jeté dans le Saint-Laurent, à l'eau profonde.

M. INGRAM : A quelle distance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ trois milles.

M. CLANCY : Depuis combien de temps ce dragueur est-il employé à ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur ne peut pas me fournir ce renseignement au juste, mais il est là depuis plusieurs années.

M. CLANCY : Voilà un homme qui a ce qu'on peut appeler une bonne affaire en main. En 1901, nous avons voté pour ces travaux $6,000, en 1902, $3,000 et pour 1903-4 on nous demande $5,000. Ce sont les chiffres que je trouve dans le budget principal; si j'examinais les budgets supplémentaires, il est probable que j'en trouverais encore. Le gouvernement devrait pouvoir prouver qu'il se fait un trafic important sur cette rivière. Ces dépenses qui sont à recommencer tous les ans deviennent une affaire sérieuse. Nous sommes en présence d'une dépense moyenne d'environ $5,000 par année, depuis trois ans, et il faut que le trafic soit très important pour justifier cette dépense. L'honorable député de Macdonald (M. Boyd) vient de nous dire qu'il y a dans la province du Manitoba, des travaux très pressants pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir un seul dollar, et je pourrais en citer plusieurs dans Ontario. Je ne veux pas soulever des jalousies de clocher, mais quelque soit l'endroit où ces travaux sont exécutés, le gouvernement devrait avoir d'excellentes raisons à donner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si ces travaux sont inutiles, l'honorable député (M. Clancy) devra remonter à 1883, 1884 et 1885. C'est un ancien membre de la Chambre des communes et il lui est facile de constater que ces dépenses sont à peu près les mêmes depuis dix ou quinze ans. Sans doute que ce ne serait pas une raison de les continuer si ces travaux n'ont pas d'utilité, mais personne n'a encore prétendu qu'ils n'en avaient pas.

L'ingénieur en chef m'informe que si le crédit est aussi élevé cette année, c'est qu'il faudra faire disparaître un haut-fond rocailleux, ce qui aura pour effet de diminuer les dépenses à l'avenir. Si ces prévisions sont exactes, on admettra qu'il vaut mieux dépenser un peu plus d'argent sur le coup que de continuer le système en vogue depuis une vingtaine d'années. L'ingénieur en chef est d'opinion que si ce crédit est dépensé, les dépenses que nous faisons tous les ans depuis si longtemps ne seront plus nécessaires à l'avenir.

M. CLANCY : L'ingénieur pourra peut-être aussi expliquer ce qu'on a fait avec les $6,000 votés en 1901, puisque ce rocher est encore là et qu'il faut encore $5,000 cette année. Je ne sais pas si l'argent a été dépensé, mais le crédit a été demandé. L'a-t-on employé à enlever une partie de ce haut-fond rocailleux, ou bien l'ingénieur vient-il de s'apercevoir qu'il faut $5,000 pour l'enlever?

L'honorable ministre des Travaux publics est un homme trop pratique et trop logique, quand il veut l'être, pour chercher à excuser des dépenses inutiles, en disant qu'elles existaient sous le gouvernement précédent. Je ne crois pas que nous puissions nous permettre de perpétuer les erreurs ni des conservateurs, ni des libéraux. Les dépenses publiques doivent être jugées par ce qu'elles rapportent au public et j'espère que l'honorable ministre ne prétendra pas le contraire. Pour ma part, je ne suis pas venu ici pour défendre les actes des administrations antérieures, bons ou mauvais. Notre mission est de voir à ce que les deniers publics ne soient employés qu'à des choses utiles au pays.

Maintenant, s'il se fait du trafic sur cette rivière, il me paraît très peu important, puisque le ministre, pour justifier ce crédit, ne

nous a pas dit en quoi il consiste. Même si ce trafic était peu considérable, la question serait bien différente si cette nouvelle dépense devait terminer les travaux, une fois pour toutes. Mais s'il faut que ces dépenses continuent à se renouveler tous les ans, sans que le ministre ait de meilleures raisons à nous donner que celles que nous avons entendues, je considère que la Chambre devrait refuser ce crédit. Le temps est arrivé au Canada, de revenir sur nos pas, et de cesser de dépenser les deniers publics pour des fins de partis politiques. Si le gouvernement précédent a commis des erreurs de cette nature, ce n'est pas une raison pour que le parti libéral fasse la même chose, ni pour qu'il cherche des excuses dans la conduite de ses prédécesseurs. Nos dépenses augmentent, nos besoins deviennent plus pressants, et nous avons plus de demandes que nous n'en pouvons satisfaire. Les deux partis peuvent profiter des leçons du passé. Sans accuser personne, je crains que les deux partis peuvent se faire des reproches sur ce rapport. Je sais qu'il est toujours difficile à un gouvernement de résister aux sollicitations qui lui viennent du dehors.

Je sais que plusieurs entreprises sont utiles tandis que, dans d'autres circonstances, on met en jeu de fortes influences dans le dessein de forcer la main au gouvernement qui doit céder de guerre lasse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré catégoriquement qu'une dépense inconsidérée faite dans le passé ne justifie pas la demande d'un crédit. Je n'ai pas voulu conclure de là que le montant d'argent devrait être voté ; mais, l'autre soir, pendant que ce sujet était sur le tapis, un député m'a demandé depuis combien de temps on exécutait des travaux de dragage dans cette rivière et, en lui répondant, j'ai dit qu'à mon avis il ne fallait pas croire que ces travaux étaient exécutés mal à propos. J'ai dit qu'ils devaient être utiles puisque le parlement accordait un crédit à cette fin depuis si longtemps, non dans un but politique ou dans une intention inavouable, ainsi que le déclare le représentant de Bothwell. J'ajouterai que cette circonscription était libérale lorsque l'ancien gouvernement a fait cette dépense.

M. COCHRANE : Les circonstances ont pu changer considérablement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Cochrane) dise que cet argent a été dépensé dans le dessein d'influencer les électeurs de la circonscription. Je me suis borné à dire qu'il était légitime de croire que ces travaux étaient nécessaires puisqu'on les avait fait exécuter. Soit dans cette enceinte soit au dehors, il ne s'est rien dit qui laisserait supposer que l'entreprise fut entachée d'irrégularités. J'ai suivi les conseils de l'ingénieur en chef du ministère en ce qui la concerne. Je déclare que, si les anciens ministres ont demandé un crédit pour l'exécution de ces travaux, c'est parce qu'ils les croyaient utiles.

M. COCHRANE : Il me semble que le ministre des Travaux publics comprendra aisément que les circonstances ont pu changer. Je ne parle pas des sympathies politiques des électeurs de la circonscription, car dans l'étude de ces problèmes, il faut nous placer à un point de vue plus élevé. Il est facile de croire qu'autrefois cette rivière était une artère commerciale plus fréquentée qu'aujourd'hui, parce que le pays n'était pas desservi des chemins de fer.

Je suis certain, M. le président, que vous avouerez que le trafic ne saurait être considérable sur une rivière dont le parcours n'est que de sept ou huit milles. Nous dépensons $5,000 annuellement. Je me fais fort de dire qu'avec $5,000 on peut faire voiturer jusqu'au marché, par les voies ferrées, tous les produits récoltés sur un territoire baigné par une rivière de douze milles de parcours, et je crois qu'un chemin de fer traverse ce pays et vient aboutir à Montréal. Cette question devrait être examinée. Peut-être que cette rivière servait autrefois au flottage du bois et qu'il était important de faire ces travaux de dragage. Je dirai au ministre que c'était à lui, et non à nous, de blâmer les dépenses de l'ancienne administration. Je ne crains pas d'affirmer que ces dépenses ont été vertement blâmées, car les dépenses des gouvernements précédents étaient l'objet de reproches plus amers que ceux que la présente opposition adresse à l'honorable ministre et à son ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pourquoi je crois que cette dépense était légitime ; autrement, elle aurait été critiquée plus tôt.

M. BROWN : Il y a douze ou quatorze ans, deux bateaux à vapeur, le " Filgate " et le " Chateauguay " faisaient la navette entre Beauharnois, Châteauguay, Lachine et Montréal. Depuis la construction du chemin de fer " New-York Central ", une partie des marchandises sont transportées par voie ferrée. Aujourd'hui, un seul bateau voyage tous les jours entre Beauharnois, Châteauguay, Lachine et Montréal, et transporte les produits agricoles de Châteauguay et de Lachine à Montréal.

Je puis ajouter que les excursionistes qui se rendent au lac Saint-Louis préfèrent prendre le bateau le matin plutôt que d'attendre le convoi du " New-York Central " qui arrive à Montréal à 9 heures 45 minutes. Souvent le bateau est incapable d'accepter les marchandises qu'on lui offre et, vraiment, il serait presque avantageux d'en avoir un autre.

M. INGRAM : Quel est le propriétaire du bateau ?

M. BROWN : Le bateau appartient à une compagnie. Je ne connais pas les propriétaires. Le " Chateauguay " est son nom.

M. INGRAM : Pouvez-vous nous apprendre quel est son tirant d'eau ou d'autres détails semblables ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a déjà fourni ces renseignements.

M. INGRAM : On me dit qu'il tire six pieds d'eau. L'honorable député (M. Brown) nous dit que ce bateau sert à promener des citoyens de Montréal le long de la rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. INGRAM : Ces paroles ont été prononcées par l'honorable député (M. Brown).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami lui-même (M. Brown) ne s'est pas servi de ce langage. Il a dit que ce bateau transportait des excursionistes.

M. INGRAM : Le député de Chateauguay voudrait-il bien s'expliquer plus clairement sur ce point ?

M. BROWN : Le steamboat " Chateauguay " transporte des passagers de Chateauguay et de Saint-Philippe. Il s'expédie beaucoup de denrées de ces endroits. La compagnie du " New-York Central " ne veut pas ajouter de wagons à marchandises à ses trains pour desservir le trafic de ces localités, de sorte que les cultivateurs sont forcés d'expédier leurs denrées par ce bateau, de bon matin. C'est pour le service des cultivateurs, et le bateau peut à peine transporter tous les produits qu'on lui offre le matin.

Il est arrivé quelquefois que cinq ou six charges de foin et 300 barils de pommes ont dû demeurer sur le quai pendant deux ou trois jours.

M. CLANCY : Quel est donc ce genre de produits, qu'on expédie de ces localités, et qui surchargent la capacité du steamboat ?

M. BROWN : C'est le foin, à cette époque-ci de l'année.

M. GEOFFRION : Je ferai remarquer qu'il n'y a pas que des steamboats qui transportent les passagers de ces localités. Il y a aussi des bateaux qui remorquent les barges. Il s'expédie une grande quantité de foin de cet endroit à Montréal.

Il y a des fruits et quantité d'autre trafic récoltés par des bateaux dans ces localités qui ne sont point desservis par les voies ferrées. Je ne connais pas aussi bien la localité que le député de Chateauguay (M. Brown), mais je sais que deux remorqueurs y font le service, remorquant des barges chargées de grain et de foin jusqu'à Montréal. Les habitants de ces localités qui ne sont point desservies par les chemins de fer sont obligés de voiturer leur foin et de le charger à bord de ces bateaux.

Il y a un très fort trafic fourni par ces douze milles de territoire, non pas six milles, comme l'a dit l'honorable député. Il y a douze milles de cette rivière à draguer ; faute de quoi, force nous sera de fermer cette navigation, ce qui empêcherait les habitants de ces diverses paroisses d'expédier leur trafic et surtout leurs fruits à Montréal. Sans chemin de fer, il serait impossible à cette population d'expédier leurs fruits. La chose est d'urgence absolue. L'ancien gouvernement, je suppose, a dû étudier la question et cela à bon droit. Ces travaux de dragage doivent se faire tous les ans ; sinon, force nous sera de fermer la rivière à la navigation, au grand détriment de cette population.

M. MORIN : J'abonde dans le sens de l'honorable député, mais je tiens à répéter ici que le gouvernemnt néglige les intérêts des autres comtés. Le " New-York Central " dessert Montréal et autres localités et le chemin de fer " Adirondack " parcourt aussi cette contrée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le même chemin de fer.

M. MORIN : Le ministre l'ignore peut-être, mais je le sais. On construit des chemins de fer qui passent par chaque paroisse, près de chaque église et à la porte de la maison d'habitation de chaque habitant, et j'en conviens, c'est là chose fort commode. Mais comment se fait-il que le gouvernement n'ait jamais donné un cent pour la construction d'un chemin de fer dans le comté de Dorchester, qui n'est desservi que par une seule voie ferrée, le Québec Central? La population a souscrit et donné de l'argent et de la main-d'œuvre pour la construction d'une voie ferrée, le Québec Central " ? La populatance de cinquante à soixante-dix milles pour nous rendre à Québec, et force nous est d'employer des attelages pour le transport de nos produits. Depuis bientôt sept ans que je siège au parlement, je n'ai cessé d'élever la voix et de demander de l'aide au gouvernement pour la construction de neuf milles de chemin de fer, non pas dans le comté de Dorchester mais dans celui de Beauce. Ces neuf milles de voie ferrée desserviraient une population de plus de 19,000 âmes dans les comtés de Beauce, de Dorchester et de Bellechasse. Et cependant, je n'ai pu obtenir que le gouvernement contribue un seul sou à l'établissement de ce chemin de fer qui desservirait la population de ces trois comtés. Pour transporter leurs produits au chemin de fer, les habitants de Bellechasse ont trente milles à parcourir, ceux de Beauce, trente à quarante milles et ceux de Dorchester, trente à trente-cinq milles. Nous n'avons jamais rien demandé au gouvernement, sauf cette aide pour la construction de neuf milles de chemin de fer.

Il n'y aurait pas un seul pont à construire sur cette route qui ne présenterait, du reste, pas d'obstacles à franchir, et cependant le gouvernement nous refuse son concours. J'ai travaillé en faveur de ce projet depuis que je siège au parlement. J'ai essayé d'obtenir la coopération des deux députés du comté de Beauce.

J'ignore ce qu'ils ont fait dans ce sens, bien qu'ils me disent avoir coopéré avec moi. Je le dis tout haut ici, il est indigne d'un gouvernement de faire preuve de favoritisme, dans la distribution des deniers publics aux comtés. Comme nous contribuons tous aux frais de l'administration publique, nous avons tous droit d'être mis sur un pied d'égalité, autant que faire se peut. Je défie qui que ce soit ici de me prouver que le gouvernement ait jamais dépensé un seul dollar au bénéfice de la population du comté de Dorchester. Le comté a construit un palais de justice, mais à ses frais. Il y a quelques années, je demandai à l'ex-ministre des Travaux publics de porter à son budget $200 pour la construction d'un pont de comté ; je n'ai pu obtenir un seul sou.

M. BUREAU : S'agit-il du ministre des Travaux publics dans le cabinet fédéral ou de celui du gouvernement de Québec ?

M. MORIN : Il s'agit de M. Joseph-Israël Tarte, le député de Montréal.

M. GEOFFRION : Et il s'agissait de la construction d'un palais de justice dans votre comté ?

M. MORIN : Non, il s'agissait d'un pont. Je vois qu'il figure au budget un crédit pour la construction d'un brise-glaces à Richmond, mais n'anticipons pas. Il y a dans mon comté un cours d'eau aussi puissant que la rivière Saint-François, à Richmond ; le flottage du bois se fait sur les deux rivières. Ni l'une ni l'autre n'est navigable. Or, on porte au budget un crédit pour la construction d'une jetée, et quand je demande $200 pour la construction d'un pont de comté, après que quatre ponts ont été emportés par les glaces et que le peuple est fatigué de les reconstruire, on oppose à toutes mes demandes un refus catégorique. Si j'étais libéral, il en serait autrement, sans doute ; mais je ne le serai jamais.

Havres et rivières, Québec—chenal navigable du Saint-Laurent, $515,800.

M. INGRAM : Comme il se fait tard et que plusieurs députés de Québec qui désirent prendre part à la discussion de cet item sont absents, il serait préférable de lever la séance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peut-être vaudrait-il mieux se ranger à l'avis de l'honorable député ; mais encore faut-il témoigner quelque égard au ministre. Voilà cinq ou six fois qu'on fait l'appel de cet article et qu'on nous demande d'en remettre l'étude à plus tard, et cela en raison de l'absence d'un ou deux députés.

Si disposé que je sois à attendre le retour d'un député absent, m'est avis qu'il faut aussi donner l'attention voulue aux affaires publiques. L'honorable député en conviendra, puisque l'étude de cet article a été ajournée à diverses reprises à la demande des honorables députés, il est juste de se mettre enfin à la besogne.

M. R. L. BORDEN : Je suis pleinement d'accord avec l'honorable député dans ce sens que, à mon avis, ces absences de députés de la droite et de la gauche, partie de la journée du vendredi, tendent trop à dégénérer en habitude. Le résutat de ses absences, dont les députés des deux côtés sont coutumiers, et dont l'habitude date déjà de plusieurs années, c'est qu'il ne nous reste virtuellement que trois jours, dans la semaine, pour vaquer à nos travaux. Pour ma part, s'il était possible d'espérer une réforme à cet égard, de façon à ce qu'il soit consacré cinq jours de la semaine à l'expédition des affaires, je verrais la chose d'un bon œil.

Des VOIX : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer au ministre que, si l'adoption des crédits de son budget a subi quelque retard, cela tient à ce qu'il a fallu amener sur le tapis des questions d'urgence, dans le but fort légitime de les faire débattre. Ainsi, avant-hier, nous avons discuté l'affaire Treadgold, et bien qu'il y ait divergence d'opinion à ce sujet, on ne saurait nier que c'est là une question qui mérite discussion.

Des VOIX : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Aujourd'hui même, nous avons discuté une question soulevée par le député de Marquette. Hier, nous aurions pu aborder la discussion du budget des dépenses du ministre, et expédier une assez forte besogne, s'il n'était survenu un incident dont les députés de la gauche ne sont nullement responsables, et cet incident a provoqué un débat qui a fait perdre à la Chambre un temps précieux, sans qu'il en soit résulté grand bien pour le pays. Bien que j'abonde pleinement dans le sens des observations du ministre, je le prie de tenir compte des faits que je viens de lui signaler. Il est légitime de demander qu'il y ait un jour fixé pour la discussion de ces articles et qu'avis en soit notifié à la Chambre. S'il veut bien me communiquer, maintenant ou plus tard, ses vues à cet égard, il peut compter d'avance sur notre loyal concours ; et qu'il soit bien persuadé que nous ferons l'impossible pour que la discussion de ces articles au séance de comité se fasse de façon à parer à l'avenir à tous ces retards et à ces ajournements répétés. Le ministre est, sans doute, tenu de faire acte de présence ici, la plus forte partie du temps, et j'ajouterai que nous sommes toujours fort aises de l'avoir au milieu de nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, j'ai le devoir de faire acte de présence ici, tout le temps, et c'est un devoir que je tiens à remplir. Cependant les députés qui nous ont demandé à trois ou quatre reprises, de remettre à plus tard l'étude de ces item, devraient aussi demeurer à leur poste. J'en conviens, du reste, la discussion des crédits budgétaires demande un délai légitime.

M. COCHRANE : Le député qui a provoqué, hier, ce long débat sur la théière, est absent ce soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les députés dont j'ai signalé l'absence sont ceux qui ont demandé la remise à plus tard de l'étude de ces item. Ce n'est pas faire preuve de loyauté envers leurs collègues. Si ces messieurs s'absentent par plaisir ou par affaires, cela ne les autorise nullement à retarder l'expédition de notre besogne. Si je demande à la Chambre, quelqu'un de ces soirs, de prolonger sa séance un peu plus tard, lorsque ces messieurs seront présents, j'espère qu'on ne s'y opposera pas.

Quelques VOIX : Très bien!

Le comité rend compte de ses délibérations sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à onze heures et trente minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 18 mai 1903.

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

### PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike.—(M. McIsaac.)

### PREFERENCE COMMERCIALE ENTRE L'ANGLETERRE ET LES COLONIES.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aurais une question à poser à l'honorable premier ministre. Dans un discours remarquable prononcé il y a quelques jours, le très honorable M. Joseph Chamberlain aurait dit, d'après une dépêche publiée dans le Citizen d'Ottawa :

> Le secrétaire des colonies insista fortement sur la nécessité de s'assurer le commerce des colonies, pour préserver ce grand empire. Le Canada, dit-il, avait offert des avantages exceptionnels que l'Angleterre n'osait pas accepter, par suite d'une étroite interprétation de la doctrine du libre-échange. M. Chamberlain prétend que la politique d'intimidation et d'intervention des puissances étrangères est justifiée par la croyance que l'Angleterre est tellement liée à son système fiscal qu'elle ne peut pas défendre ses colonies. Cette situation n'entrait certainement pas dans les vues des apôtres du libre-échange qui, s'ils vivaient aujourd'hui, préconiseraient un traité de préférence commerciale et de réciprocité entre les enfants de l'empire. L'orateur dit qu'il est convaincu qu'on avait interprété erronément la doctrine libre-échangiste, mais que cela ne pouvait pas lier le pays, et que l'Angleterre ne devait pas craindre de recourir même à une politique de représailles, si c'était nécessaire, chaque fois que les intérêts communs des colonies et de la mère patrie étaient menacés.

L'honorable M. Chamberlain affirme deux choses : premièrement, que le Canada a fait des offres exceptionnelles à l'Angleterre au sujet d'une préférence commerciale mutuelle, et deuxièmement, que l'Angleterre désire défendre ses colonies, si elles sont attaquées dans leur commerce par des puissances étrangères. Je désire savoir si le gouvernement est prêt à déposer sur le bureau de la Chambre un mémoire contenant ces offres exceptionnelles faites à l'Angleterre et faire connaître au parlement canadien la nature de ces offres. Je considère que nous avons droit de les connaître. Je voudrais savoir aussi si le gouvernement canadien est en communication avec le parlement impérial au sujet des représailles dont l'Allemagne nous menace. Dans l'affirmative, le gouvernement peut-il nous renseigner sur ce point ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Quant à la première partie de la question de l'honorable député, je dois dire que le gouvernement a déjà mis le parlement au courant de la situation, puisque l'offre qui a été faite au parlement impérial d'augmenter la préférence déjà accordée aux produits industriels anglais sur les produits étrangers se trouve dans le compte rendu de la conférence qu'il est facile de se procurer ; de plus, dans mon exposé budgétaire, j'ai cité en entier cette partie du mémoire. L'honorable député trouvera dans ce discours l'offre que nous avons faite aux autorités impériales, à la conférence coloniale.

M. SPROULE : Est-ce la seule ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Quant à la seconde question de mon honorable ami, je dois dire que nous n'avons pas échangé dernièrement de correspondance avec le gouvernement impérial, concernant l'attitude de l'Allemagne.

M. J. CHARLTON (Norfolk-nord) : Je désirerais savoir si le gouvernement s'est occupé de l'intention qu'on prête à l'Allemagne d'envoyer au Canada une partie de ses criminels libérés. Les lois récemment adoptées par les Etats-Unis concernant la déportation des criminels et cette rumeur que le gouvernement allemand se propose de nous expédier des immigrants de cette catégorie me font un devoir de demander au gouvernement s'il se préoccupe de cette question.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Nous n'avons pas été informés officiellement des intentions de l'Allemagne à cet égard. S'il était constaté que les autorités allemandes ont une semblable politique en vue, nous prendrions immédiatement les moyens d'y mettre bon ordre. Je suis d'opinion que les lois existantes nous donnent assez de pouvoirs pour faire face à la situation, mais si elles étaient trouvées insuffisantes, nous n'hésiterions pas à demander au parlement d'y suppléer.

## BILLS D'INTERET PRIVE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 83) érigeant en corporation la New-Canadian Company (à responsabilité limitée).—(M. Lemieux).

Article 1.

L'honorable M. HAGGART : Quel besoin a-t-on de déclarer que cette compagnie est d'intérêt général pour le Canada ?

M. LEMIEUX : Elle se propose d'établir une ligne de paquebots pour faire le service entre l'Angleterre et Gaspé.

L'honorable M. HAGGART : Bien qu'on prétende que c'est une compagnie étrangère je ne vois pas la nécessité de déclarer que ses opérations sont dans l'intérêt général du Canada.

M. LEMIEUX : J'ai consulté des jurisconsultes du ministère de la Justice sur ce point. Le bill était déjà voté, lorsqu'il a été renvoyé devant le comité à la demande du ministre de la Justice pour en élaguer certaines irrégularités. Les jurisconsultes du ministère s'appuient sur les statuts 53 Vict., chapitre 104, et 54 Vict., chapitre 186, pour exiger l'insertion de cet article, comme dans le cas de toutes les compagnies anglaises dont les opérations s'étendent au Canada.

L'honorable M. HAGGART : Cet article peut être nécessaire pour amener sous la juridiction du parlement une compagnie qui, sans cela, serait uniquement du ressort provincial. Mais je ne vois pas qu'il soit nécessaire que nous assumions tous les droits et pouvoirs des législatures provinciales, même pour accorder une charte à une corporation de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Deux considérations ont influencé le comité des chemins de fer et canaux, au sujet de cette déclaration, quand le bill est venu devant ce comité. D'abord on donne à la compagnie le droit d'établir un service de paquebots, avec des ports étrangers, et cet article a été ajouté pour faire disparaître tout doute quant au droit de ce parlement d'adopter ce bill. Un autre article autorise la construction de tramways et autres travaux, et cela tombe sous le coup des dispositions de l'Acte des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Ces pouvoirs sont ils en plus de ceux que la compagnie possède déjà à titre de compagnie anglaise ? Si je comprends, elle possède tous les droits et privilèges que lui confère sa qualité de compagnie légalement constituée en Angleterre, et de plus les pouvoirs considérables qu'elle demande par ce bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'elle ait obtenu tous les pouvoirs que confère la loi anglaise.

M. LEMIEUX : Elle les possède d'après le texte original, mais ils ont été restreints par l'amendement.

Article 4.

L'honorable M. HAGGART : Cette compagnie paraît avoir deux en-têtes légales—une en Angleterre, où elle est autorisée à émettre des actions et obligations et en vertu de ce bill nous lui conférons une autre série de pouvoirs. Sous quelle en-tête existera-t-elle ici? Par ce bill nous ne lui enlevons pas les pouvoirs qui lui ont été conférés en Angleterre et nous lui en accordons d'autres ici.

M. LEMIEUX : Si l'honorable député veut lire l'article 2, tel qu'il avait d'abord été rédigé, il verra qu'il donnait à la compagnie des pouvoirs spéciaux, en plus de ceux que lui conférait sa charte d'Angleterre. Mais, en vertu des amendements ces pouvoirs sont limités, et elle n'aura que ceux mentionnés dans le bill. Elle ne pourra pas aller au delà de ce qui lui sera accordé par cette charte.

L'honorable M. HAGGART : En vertu de ce bill, la compagnie est déclarée être " un corps politique et constitué en corporation, relevant de l'autorité législative du parlement du Canada ; et le présent acte et l'Acte des clauses des compagnies s'appliqueront à la Compagnie de la Grande-Bretagne." Elle possèdera donc une existence légale entièrement distincte en Angleterre. Elle sera sous l'autorité de la loi anglaise quant à l'émission d'actions, obligations, etc. Elle exercera certains pouvoirs au Canada et certains autres en Angleterre. C'est justement ce que je dis.

Le bill est rapporté, voté en troisème délibération et adoptée.

## CORPORATION DES SYNDICATS REUNIS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 121) constituant la corporation des syndicats réunis.—(M. McColl.)

Article 12,

M. MONK : Il y a quelque chose qui paraît étrange dans cet article. Il y est dit :

12. Les capitaux, biens et valeurs reçus, ou détenus par la corporation à titre de fidéicom-

mis, ou d'agence, ne seront pas assujétis au paiement des dettes ou obligations de la corporation.

Cependant, une des dettes ou obligations de la compagnie est de recevoir de l'argent en fidéicommis. L'article tel que rédigé paraît être une anomalie. Il faudrait au moins ajouter que l'argent reçu en fidéicommis servira à garantir ce fidéicommis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que la chose soit clairement exprimée ou non, l'intention est que l'argent en fidéicommis ne servira qu'à garantir le paiement de ces fidéicommis et non les dettes générales de la compagnie. Si cela n'est pas dit clairement, il n'y a aucun doute que c'était là l'intention.

Article 18,

M. MONK : Le ministre considère-t-il que cette dispositon soit bien sage? L'article 18 dit :

18. Les pouvoirs et l'autorisation conférés par le présent acte à la corporation resteront sans effet dans toute province, pour ce qui de ces attributions est incompatible avec les lois de cette province.

Je crois que ce bill contient plusieurs dispositions incompatibles avec la loi de la province de Québec concernant les fidéicommis, mais néanmoins, quand nous instituons des fidéicommis, je considère qu'il ne faudrait pas limiter ainsi leurs pouvoirs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici l'interprétation qu'il faudra probablement donner à cet article : vu que l'administration d'un fidéicommis est du ressort des lois provinciales, cet acte ne pourra l'affecter qu'en tant que les lois des provinces le permettront. Nous ne pouvons pas faire de lois concernant les fidéicommissaires.

Cette question semble appartenir à la catégorie de celles où les juridictions fédérales et provinciales se confondent—la juridiction provinciale règle l'emploi du fidéicommis, et la juridiction fédérale, la conduite des fidéicommissaires. Un fidéicommissaire, en vertu de la loi provinciale, ne peut faire certains placements et le bill actuel ne peut changer cela. Je comprends que c'est cela que l'article à en vue.

Le comité fait rapport sur le bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

## POUR FAIRE DROIT A WILLIAM FRANCIS SCHOOLEY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 128) pour faire droit à William Francis Schooley.—(M. Boyd.)

M. CHARLTON : M. l'Orateur, je ne prends pas la parole pour demander que ce bill ne soit pas recommandé. Il est dit dans le bill que l'épouse de M. Schooley a déserté le toit conjugal il y a quatorze ans, qu'elle a obtenu un divorce dans un des Etats de l'Union américaine, il y a onze ans et qu'elle s'est remariée dans l'Etat du Michigan, il y a cinq ans. Si tous ces faits sont vrais, et ils paraissent l'être, il n'y a pas le moindre doute que M. Schooley a droit, lui aussi, d'obtenir un divorce. Mais je tiens à faire remarquer l'imperfection de cette loi du divorce. M. Schooley habite le Manitoba et la nécessité où il se trouve de soutenir ce procès à Ottawa lui impose des dépenses considérables. S'il avait droit d'obtenir son divorce, pourquoi lui imposer des obligations excessives et inutiles. Dans les cas auxquels la loi pourvoit, et lorsque les circonstances justifient la demande, ne vaudrait-il pas mieux adopter une procédure plus expéditive et moins dispendieuse ? Si dans le cas actuel, M. Schooley avait pu s'adresser à un tribunal du Manitoba, près de chez lui—et il suffirait d'accorder ce pouvoir aux juges actuels—il aurait pu obtenir justice beaucoup plus vite et à peu de frais. Il a été privé pendant cinq ans du droit qu'il réclame aujourd'hui. Dans ces affaires de divorce nous adoptons une procédure qui n'a pas sa raison d'être, une procédure très coûteuse qui, bien souvent, empêche les intéressés d'obtenir justice, par suite des difficultés et des dépenses qu'entraînent des voyages d'une province éloignée à la capitale, et des autres dépenses que nécessite cet appel.

Il est fait rapport du bill, qui est voté en troisième délibération et adopté.

M. BOYD : Je propose :

Qu'il soit envoyé un message au Sénat pour remettre à cette Chambre la preuve faite, etc., devant le comité spécial du Sénat devant lequel a été renvoyé le bill n° 128 (lettre B du Sénat), pour faire droit à William Francis Schooley.

M. INGRAM : M. l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, on me permettra d'ajouter aux remarques que vient de faire l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que cette loi du divorce me paraît être une loi pour les riches et hors de la portée des pauvres. Quand les faits sont tels que vient de l'expliquer l'honorable député, tels que démontrés par l'enquête, on devrait adopter une procédure par laquelle un divorce pourrait être obtenu sans que le plaignant ait à encourir des dépenses aussi élevées que celles que le plaignant actuel a eu à payer. Le gouvernement devrait avoir quelque chose à répondre à l'honorable député de Norfolk-nord.

La question est très importante. Je suis de ceux qui ne veulent pas encourager le divorce, mais d'un autre côté, des cas comme celui-ci méritent d'être pris en considération et il n'y a pas de raison pour imposer de si lourdes obligations à un homme qui a été aussi malheureux que le plaignant, dans cette affaire.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Voici un cas, M. l'Orateur, qui devrait faire ouvrir les yeux. Le seul fait d'obliger un homme à partir du Manitoba et à venir de-

vant le Sénat, à Ottawa, suffit à démontrer que la loi actuelle du divorce devrait être remplacée par une autre plus appropriée. Cette affaire aurait pu être réglée dans une demi-journée par un juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse. Je suis convaincu qu'avec le temps le sentiment populaire forcera le gouvernement à agir, et à mettre fin à cette procédure coûteuse. Si le plaignant avait été pauvre, il aurait été condamné à finir ses jours sans pouvoir obtenir justice ; mais comme il est à l'aise, il peut se permettre d'utiliser ce moyen presque inhumain que la loi met à sa disposition. Quand un sujet britannique se croit lésé, il devrait toujours pouvoir se faire rendre justice promptement.

La motion est adoptée.

## COMPAGNIE D'ECLAIRAGE ET DE FORCE MOTRICE DU SAUT SAINT-LOUIS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force motrice du Saut Saint-Louis.—(M. Bickerdike.)

Article 7.

M. SPROULE : Cet article donne à la compagnie le droit de faire beaucoup de choses, dont quelques-unes sont nécessaires à son entreprise, mais il y en a d'autres qui ne le sont pas. L'article ne fait aucune distinction. On donne des droits à cette compagnie sans s'occuper s'ils sont nécessaires à son entreprise ou non. Il me semble qu'il ne faudrait pas aller aussi loin.

M BICKERDIKE : Ce bill est l'exacte reproduction de ceux que la Chambre adopte depuis des années, en faveur de compagnies constituées dans les mêmes conditions. Le texte est le même. Si on accorde ces pouvoirs aux autres compagnies, je ne vois pas de raisons pour les refuser à celle-ci.

## COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE ERIE-ONTARIO.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 134) constituant la Compagnie de force motrice Erié-Ontario.—(M. German.)

Article 15.

M. SPROULE : Il y a un instant, nous avons introduit dans un autre bill un article pour protéger les droits des municipalités en imposant à la compagnie les conditions mentionnées dans le règlement de la municipalité. Si cela était nécessaire pour l'autre bill, ce l'est également pour celui-ci.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que la séance du comité soit levée, que le comité fasse rapport de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité fait rapport de ses délibérations.

## COMPAGNIE D'IRRIGATION DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest.—(M. Oliver.)

Article 4.

M. CHARLTON : Cela me paraît couvrir un territoire passablement étendu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne vois pas pourquoi le territoire ne serait pas aussi étendu qu'il est ici, puisqu'il s'agit d'irrigation, de construction de canaux et autres travaux utiles. Si l'entreprise est utile, elle le sera partout.

L'honorable M. HAGGART : Très bien. Je ne crois pas qu'il faille s'opposer au bill à cause de l'étendue de territoire qu'il couvre, à moins qu'il ne confère des privilèges exclusifs, ce que je ne crois pas.

M. CHARLTON : Je n'insiste pas sur l'objection que j'ai soulevée ; je demandais plutôt des renseignements. Néanmoins, je considère que le territoire couvert par ce bill est bien vaguement défini, de même que les pouvoirs de la compagnie. Elle peut opérer, en largeur, sur tout le territoire compris dans un degré de latitude, soixante-dix milles, et partout à l'ouest de cent-dixième degré de longitude. C'est une superficie énorme. Cette compagnie pourrait pousser ses opérations jusqu'au Pacifique, si elle le désirait. Quand il s'agit d'accorder des pouvoirs aussi généraux et indéfinis, on devrait nous fournir plus de renseignements sur le but de la compagnie. Je ne veux pas m'opposer à l'adoption du bill, mais je crois que cela ne l'empêcherait pas d'être adopté, si on le laissait en suspens jusqu'à ce que nous ayons des renseignements plus complets.

M. McCARTHY: Qu'entend-on par les mots " et autres fins " ? Cela paraît aller plus loin qu'il n'est nécessaire pour une compagnie d'irrigation. On pourrait la convertir en compagnie d'aqueducs.

M. COCHRANE : Les auteurs du bill prétendent vouloir employer l'eau à actionner des moulins et à d'autres fins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de raison de s'opposer à ce que l'eau soit employée à des fins quelconques. Si on donne à la compagnie le droit de construire des canaux et de détourner l'eau, pourquoi ne s'en servirait-elle pas pour combattre les incendies, pour actionner des moulins, ou pour toutes autres fins ?

M. COCHRANE : Cette question a été discutée devant le comité qui a été chargé d'é-

tudier le bill. Il s'agit ici, je crois, de la rivière Milk. Elle traverse une région que cette compagnie se propose d'irriguer. Mais elle pourrait utiliser l'eau de manière à l'empêcher de couler de manière à causer du tort aux terrains qui sont déjà irrigués naturellement par la rivière. Ces terres sont arides, pour la culture des céréales, mais on prétend qu'elles donnent d'excellents pâturages. C'est une grave question de savoir s'il est prudent de permettre à une compagnie d'accaparer toute l'eau de la rivière au risque de priver de leur approvisionnement nécessaire les colons qui possèdent des pâturages à cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les conclusions de l'honorable député seraient certainement justes si ses prémisses n'étaient pas erronées.

M. COCHRANE : L'honorable ministre voudra-t-il me dire en quoi elles sont erronées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est justement ce que je me proposais de faire. En premier lieu ce bill n'accorde aucun monopole au privilège exclusif. Le parlement est libre de constituer autant de compagnies d'irrigation qu'il voudra, dans cette partie du pays. Nous n'avons pas renoncé à notre juridiction en donnant à cette compagnie le droit de construire des canaux et d'irriguer une partie de ce territoire. Bien plus, nous ne lui permettons pas de détourner le cours des rivières. Sa seule manière d'acquérir quand elle n'achète pas des particuliers, c'est au moyen de l'expropriation en vertu des pouvoirs que lui confère l'Acte général des chemins de fer, et je ne conçois pas qu'elle puisse exproprier une rivière. Je sais qu'il ne lui serait pas permis d'exproprier une rivière ni de la détourner de son lit. Ce cas ne peut pas se supposer.

M. COCHRANE : Nous ne supposons rien. Devant le comité il semblait entendu que cette compagnie avait le droit de s'approprier l'eau de la rivière pour l'employer aux fins de son entreprise. Sans cela, quelle serait l'utilité de ce bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a pas le droit de détourner la rivière ou d'en changer le cours.

M. COCHRANE : Je n'ai pas dit cela ; mais elle peut diminuer tellement la quantité de l'eau, que la rivière deviendra inutile pour la partie du pays qu'elle traverse.

M. CHARLTON : L'article 7 dit que " La compagnie peut prendre dans les rivières et autres eaux la quantité d'eau nécessaire à l'entreprise de la compagnie ". Voilà un pouvoir passablement étendu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas lu le bill en entier et je ne crois pas qu'il soit venu devant le comité des chemins de fer.

M. COCHRANE : Non ; il a été renvoyé devant le comité des bills d'intérêt privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une couple d'années le comité des chemins de fer et canaux a eu à s'occuper d'un bill de cette nature, et je crois qu'il a été étudié très minutieusement pour l'entourer de toutes les garanties possibles. Je ne puis pas me prononcer sur celui-ci, car je ne l'ai pas étudié avant aujourd'hui. Je vois que certains articles, l'article 6, par exemple, auraient besoin d'être matériellement modifiés. Mais je ne vois aucune objection à accorder les pouvoirs mentionnés à l'article 4.

Article 5.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article a été modifié de manière à se lire comme suit :

La compagnie peut acquérir des terres et en disposer dans le district où elle est autorisée à exercer ses opérations, pourvu toutefois que la quantité totale de terres détenues par la compagnie, en aucun temps, ne dépasse pas deux mille milles carrés.

M. McCARTHY : Est-ce aussi une compagnie immobilière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; je ne sais si une étendue de deux mille milles carrés doit être considérée comme excessive ; il faut remarquer que cette compagnie demande à être constituée pour faire de l'irrigation et non pour vendre des terrains. Cependant, cet article lui permetttrait d'irriguer et aussi de se livrer à la vente des terrains. L'article pêche sous ce rapport. L'article devrait dire que la compagnie pourra posséder la quantité de terrain nécessaire à l'entreprise pour laquelle elle a été constituée et disposer de ceux dont elle n'aura pas besoin. Ce pouvoir est toujours accordé.

M. COCHRANE : Je dirai au ministre qu'il me paraît aller beaucoup plus loin que cela. Les promoteurs disent qu'il y a des terres à une altitude telle qu'il leur serait impossible de les irriguer au moyen des sources dont ils disposent. Ils veulent obtenir possession de toutes les terres ; ils pourraient alors irriguer une partie de chaque lopin, soit quinze, vingt ou trente acres pour chaque lopin de deux cents acres ; ce qui donnerait une étendue sur laquelle les céréales et les légumes pourraient être cultivés, et les mettrait à même de vendre tout le lopin.

L'honorable M. TISDALE : Le bill ne perd rien de sa magnificence de conception à mesure qu'on l'examine plus attentivement. D'abord, c'est une compagnie d'irrigation. Puis ils demandent d'immenses pouvoirs supplémentaires ; ils voudraient être autorisés à acheter et détenir les terres qu'il leur plaira entre deux parallèles de latitude.

Puis prenez, plus loin, l'article 12 :

La compagnie pourra acquérir les capitaux, les actions, les obligations, ou autres reconnaissances consenties par d'autres compagnies et les distribuer parmi ses actionnaires.

Ils peuvent donc devenir acquéreurs des affaires de compagnies, même de chemins de fer, à moins que la loi des chemins de fer ne les en empêche. Enfin, je suis d'avis que nous avons droit de recevoir des explications de l'honorable député qui est chargé du bill, mais qui n'est pas présent en Chambre. J'ai remarqué que dans le cas de la plupart des bills qui ont été soumis aujourd'hui, les auteurs étaient absents ; il n'y a eu que deux exceptions. Tout cela est irrégulier, contraire à la pratique. S'il y a quelque raison pour que nous accordions même une partie des pouvoirs que ces messieurs veulent se faire accorder, l'honorable député qui représente le district et qui est chargé du bill devrait être ici pour nous fournir des explications. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses travaux et demande de siéger de nouveau.

L'honorable M. HAGGART : Je crois avoir saisi la fin qu'on se propose d'atteindre par ce projet de loi. On voudrait irriguer une étendue de terre qui avait été concédée à une compagnie de chemin de fer allant de Lethbridge à la frontière, et dont M. Gault était le propriétaire. Partie de cette étendue fut vendue à la colonie des Mormons, près de Milk River. Ils ont là des travaux d'irrigation qui font honneur aux Territoires du Nord-Ouest et sont un bienfait pour les habitants. Comme résultat cette partie du pays est florissante. Cette compagnie a été formée dans le but d'acquérir le reste des terres pour les irriguer et les vendre aux colons. La compagnie me paraît être sincère, et le but qu'elle poursuit, savoir le développement de cette partie du pays, est, à mes yeux, recommandable. Je ne vois pas pour quelle raison on s'opposerait à l'adoption de ce projet de loi. D'après ce que je puis voir, le bill a pour but d'autoriser la prise de possession de ces terres qui avaient été accordées à la compagnie houillère dont M. Gault était le président (une compagnie anglaise), en vue de les irriguer et de les vendre aux colons sur les lieux. Ces terres dans leur état actuel n'ont absolument aucune valeur ; mais une fois irriguées, elles acquerront de la valeur et seront vendues aux colons. Comme mon honorable ami l'a dit, l'auteur du projet de loi devrait être ici pour nous l'expliquer. Nous n'en connaissons rien, et nous avons droit d'être renseignés.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'auteur du bill (M. Oliver) est malade à l'hôpital depuis quelques semaines.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En l'absence de l'auteur du projet de loi, il vaudrait mieux, je pense, que le comité suspendit ses travaux.

La motion est adoptée, et le comité fait rapport de ses délibérations.

## EXAMINES EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 88) relatif à la Compagnie d'assurance mutuelle de la ville de Montréal contre l'incendie et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'assurance de Montréal et de Québec contre l'incendie.—(M. La-Rivière.)

Bill (n° 90) relatif à la Niagara-Welland Power Company, Limited, et à l'effet de changer son nom à The Niagara-Welland Power Company.—(M. Guthrie.)

Bill (n° 91) constituant en corporation la Dominion Gas Improvement Company.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 92) relatif à la Dominion Burglary Guarantee Company, Limited.—(M. Bickerdike.)

## INTERPELLATIONS.

### BUREAU DE POSTE DE L'ASSOMPTION.

M. MONK :

1. Quelle est la superficie de l'emplacement acheté par le gouvernement pour le nouveau bureau de poste de L'Assomption ?
2. Qui a recommandé au gouvernement le choix de cet emplacement ?
3. Des emplacements autres que celui-là ont-ils été recommandés au gouvernement ?
4. Quel est le coût estimatif du nouveau bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Soixante et sept pieds par quatre-vingt dix.
2. La correspondance ne l'indique pas.
3. Oui.
4. Prix au contrat, $10,150.

M. MONK :

1. Qui est le surintendant des travaux en vue de la construction du nouveau bureau de poste à L'Assomption, et quelle est sa profession ?
2. Quelle rémunération reçoit-il pour ses services ?
3. Quelle est la somme totale qui lui a été payée jusqu'à ce jour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. (a) Louis Brouillet ; (b) non connue.
2. $75 par mois.
3. $112.50 jusqu'au 1er mai 1903.

M. MONK :

1. A quelle date, le gouvernement a-t-il acheté de Vital Racette partie du lot n° 165 au plan officiel de L'Assomption ?
2. Quel a été le prix d'achat ?
3. Le gouvernement sait-il qu'il a payé pour cette partie du lot n° 165 autant qu'on avait payé pour le lot entier quelque temps auparavant ?

4. Le gouvernement sait-il que le vendeur en cette affaire a fait un profit de $950 ?

5. Quel est le nom du notaire qui a conclu l'affaire pour le gouvernement et reçu les actes ?

6. A qui le prix d'achat a-t-il été payé ?

7. Y a-t-il quelque correspondance au sujet de cet achat et de l'emplacement du bureau de poste entre le gouvernement et Vital Racette, Philéas Viger, Rodolphe Arbour, C. Laurier, M.P., ou Joseph-Ed. Duhamel ?

8. Le gouvernement a-t-il reçu des requêtes protestant contre le choix fait de l'emplacement du bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Le 23 décembre 1901.
2. $1,150.
3. Non.
4. Non.
5. Joseph E. Duhamel.
6. Le chèque en paiement a été fait en faveur de Vital Racette et Joseph E. Duhamel, l'agent du département de la Justice.
7. Oui, de Vital Racette et de Joseph E. Duhamel.
8. Oui, une pétition datée le 21 mars 1903, recommandant de changer l'emplacement.

Cependant un contrat avait été passé le 1er décembre 1902, pour la construction du bâtiment sur l'emplacement choisi en premier lieu.

## ACCIDENT DE CHEMIN DE FER A WEST LORNE.

M. CLARKE, par M. Lancaster :

1. A-t-on signalé à l'attention du gouvernement, ou le gouvernement sait-il que le jury choisi par le coroner pour faire une enquête sur la cause de l'accident de chemin de fer arrivé à West-Lorne, Ontario, le 29 avril dernier et qui a coûté la vie à trois hommes d'équipe, a rendu le verdict suivant :—

"Que Thomas Luton, John McNeil et John Edgar ont perdu la vie, le 29 avril, au village de West-Lorne, à la suite d'une collision entre deux trains sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit ; et nous constatons que ladite collision a été causée par la négligence coupable de ladite compagnie qui a un système défecteux pour l'expédition de ses trains et qui ne donne pas à ses employés un réglement définissant clairement leurs devoirs afin qu'il n'en résulte aucune méprise. Nous recommandons, en outre, qu'il soit érigé sans délai des sémaphores, sur ladite ligne, à distance convenable de la gare."

2. Vû le verdict ci-desus, le gouvernement se propose-t-il d'instituer sans délai une enquête complète, sous serment, sur les causes qui ont produit le sinistre susmentionné ; et s'il appert de cette enquête que le verdict du susdit jury est justifié par les faits, est-ce l'intention du gouvernement de poursuivre ou de faire poursuivre les officiers responsables de ladite compagnie, déclarés coupables d'une négligence qui a causé la mort des trois hommes d'équipe susmentionnés ?

3. Le gouvernement a-t-il pu trouver une personne possédant les qualifications requ'ses pour agir, au nom du gouvernement, et s'enquérir d'un manière consciencieuse des causes qui peuvent produire des accidents de chemins de fer en Canada de temps à autre ?

4. Si le gouvernement n'a pas encore pu trouver une personne ayant ces qualifications, quelles mesures (s'il en est) se propose-t-il de prendre pour s'assurer des services d'une personne compétente ?

5. Les règles qui gouvernent l'expédition des trains de la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit en Canada ont-elles été soumises au gouvernement et approuvées par lui ? Dans l'affirmative, à quelle date ces règles ont-elles été approuvées par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : L'attention du gouvernement n'a pas été appelée sur le verdict du jury dans la cause en question, mais si les faits mentionnés dans l'interpellation sont exacts, il semblerait appartenir aux autorités provinciales, qui sont chargées de l'administration de la justice criminelle, de prendre les mesures requises dans l'espèce.

Le gouvernement n'a pu encore faire le choix d'une personne douée exactement des aptitudes requises pour la conduite des investigations dans les cas d'accidents de chemins de fer ; mais il est désireux de s'assurer des services d'une telle personne.

Cependant quelqu'un a été nommé temporairement, et une enquête a été faite dans le cas de la collision de Windsor sur le chemin de fer Intercolonial.

Mes renseignements sont qu'aucun règlement n'a été soumis par le chemin de fer lac Erié et Détroit en vue d'être approuvé par le gouvernement.

## ENVOIS DE FRUITS EN COMPARTIMENTS FRIGORIFIQUES.

M. SMITH (Wentworth) :

1. Quelle est la valeur des fruits expédiés en Europe dans les compartiments frigoriques dans chacune des années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902 ?

2. Quelle est la valeur des fruits expédiés en Europe dans les compartiments à température modérée pendant les saisons respectives de 1901 et 1902 ?

3. Dans quels steamers, autres que ceux pourvus de compartiments frigorifiques, des thermographes ont-ils été placés par des employés du gouvernement, et dans quels compartiments, autres que des compartiments frigorifiques (s'il en est) durant la saison de 1902 ?

4. Combien de relevés thermographiques ont été faits, et sont aujourd'hui en la possession du ministère de l'Agriculture, indiquant la température maintenue (a) dans les compartiments frigorifiques ; (b) dans les compartiments à température fraîche ; (c) dans les compartiments à ventilation mécanique ; (d) dans les parties du navire non pourvues d'appareils de ventilation ; (e) sur les ponts des steamers ?

5. Dans quels autres navires des appareils frigoriques ont-ils été installés pendant la saison de 1902 (s'il en est) ?

6. Dans quels autres navires des appareils de ventilation mécanique ont-ils été installés pendant la saison de 1902 (s'il en est) ?

7. Quelle somme le gouvernement a-t-il avancée, depuis 1896, comme primes ou subventions

à des compagnies de steamers pour les induire à installer des appareils de ventilation leur permettant de transporter en meilleure condition des articles périssables ?

8. Quelle somme le gouvernement a-t-il avancée depuis 1896 pour les engager à installer des appareils à refroidissement et de circulation d'air froid ?

9. Quelle somme a-t-il avancée pour les engager à installer des compartiments à réfrigération mécanique ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Il serait impossible dans le moment actuel de donner une réponse satisfaisante à ces questions, de manière à fournir les renseignements demandés. Je suggérerais que l'honorable député demandât un rapport.

EMPLOYES DU SERVICE CIVIL ET SOCIETES DE GARANTIE.

M. CLARKE (par M. Lancaster) :

1. Les sommes déduites des appointements des employés du service civil, pour garantie, s'accumulent-elles entre les mains du gouvernement, ou sont-elles versées à des sociétés de garantie ?

2. Si ces sommes sont entre les mains du gouvernement combien s'élèvent-elles ? Et quel a été le montant des primes payées dans le cours du dernier exercice financier ?

3. Si ces sommes ont été payées à des sociétés de garantie, quels sont les noms de ces compagnies ; et quel montant a été payé à chacune d'elle dans le cours du dernier exercice ?

4. Des réclamations se sont-elles produites contre les sociétés de garantie dans le cours du dernier exercice ; et dans l'affirmative à combien s'élèvent ces réclamations ?

5. Y a-t-il eu des réclamations contestées ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir Wm Mulock) : Je répondrai en ce qui regarde l'administration des Postes.

Les employés de cette administration sont assurés sur le principe de la contribution. L'ancien mode d'assurance consistait en obligations consenties par des sociétés de garantie ou de particuliers, et les obligations de trois sociétés étaient acceptées. A la suite de l'adoption du régime des contributions, le département continua pendant un temps de sous-assurer un certain montant auprès de ces trois sociétés ; mais la somme ainsi garantie par sous-assurance a diminué graduellement. La somme totale payée pour cet objet dans le cours du dernier exercice financier a été de $151.75 ; c'est à la Guarantee Company of North America que cette somme a été versée. Il n'a rien été payé à d'autre société. Les recettes provenant des contributions des employés du service civil s'élevaient le 14 du courant à $7,019. La somme totale de ces contributions pour le dernier exercice financier a été de $1,913.30. Il ne s'est produit dans le cours du dernier exercice aucune réclamation contre des sociétés de garantie au sujet d'employés du service civil ; et il n'y a pas eu de réclamations contestées.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable W. Paterson) : En ce qui regarde les employés des Douanes :

1. Les sommes déduites des appointements des employés des Douanes pour garantie sont versées à des sociétés de garantie semestriellement, à la fin de juin et de décembre.

3. Les noms des sociétés de garantie et les sommes payées à chacune d'elles, pour l'exercice expiré le 30 juin 1902, sont donnés ci-après : Dominion of Canada Guarantee and Accident Insurance Company, $1,650.30 ; Employers' Liability Assurance Corporation, $906.60 ; London Guarantee and Accident Company, Limited, $890.25 ; Guarantee Company of North America, $899.85.

4. Les réclamations produites contre les sociétés de garantie dans le cours du dernier exercice financier (à l'exclusion de celles autrement payées) se sont élevées à $2,264.27.

5. Les sociétés de garantie n'ont contesté aucune réclamation.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : En ce qui regarde la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest :

1. Versées à des sociétés de garantie.

2. Sommes payées en primes dans le cours du dernier exercice financier : $341.86.

3. Guarantee Company of North America, $311.86 ; Dominion of Canada Guarantee and Accident Company, $30.00.

4. Non.

5. Non.

LES PLAINES D'ABRAHAM.

M. CASGRAIN, par M. Monk :

1. L'acte de transport des plaines d'Abraham consenti par les Ursulines de Québec, en faveur du gouvernement, ou de la ville de Québec, renferme-t-il une disposition en vertu de laquelle ces plaines peuvent être utilisées pour des fins de manœuvres, de revues, de parades militaires, etc.?

2. Dans la négative, quelque autre contrat ou arrangement a-t-il été conclu avec la ville de Québec, autorisant leur usage pour ces fins ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (sir F. W. Borden) :

1. Non.

2. Oui.

BRISE-LAMES DE SUMMERSIDE, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY, par M. Lancaster :

1. Le gouvernement a-t-il suspendu les travaux au brise-lames de Summerside, I.P.-E.?

2. Quels étaient les entrepreneurs et quel était le prix mentionné dans le contrat ?

3. Quelle partie des travaux a été exécutée, et quel montant a été dépensé pour cette fin ?

4. Les plans et devis desdits travaux ont-ils été trouvés pratiques et satisfaisants ; et les entrepreneurs les ont-ils jugés exécutables ?

5. La pierre et autres matériaux employés pour les travaux déjà exécutés, sont-ils conformes aux plans et devis ?

6. Le gouvernement se propose-t-il de compléter ces travaux ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Non.
2. (a) McDonald et Moffatt ; (b) $55,900.
3. Le montant payé à compte sur les travaux s'élève aujourd'hui à $3,110 ; les travaux exécutés s'étendent sur un parcours de 250 pieds, vers l'extrémité joignant le rivage.
4. Oui, en ce qui regarde le département ; les entrepreneurs ont suggéré certains changements, non par écrit, mais verbalement.
5. Non, la pierre ne l'est pas.
6. La question est à l'étude.

## ECLAIRAGE DES EDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

M. ROSAMOND :

1. De qui le gouvernement obtient-il le courant électrique nécessaire pour éclairer les édifices publics à Ottawa ?
2. De qui le gouvernement obtient-il le courant électrique pour actionner certains ascenseurs dans divers édifices publics d'Ottawa ?
3. Y a-t-il un contrat pour la fourniture de la lumière ? Dans l'affirmative avec qui ? Quel est le prix stipulé ? Quelle est la date du contrat, et quand expire-t-il ?
4. Y a-t-il un contrat pour la fourniture de la force motrice ? Dans l'affirmative, avec qui ? Quel est le prix stipulé ? Quelle est la date du contrat, et quand expire-t-il ?
5. Un contrat a-t-il été passé pour fournir la force motrice électrique pour l'ascenseur qu'on est à installer dans le bureau de poste d'Ottawa ? Dans l'affirmative, quel est le prix stipulé ? Quelle est la date du contrat, et quand expire-t-il ?
7. Des soumissions avaient-elles été demandées pour fournir la force motrice pour l'ascenseur du bureau de poste d'Ottawa ? Dans l'affirmative, de qui ?
8. Des soumissions avaient-elles été demandées pour fournir l'électricité à la ferme expérimentale d'Ottawa ? Dans l'affirmative, de qui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. De l'Ottawa Electric Company.
2. De l'Ottawa Electric Company.
3. Oui, avec l'Ottawa Electric Company. Le prix est de $2.25 par lampe, pour les premières 3,000 lampes, et $2 par lampe pour les suivantes. Date du contrat, 19 janvier 1898, conclu pour un an, renouvelable.
4. Non, il a été entendu entre l'architecte en chef et l'Ottawa Electric Company, qu'un prix fixe serait payé de $40 par kilo watt annuellement.
5. Oui, $300 par année ; 24 avril 1903 ; durant bon plaisir ; l'architecte en chef considère cela un prix peu élevé. Le moteur est de vingt chevaux-vapeur.
6. Pas par notre département.
7. Une soumission fut demandée de l'Ottawa Electric Company.
8. Même réponse qu'à la question n° 6.

M. LEFURGEY.

## MANŒUVRES MILITAIRES, A SUSSEX, N.-B.

M. FOWLER, par M. Lancaster :

Le gouvernement se propose-t-il de faire exécuter des manœuvres, cette année, à Sussex, N.-B.? Dans l'affirmative, ces manœuvres auront-elles lieu en été ou en automne ? Quels régiments seront appelés à y prendre part ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (sir F. W. Borden) : Le gouvernement se propose de faire exécuter des manœuvres à Sussex, cet automne. Les noms des régiments qui doivent être appelés, seront publiés en temps voulu.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement canadien et celui de la province de Québec, au sujet des réclamations suivantes produites par celle-ci :—

1. $1,425,855 étant la quote-part de la province de Québec dans l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains ;
2. $490,000, indemnité due à la province de Québec pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux intérieures et maritimes comprises dans les limites de ladite province.—(M. Lemieux).

Copie de tous documents quelconques concernant la commutation de la sentence de mort prononcée contre Joseph A. Mathurin, y compris le rapport du juge qui a présidé les assises, celui-ci ayant autorisé la production de ce rapport.—(M. Lavergne, par M. Marcil, Bonaventure).

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes ou autres documents concernant l'achat d'un emplacement pour une salle d'exercices militaires dans la ville de Woodstock, N.-B.; et aussi, copie de tous papiers, lettres, télégrammes ou autres documents au sujet de la construction d'une salle d'exercices sur ledit emplacement.—(M. Hale, par M. Sproule).

Copie du reçu donné pour l'acquisition de l'emplacement du nouveau bureau de poste de L'Assomption, et de tous chèques donnés en paiement de toutes sommes dépensées pour l'achat dudit emplacement ou pour autres dépenses s'y rapportant.—(M. Monk).

Copie de toutes lettres adressées au gouvernement par Rodolphe Arbour, Philéas Viger, Vital Racette, Joseph Ed. Duhamel et Charlemagne Laurier, M.P., et de toutes réponses à ces lettres, concernant un nouveau bureau de poste à L'Assomption, et le contrat pour l'acquisition d'un emplacement pour ledit bureau de poste. Aussi, copie de l'acte de vente, des soumissions pour la construction dudit bâtiment, et de tous rapports adressés par l'architecte au sujet dudit emplacement ou du nouvel édifice.—(M. Monk).

Etat faisant connaître,—

1. La quantité de sucre raffiné importée au Canada du 1er janvier au 31 décembre 1902.
2. La quantité de sucre brut importé pendant la même période, et indiquant le nom du pays d'où ce sucre a été importé.—(M. Madore, par M. Marcil).

## ACTE DES ELECTIONS FEDERALES, 1900—AMENDEMENT.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900.—(M. Clancy.)

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je désire remplacer l'article premier du bill par le suivant :

1. L'article 112 de l'Acte des élections fédérales, chapitre 12 des statuts de 1900, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

112. Toute personne qui, directement ou indirectement, par elle-même ou par l'intermédiaire d'une autre en son nom, emploie ou menace d'employer la force, la violence ou la contrainte, ou cause ou menace de causer par elle-même ou par l'intermédiaire de toute autre personne, quelque mauvais traitement, lésion, dommage, préjudice ou perte, ou de toute manière que ce soit a recours à l'intimidation contre quelque personne pour induire ou forcer cette personne à voter, ou parce qu'elle aura voté ou se sera abstenue de voter à une élection,—ou qui par enlèvement, séquestration artifices ou manœuvres coupables, entrave, arrête ou gêne le libre exercice du droit électoral d'un électeur, ou, par ces moyens, force, induit ou engage un électeur, soit à voter, soit à s'abstenir de voter à une élection, sera réputée avoir commis l'offense qualifiée " influence indue ", et sera coupable d'un acte criminel, et sera aussi passible, en outre de toute autre punition encourue pour ce fait, d'une amende de deux cents piastres, payable, avec dépens, à toute personne qui en poursuivra le recouvrement.

2. Ce sera une manœuvre coupable dans le sens attribué à cette expression par le présent article de représenter à un électeur, directement ou indirectement, que le scrutin en usage ou le mode de voter à l'élection n'est pas secret.

Je crois que c'est ce que mon honorable ami (M. Clancy) voulait stipuler.

M. CLANCY : Il me semble que cela répond à mes intentions.

Le bill est recommandé, voté en troisième délibération et adopté.

## REPRESSION DES ACTES DE CRUAUTE ENVERS LES ANIMAUX.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin d'examiner le bill (n° 39) établissant de nouvelles dispositions pour empêcher les actes de cruauté envers les animaux et modifiant le code criminel de 1902.—(M. Brock.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je n'étais pas présent lorsque ce bill a été soumis la Chambre l'autre jour, et j'apprends qu'il a été déféré au ministre de la Justice qui, je le suppose, a dû l'étudier au point de vue légal. Il me semble que certaines dispositions du bill nuiraient au trafic des compagnies de chemins de fer. Je ferai une ou deux remarques que l'honorable député (M. Brock) jugera peut-être à propos d'examiner avant de hâter l'adoption de son bill. L'honorable député veut donner un mot "animal" un sens plus large que celui que lui donne présentement le code pénal, afin que ce mot ne comprenne pas uniquement les bêtes à cornes et autres, mais aussi les animaux domestiques, tels que les chiens et les chats. Cela ne serait pas praticable. La loi générale n'entend pas étendre le sens du mot animal jusqu'au point de l'appliquer aux chats, aux chiens et aux autres animaux domestiques. Autrement, ces dispositions de notre code pénal seraient à peu près impraticables, et ce code, une fois modifié selon les désirs de l'honorable député ne répondrait pas au but qu'il se propose. Il s'applique d'abord de la manière suivante aux compagnies de chemin de fer. Les dispositions que renferment les articles que l'honorable député désire modifier en ajoutant un paragraphe semblent avoir une portée aussi grande que le parlement a voulu leur donner dans le temps en ce qui a trait aux soins à donner au bétail pendant le transport. Elles prescrivent qu'il devra avoir l'espace, l'eau et la nourriture qu'il lui faudra et, à la sortie des wagons, du foin frais et de la paille pour litière. L'expérience a démontré qu'il y a plus de dangers que d'avantages à exiger des compagnies qu'elles munissent leurs wagons de cette litière, vu que les incendies sont à craindre. On dit que le foin et la paille sont exposés à prendre feu tant qu'ils ne sont pas saturés ou humectés, et cela est parfois arrivé. Par conséquent, il y a lieu de se demander s'il est à propos d'imposer aux compagnies de chemins de fer l'obligation que leur imposerait les articles du bill présenté par mon honorable ami, lorsqu'elle donne lieu à ces difficultés et à ces dangers.

De plus, mon honorable ami désire modifier la loi afin qu'elle stipule que des cloisons seront entretenues dans les wagons afin de séparer les animaux les uns des autres.

Voici ce qui arrive le plus souvent. Les compagnies de chemins de fer placent des planches mobiles de manière à séparer les animaux les uns des autres au départ ; mais, lorsque le convoi a commencé à circuler, elles enlèvent ces planches parce que, disent-elles, elles font plus de mal que de bien. Cependant, mon honorable ami voudrait que ces cloisons fussent placées à demeure. Cela nécessiterait beaucoup de travail et endommagerait les wagons, mais ces cloisons ne seraient utiles que bien peu de temps.

L'article 1 est inacceptable parce qu'il stipule que l'expression " animal " comprend tous les animaux, contrairement à l'esprit du code pénal. On reproche à l'article 2 de s'appliquer aux chiens et aux chats aussi bien qu'aux moutons et aux cochons. De plus, quelle que soit la distance à parcourir, chaque fois qu'un arrêt a lieu, il faut renouveler la litière. Il pourrait ne s'écouler que quelques heures avant la sortie des animaux des wagons. Ainsi quand des animaux sont

transportés de Montréal à Halifax, on les fait descendre à Moncton pour les faire boire et manger et, quelques heures après, ils sont rendus à Halifax. Ce serait soumettre l'expéditeur à des frais inutiles que de l'obliger, dans un pareil cas, à renouveler la litière.

Je comprends le but que mon honorable ami se propose d'atteindre, il se recommande à nos sentiments d'humanité ; cependant, il faut tenir compte des circonstances. Sur la plupart des voies ferrées, les animaux ne sont pas retenus longtemps dans les wagons. Jamais on ne laisse écouler plus de trente heures sans les faire descendre pour les faire manger, boire ou reposer. Même s'ils devaient se coucher sur le plancher nu, ils n'en souffriraient aucun mal et l'expérience a démontré aux compagnies que le renouvellement de la litière augmente le danger d'incendie, ce qu'il importe d'éviter. Je n'ai pas de recommandation à faire à mon honorable ami, car je n'ai encore pris aucune décision, mais, il a peut-être quelques modifications à proposer.

M. BROCK : Il n'est pas nécessaire d'employer de la paille ; on peut faire usage de tan, de sciure ou de sable. L'objet principal du bill est de stipuler que les animaux seront tenus séparés, afin que les plus petits ne soient pas exposés aux mauvais traitements des plus grands. Le présent bill ne s'appliquera pas à un dix-neuf vingtième de nos wagons, car il n'y en a pas plus que cela qui servent au transport d'animaux de diverses autres sortes. L'autre jour, à Toronto, on m'a fait remarquer que des animaux expédiés d'Owen-Sound avaient foulé aux pieds plusieurs autres animaux plus petits, tels que des moutons et aussi des cochons. Une espèce de panique s'est déclarée et, dans leur effarement, les gros animaux ont écrasé les petits. Il en coûterait peu à une compagnie de chemin de fer d'ériger des cloisons assez fortes pour retenir les animaux. Par là, elles se conformeraient aux dispositions du présent bill. Je ne parle pas des animaux transportés à peu de distance, de Montréal à Moncton, par exemple, mais de ceux qui sont expédiés de loin, d'un endroit situé à l'ouest de Winnipeg, jusqu'au littoral. Dans ces cas-là, chaque fois qu'on fait descendre les animaux d'un wagon, on devrait nettoyer le plancher. En un jour ou deux, l'état de ces wagons devient repoussant, et le bill stipule qu'ils devront être nettoyés. Le tan, la sciure ou autre matière non inflammable coûtent si peu que les compagnies ou les expéditeurs s'en procureraient volontiers.

L'autre jour, je suis passé près d'un wagon venant du Nord-Ouest dans lequel il y avait deux animaux morts. Le wagon se trouvait à une courte distance d'Ottawa, et à n'en pas douter, ces animaux avaient été foulés aux pieds par d'autres plus pesants, et le plancher était si glissant que les animaux pouvaient difficilement se tenir debout. Le ministre s'oppose à ce qu'on oblige les compagnies de chemins de fer à mettre ces cloisons solides dans un grand nombre de wagons, mais il n'en faudra que dans un très petit nombre venant de très peu d'endroits. On n'expédie guère de loin des agneaux et des petits animaux en grandes quantités. On voit rarement un wagon plein d'agneaux. On met d'ordinaire ceux-ci avec d'autres animaux dont on devrait les tenir séparés. L'objection soulevée au sujet des chats, chiens, etc., ne s'applique pas au présent bill. Nous ne demandons pas que les chats, les chiens et les serins soient tenus séparés des autres animaux par des cloisons, mais nous voulons que, lorsqu'ils sont apportés à la ville dans un wagon de cultivateur, on en prenne soin et qu'on n'ait pas la cruauté de les enfermer dans une manne assez étroitement pour qu'ils puisse à peine se mouvoir. J'ai vu un colis de gibier transporté dans un tel état que personne de ceux qui auraient vu ces oiseaux n'en aurait voulu sur sa table. Je présente le présent bill à la demande de la Humane Society de Toronto, qui ne reçoit rien du gouvernement provincial ni de la ville, mais qui est soutenue exclusivement par les citoyens de Toronto et la population d'Ontario. Je constate avec plaisir que cette société s'implante dans la province de Québec. Elle fait du bien sans recevoir d'aide pécuniaire, et je crois que le gouvernement devrait chercher à se rendre à ses désirs autant que possible. Cependant, s'il ne peut permettre que le bill soit adopté tel quel, le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer et Canaux pourraient en préparer un autre qui, sans être injuste envers les compagnies de chemins de fer, serait aceptable pour la Chambre et le pays. Nous n'exigeons pas que toutes les dispositions du bill soient adoptées, mais nous voudrions que le ministre de la Justice préparât un bill qui atteindrait le but que nous visons et auquel le ministre des Chemins de fer n'aurait rien à objecter.

M. SPROULE : Il me semble que certaines dispositions de ce bill sont déjà renfermées dans le paragraphe 5 de l'article 514 du code pénal qui stipule :

> Lorsque des bestiaux seront débarqués des wagons pour être nourris, abreuvés et reposés, la compagnie du chemin de fer ayant alors la charge de ces wagons devra, excepté en temps de gelée, en nettoyer les planchers et les couvrir de sciure de bois ou de sable propres avant de les recharger de bestiaux.

Ainsi, le code pénal n'oblige pas la compagnie à pourvoir ses wagons d'une litière au départ, mais il stipule qu'elle devra le faire lorsque les bestiaux descendront des wagons et avant qu'ils n'y remontent.

M. LENNOX : La préparation du bill peut offrir certaines difficultés ; cependant, le besoin d'un pareil projet de loi se fait sentir et je crois que, avec le concours du ministre de la Justice et du ministre des Chemins de fer, nous pourrons le rédiger de manière à améliorer la loi actuelle. Je suis d'avis que nous devrions pouvoir surmonter les

difficultés qui peuvent se présenter par rapport au feu, aux frais, etc. Les wagons à bestiaux ne doivent pas être bien exposés à prendre feu, car ils ne sont pas très inflammables et le feu s'y communiquerait plutôt de l'extérieur.

En tout cas, comme le dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, la difficulté n'est que temporaire et ne saurait exister que par rapport à certaines matières comme le foin et la paille. A tout événement, si les compagnies de chemin de fer trouvent qu'il y a vraiment danger de ce côté, il leur est très facile d'humecter le foin ou la paille avant de les mettre dans les wagons, afin de prévenir le danger. Il nous est absolument impossible d'améliorer la loi sans nous exposer à des arguments plausibles, du moins en apparence, de la part des adversaires. Mais, il nous faut considérer le point qui offre le plus d'avantages, et à mes yeux, c'est l'adoption d'une loi comme celle-ci qui en offre le plus. Le ministre m'a paru dire qu'il serait injuste de soumettre les chemins de fer à cette exigence par rapport aux courtes distances, que ce serait les exposer à trop de frais. Dans ce cas, il n'est guère besoin de litière dans les wagons, et si l'on interprète ce bill selon l'esprit qui a présidé à sa présentation devant le comité et comme pouvant être modifié au besoin, nous pouvons certainement le modifier de façon à ce qu'il s'applique seulement lorsqu'il s'agira de transport à longue distance. A mon sens, l'auteur du bill a dit tout ce qu'il fallait dire au sujet de la séparation des bestiaux. Il a fait voir combien cet amendement est nécessaire pour assurer le transport des bestiaux en bonne condition. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne me paraît pas avoir étudié avec assez de soin le texte du paragraphe 5a de l'article 2 du bill. Il y est dit que :

5a. Il ne doit pas être enfermé ou transporté d'animaux de petite taille avec des animaux de plus grande taille d'espèces différentes, dans un même wagon, fourgon ou navire, à moins qu'on n'y place ou n'y entretienne une cloison convenable, bien assujétie au wagon, fourgon ou navire et de force suffisante pour retenir les animaux plus petits sûrement séparés des plus grands.

——et ainsi de suite. Il ne s'agit pas de lataille des animaux de même espèce mais de celle des animaux d'espèces différentes.

M. MONK : A Montréal, il se commet beaucoup d'abus que le bill de mon honorable ami est de nature à faire disparaître. Il s'y transporte des animaux en très grand nombre, et dans plus d'un cas j'ai été moi-même témoin d'actes de cruauté. Je saisis le point difficile dont a parlé le ministre des Chemins de fer ; mais, je lui ferai remarquer que la seule modification faite à la loi par ce bill est celle qui se trouve dans le paragraphe 5*a*. Comme l'a fait voir le député de Grey-est, l'amendement du paragraphe 5 de l'article 514 est, en substance, reproduit dans le présent bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition n'est pas obligatoire actuellement.

M. MONK : Je crois qu'elle l'est.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle l'est dans le seul cas où l'on fait arrêter les wagons pour en débarquer les animaux. Le paragraphe se lit comme suit :

Lorsque des animaux seront débarqués des wagons pour être nourris, abreuvés et reposés, la compagnie de chemin de fer ayant alors la charge de ces animaux devra, excepté en temps de gelée, en nettoyer les planchers et les couvrir de sciure de bois ou de sable propres avant de les recharger de bestiaux.

Rien n'oblige à mettre une litière dans le wagon avant qu'on en ait débarqué les animaux pour leur donner à manger et à boire et pour les faire reposer.

M. MONK : A ce point de vue la modification peut être sage. D'après ce qu'il m'a été donné de constater déjà, il est nécessaire que l'on modifie la loi de façon à empêcher les petits animaux de se mêler aux gros animaux de différentes espèces. S'il nous est possible d'insérer cette disposition dans la loi, nous ferons très bien de l'y insérer.

M. SPROULE : Les éleveurs envoient souvent dans un même wagon des bêtes à cornes et des porcs, ou des bêtes à cornes et des moutons, parce que, de cette façon, ils ont moins de frais de transport à payer, attendu qu'ils logent un plus grand nombre de têtes dans le même wagon. C'est une source de difficultés. Il me semblait y avoir dans la loi une disposition à l'effet d'empêcher cela, mais je ne l'y trouve pas. Nous devrions en créer une. Lorsque les wagons sont ainsi encombrés, il meurt nombre d'animaux, et si la mort ne s'ensuit pas toujours, ils restent en très mauvaise condition et, lorsqu'on vient à les abattre, on s'aperçoit par la mauvaise qualité de leur chair qu'il aurait mieux valu les tenir séparés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Il y a dans ce bill certains articles qui concernent exclusivement les compagnies de transport et qui devraient être proposées sous forme d'amendement à la loi des chemins de fer. La première difficulté que je rencontre se trouve dans l'article premier modifiant l'article 3 du code pénal. Elle est grave, car on nous demande d'ajouter à cet article 3 le paragraphe (ff). Cette anomalie se présente: Le paragraphe de l'article 3 du code pénal contient et définit le mot " animal " qui comprend un grand nombre d'animaux que le paragraphe (ff) a pour objet de déterminer. Ainsi, le même article du code contiendrait deux définitions du même mot. Cet amendement est de fort mauvais goût, pour dire le moins. Il s'agit de définir le mot " animal " :

(ff) L'expression " animal " comprend tout cheval, jument, hongre, taureau, bœuf, vache,

génisse, bouvillon, veau, mulet, mule, âne, ânesse, mouton, agneau, chèvre, cochon, verrat, truie, chien, chat, et tout autre animal domestique, volaille ou oiseau, ou animal, volaille ou oiseau sauvages en captivité, domptés ou domestiqués.

Imaginez que ce paragraphe est inséré dans le code pénal et que le mot "bétail" lorsqu'il se rencontre dans le code tombe sous le coup de cette définition. Allons donc! vous pourriez même exiger une amende de celui qui transporterait un serin dans une cage qui ne serait pas pourvue d'une litière convenable. Il faut modifier l'article 514 du code. Tout cet article s'applique au bétail, de sorte que vous voyez que la définition se rapporte au mot "animal". De cette manière, il faut rédiger de nouveau tous les articles du code criminel qui se rapportent à ceci. On saisit tout de suite l'effet d'une pareille définition en ce qui a trait au code pénal.

Il en est de même de l'article 3. Le bill de mon honorable ami dispose que le droit de perquisition conféré par l'article 515 du code criminel pourra s'exercer sur tout wagon, fourgon, véhicule ou en tous lieux où l'on fait battre les coqs. On pourrait conclure de cette disposition que la loi permet l'entretien d'arènes servant aux batailles de coqs. J'ignore s'il y a ici des députés que ce genre de combat intéresse ; s'il s'en trouve, ils apprendront avec plaisir, sans doute, que cet article permettra de pénétrer sur les lieux où l'on fait battre les coqs, bien que l'article 513 interdise la construction ou l'entretien de ces sortes d'arènes. Je crois qu'il y aurait inconvénient, pour dire le moins, à laisser adopter le bill sous sa forme présente. J'ai fait observer à mon honorable ami, l'autre jour, qu'il ferait bien de faire retoucher son bill par le rédacteur du ministère qui est très entendu dans l'art de rédiger les amendements au code criminel. Sur ma demande, M. Fraser a cherché à rencontrer l'honorable député de Toronto, mais s'il n'y a pas réussi, c'est tout vraisemblablement parce que mon honorable ami était absent. Pour ce qui est des articles premier et troisième, j'engage mon honorable ami à s'entendre avec M. Fraser afin d'en arriver à une modification qui lui permettrait d'atteindre le but qu'il se propose. Quant à l'article 2, j'en laisse la critique à la bienveillante sollicitude de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. INGRAM : Les compagnies de chemins de fer mettent déjà de la litière en foin et en paille dans les fourgons qu'elles font servir au transport des bestiaux. Mais comme cette disposition doit aussi s'appliquer aux fourgons à claire-voie, je ferai remarquer que le trajet ne sera pas terminé, que selon toute probabilité, il n'y aura plus de bestiaux dans le fourgon, car les étincelles s'échappant de la locomotive y auront mis le feu.

L'honorable M. TISDALE : Je sais que mon honorable ami ne tient pas absolument à la rédaction qu'il a adoptée, et je reconnais avec le ministre de la Justice qu'il est presque impossible d'adopter ce bill sous sa forme actuelle à cause des difficultés qui naissent de l'interprétation du texte du code criminel. Mais je ne vois pas pourquoi on ne le modifierait pas si l'on juge que cela serait sage. Il me semble que l'on devrait surtout s'efforcer de contraindre les compagnies de chemins de fer à transporter séparément les animaux d'espèce différente. Il nous faut aussi tenir compte du coût du transport. Le transport des bestiaux est l'objet d'une concurrence très vive. Le présent bill concerne donc tout particulièrement les producteurs et les compagnies de transport. Il est juste, à mon sens, d'obliger les compagnies de chemins de fer à diviser les wagons en compartiments où chaque espèce d'animaux sera transportée séparément, car rien n'est plus pitoyable que de voir moutons, porcs, et gros bestiaux parqués pêle-mêle dans une même wagon, et l'on devrait pouvoir remédier à cet inconvénient sans qu'il en coûte sensiblement. On a suggéré de ne mettre ensemble que des animaux de même race, mais le ministre de la Justice estime que ce projet serait de réalisation difficile. Il conviendrait aussi de bien examiner la question du droit de perquistition, tel que défini dans la proposition. Il me semble que le ministre de la Justice devrait voir à la rédaction conforme de ce bill et à l'aplanissement des difficultés qu'il est susceptible de soulever sous sa forme actuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il va falloir biffer entièrement le premier article parce qu'il est impossible de donner au mot "animal" l'interprétation qu'on lui attribue ici. Si le comité considère qu'il est à propos d'exiger que dans tout wagon servant au transport des bestiaux il doit être pourvu une litière en paille, foin, sciure de bois, sable, tan, copeaux ou autre matières sèches, je crois qu'il vaudrait mieux, à l'article 2, remplacer le mot "animaux" par le mot "bestiaux". Le bill donne la définition du mot "bestiaux", et c'est à ces derniers seulement que cette disposition s'appliquera. Substitué au mot "animaux", le mot "bestiaux" comprendrait, dans les deux paragraphes de cet article, tous les animaux qui devront être pourvus de litière. Mais avant d'adopter ce bill, nous devrions consulter les gens qui ont acquis le plus d'expérience en matière de transport des bestiaux. Qu'ils soient ou ne soient pas de notre avis, je crois qu'il serait sage de s'enquérir de leur opinion et de savoir jusqu'à quel point ce projet de loi doit affecter le commerce des bestiaux. En nulle circonstance, il ne serait à propos de laisser adopter cet article tel qu'il est actuellement rédigé. Par rapport au paragraphe suivant, je dois dire que l'interprétation donnée au mot "bestiaux" dans l'acte primitif comprend les moutons, les chèvres et les porcs. On ne devra pas enfermer dans

un même wagon de bestiaux plus petits que les moutons, les chèvres et les porcs, à moins qu'on ne prenne telle ou telle mesure de précaution—voilà qui atteindrait le but que se propose l'honorable député. Je ne saurais inviter le comité à adopter un article comme celui-ci tant que nous ne serons pas mieux renseignés sur le sujet, et j'espère que l'honorable député consentira à ce que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations.

M. BROCK : Je sais fort bien que les honorables ministres de la Justice et des Chemins de fer désirent ardemment favoriser l'adoption de ce bill dont ils voudraient faire une loi bonne et utile. Point n'est besoin d'adopter le bill sous une forme qui ne permettra pas d'atteindre le but que se proposent les personnes que je représente ici et qui entendent qu'on mette fin à la mise pêle-mêle en wagon d'animaux d'espèce et de taille différentes, c'est-à-dire qu'on cesse de faire monter d'abord le gros betail puis les moutons, et les porcs jusqu'à ce qu'il ne reste plus d'espace libre sous les bestiaux. Voilà le système qu'on ne peut pas tolérer plus longtemps. On veut aussi que les wagons soient divisés par une cloison convenable chaque fois qu'on transportera à la fois des animaux d'espèce différente. Il est arrivé l'autre jour—certains députés ont certainement eu connaissance de ce cas-là—qu'on a mis dans un wagon chargé de porcs trois ou quatre veaux qu'une faible cloison séparait de leurs compagnons de voyage. A la station d'arrivée, on les trouva morts : les porcs les avaient dévorés pendant le trajet. Plus tard, ces porcs furent mis en boucherie. Voilà une horreur dont je veux prévenir la répétition. Je ne crois pas que nous devions nous en rapporter à l'expérience des marchands de bestiaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Moi non plus, mais j'aimerais connaître leur avis.

M. BROCK : Parfaitement ; mais j'estime qu'on devrait nous protéger contre leurs opinions si elles sont hostile à l'adoption de méthodes raisonnables et humaines par rapport à ce trafic. Je n'ignore pas, je le répète, que les honorables ministres de la Justice et des Chemins de fer et Canaux désirent aussi vivement que moi que le bill dispose des cas que j'ai mentionnés et soit adopté par le comité ; c'est pourquoi je consens volontiers à ce qu'il soit modifié de façon à répondre aux besoins du pays en général. Je propose donc :

Que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses délibérations.

## BIDON A LAIT REGLEMENTAIRE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Campbell demandant que le bill (n° 20) relatif à la modification de l'Acte des poids et mesures soit lu pour la seconde fois.

M. MONK : Je crois qu'on devrait nous fournir quelque explication au sujet de ce bill qui touche aux intérêts d'un grand nombre de citoyens des environs de Montréal. Jusqu'à quel point il les affecte, c'est ce que je ne suis pas en mesure de dire ; mais il me semble qu'il serait à propos qu'on nous fit connaître l'objet de ce projet de loi.

M. CAMPBELL : M. l'Orateur, lorsque j'ai soumis mon bill à la Chambre, l'autre jour, j'en ai fait connaître le but, mais je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier était absent. Mon projet concerne plus particulièrement la province d'Ontario où il est devenu d'usage de vendre le lait au bidon. A Toronto, il se vend quotidiennement environ 3,000 bidons de lait que fournissent les cultivateurs habitant dans un rayon de trente, trente-cinq ou quarante milles de la ville. Lorsqu'on adopta le système qui est en usage depuis un bon nombre d'années, on donna à tous les bidons une capacité de huit gallons ; mais la loi écrite ne dispose pas que les bidons devront avoir une capacité de huit, de dix gallons ou autre ; l'usage seul a toujours voulu que le bidon de lait fût de huit galons. Quoi qu'il en soit, avec le temps, les marchands de lait de la ville ont graduellement accru la capacité de leurs bidons, et, de huit gallons qu'elle était au début, on l'a portée à huit et quart, à huit et demi, et aujourd'hui elle n'est jamais de moins de huit gallons et demi et, dans beaucoup de cas, elle est de neuf gallons. Les cultivateurs sont obligés de remplir ces bidons-là. Le lait transporté sur un parcours de huit ou dix milles serait exposé à quelque altération dans sa qualité, si le bidon n'était pas plein au départ. Force leur est donc de remplir les bidons et de perdre un demi-gallon de lait ou plus par bidon. Ces pertes répétées finissent par représenter une somme très considérable. Le bill dispose simplement qu'en vendant un bidon de lait, c'est de huit gallons qu'il s'agit, et que le demi-bidon est de quatre gallons. Il a été convenu avec les honorables ministres du Revenu de l'intérieur (l'honorable M. Bernier) et du Commerce (sir Richard Cartwright) que le bill serait aujourd'hui adopté en deuxième délibération et soumis ensuite à un comité spécial. Je suis prêt à le soumettre à un comité spécial de la Chambre si cette dernière juge à propos de l'adopter en deuxième délibération. Je suis persuadé qu'en adoptant ce bill on fera un pas dans la bonne voie, car il ne vise personne et ne nuit à aucun intérêt.

M. COCHRANE : A quoi servira-t-il alors?

M. CAMPBELL : A dispenser le cultivateur de donner un demi-gallon de lait de trop par chaque bidon qu'on lui achète.

M. MONK : Si, comme le dit mon honorable ami (M. Campbell), l'objet de sa motion est de faire soumettre le bill à un comité spécial, je n'y ai pas d'objection. Je ne crois pas que l'on ait à se plaindre, dans la province de Québec, de l'usage qui d'après l'honorable député, prévaut dans la province d'Ontario. Je craignais que l'application de cette mesure à la province de Québec n'offrt quelque difficulté ; mais puisque le bill doit être soumis à un comité, je ne m'oppose pas à l'adoption du bill en deuxième délibération.

M. CAMPBELL : J'ai reçu une lettre—je regrette de ne pas l'avoir par devers moi en ce moment—de M. Ness, président de l'Association des laitiers de Montréal, qui approuve fortement ce bill.

La motion est adoptée.

Le bill est adopté en deuxième délibération.

M. CAMPBELL : Je propose :

Que le bill (n° 20) soit soumis à un comité spécial composé de MM. Cowan, Holmes, Henderson, Kemp, Maclaren (Perth), Wright et du proposeur ; et que ce comité soit autorisé à envoyer quérir personnes et papiers, et à rendre compte de ses travaux à la Chambre.

M. TAYLOR : On devrait assurément modifier la composition de ce comité qui est uniquement composé de députés de la province d'Ontario ; et comme cette loi devra s'appliquer à tout le Dominion, il me semble que toutes les provinces devraient être représentées dans ce comité.

M. MONK : Peut-être mon honorable ami (M. Campbell) trouvera-t-il moyen d'y inclure un certain nombre de députés de la province de Québec. M. Léonard représente un comté qui expédie beaucoup de lait à Montréal, et je crois qu'il serait en mesure de rendre d'utiles services au comité.

M. KEMP : Il me semble que des villes telles que Montréal, Winnipeg, Saint-Jean devraient avoir des représentants dans ce comité-là. Je ferai observer qu'à Winnipeg la capacité des bidons ou boîtes à lait n'est pas la même que dans la province d'Ontario.

M. CAMPBELL : Je propose :

Que les honorables députés dont les noms suivent fassent partie du comité :—MM. Cowan, Holmes, Henderson, Kemp, Maclaren (Perth), Wright, Demers (Saint-Jean et Iberville), Léonard, Monk, Bickerdike et Campbell.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

## MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. HUGH GUTHRIE : Je propose l'adoption en deuxième délibération du bill (n° 74) relatif à la modification de l'Acte des chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE : Expliquez-le.

M. GUTHRIE : Ce bill est semblable à celui dont j'ai eu l'honneur de saisir la Chambre à la dernière session et qui portait sur les droits des employés de chemins de fer ; j'ai donné des explications lors de l'adoption en première délibération. Ce bill a pour objet de placer les employés de chemins de fer sur le même pied que les autrs citoyens en ce qui concerne les accidents de chemins de fer. A l'heure qu'il est, certaines compagnies de chemins de fer semblent se soustraire à la responsabilité que, en vertu du droit commun, ces sortes d'accidents font peser sur elles.

La motion est adoptée.

Le bill est adopté en deuxième délibération.

Sur proposition de M. Guthrie, le bill devra être soumis au comité des chemins de fer et canaux.

## ACTE RELATIF A LA FAILLITE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Monk demandant que le bill (n° 53) relatif à la faillite soit adopté en deuxième délibération.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette que le ministre de la Justice ne soit pas à son fauteuil, car il serait en mesure de discuter ce bill. Je dirai toutefois que le gouvernement n'entend pas agréer ce projet de loi à cette heure, car il exige une longue étude à laquelle se livre en ce moment le ministère de la Justice. Le gouvernement ne s'engage pas à présenter de mesure de ce genre à la prochaine session, car depuis qu'on a saisi le parlement de la question, la plupart des provinces ont modifié leurs lois relatives à la faillite de manière à donner satisfaction partout, si ce n'est dans une ou deux provinces. Il faut espérer que les provinces finiront par se donner à elles-mêmes, relativement aux faillites, des lois assez sagement conçues pour répondre à leurs besoins.

Le ministre de la Justice, si je ne me trompe, est d'avis que le principe du bill de l'honorable député est acceptable, mais que le gouvernement ne saurait en approuver toutes les dispositions. Cela étant, si mon honorable ami persistait à vouloir faire adopter sa motion, je me verrais dans la nécessité de demander à la Chambre de la rejeter.

M. MONK : M. l'Orateur, si j'ai saisi la Chambre de ce projet de loi, c'est qu'il existe dans le pays, et plus particulièrement dans la classe commerciale, un fort courant d'opinion en faveur d'une loi de faillite qui s'appliquerait à tout le Dominion. Je sais de la manière la plus certaine que toutes les institutions commerciales du Canada verraient avec satisfaction l'adoption d'une telle loi.

M. L'ORATEUR : Je dois faire observer à l'honorable député qu'ayant déjà adressé la parole sur le sujet, il ne lui est pas permis de parler de nouveau.

M. MONK : Je croyais avoir le droit de résumer le débat auquel ma motion a donné lieu.

M. l'ORATEUR : Vous ne l'avez pas. Le député qui propose un ordre du jour ne peut parler qu'une seule fois. De sorte que le député qui propose l'adoption d'un bill en deuxième délibération a le droit de parler en présentant sa motion, mais il n'a pas celui de répliquer.

M. MONK : M. l'Orateur, avec votre permission et celle de la députation, je me permettrai de dire que j'ai reçu du secrétaire du Board of Trade, de Montréal, une lettre dans laquelle il demande que ce projet de loi reçoive l'attention immédiate de la Chambre. J'ai de plus reçu une lettre du secrétaire de la Chambre de commerce, au même effet ; et je ferai peut-être bien de lire la résolution qui a été adoptée le 1er avril relativement à cette loi :

(Texte.)

La chambre de commerce du district de Montréal.

Rapport du comité de " législation " adopté à la séance du 1er avril 1903.

Loi de Faillite.

Le développement du pays, de son commerce, de ses industries, ses traités faits avec d'autres nations, l'affluence des colons et celle du capital étranger, l'assiette enfin d'un pays marchant vers le progrès, requiert qu'une protection efficace soit accordée incessamment à ceux,—d'où qu'ils viennent,—qui, alimentant son commerce, contribuent si puissamment à sa grandeur et à la fortune publique. Que cette protection, qui donnera un nouvel essor au commerce, en rassurant le fournisseur, en protégeant le commerçant melheureux resté honnête, en régularisant les transactions et les affaires, ne saurait être obtenu qu'au moyen d'une loi ayant effet dans tout le pays, rendant uniforme, le mode de liquidation des biens des personnes ne pouvant faire honneur à leurs engagements.

Que cette Chambre tient compte que certains besoins particuliers,—fort respectables, du reste, ont pu enrayer jusqu'ici l'action des différents gouvernement désireux de doter le pays d'une loi ayant cet objet en vue, mais qu'un intérêt supérieur commande plus impérieusement que jamais,—que le commerce ne subisse pas des aléas en quelque sorte voulus et que la bonne réputation de notre pays ne soit pas discutée.

Aussi, confiante dans la sagesse de nos gouvernants et de la députation, cette Chambre, ayant en toute occasion, demandé la promulgation d'une nouvelle loi de faillite, et ayant l'an dernier encore adhéré au principe de la proposition de loi offerte par M. Fortin, espère que tous les obstacles étant présentement éliminés, ce même projet de loi sera sanctionné durant la présente session, en tenant compte de certaines idées respectueusement soumises par cette Chambre et par différents corps publics.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé) H. A. A. BRAULT,

Président du comité de législation.

Pour copie conforme.

Le secrétaire,

(Signé) JOS. HAYNES.

106

Il y a aussi un rapport assez long du même comité au sujet du projet de loi. Dans ces circonstances, je ne serais pas justifiable d'abandonner ce bill au point où il est rendu.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne me proposais pas de parler sur le sujet de ce bill ; et je ne prendrais pas la parole si le très honorable premier ministre n'avait déclaré son intention de l'empêcher d'aller plus loin pour le moment. Depuis bon nombre d'années, j'ai été d'opinion que nous avons grandement besoin au Canada d'une loi de faillite. La nécessité en a été démontrée au parlement bien des fois, et de bien des quartiers, chaque fois qu'une loi des faillites a été présentée. Des lettres ont été adressées à des membres demandant instamment qu'une loi quelconque sur le sujet fût adoptée. Mais en ces dernières années, l'élément commercial du pays semble avoir renoncé à l'espoir d'obtenir une telle loi ; et pour cette raison, plus que pour aucune autre peut-être, on ne s'est pas récemment autant intéressé à la question. Le premier ministre dit que chaque province a sa loi pour la liquidation des biens, qui donne assez bonne satisfaction. Elle peut être satisfaisante au point de vue des créanciers ; mais on ne tient compte aucunement du malheureux insolvable, et quelque honnête, quelque malheureux qu'il puisse avoir été, il se trouve empêché de se lancer de nouveau dans les affaires.

J'ai connu bien des cas de commerçants intelligents et bien intentionnés qui avaient failli par suite d'influences et de circonstances qui ne dépendaient aucunement ou que fort peu de leur volonté. Ils étaient d'estimables citoyens, et ils auraient grossi utilement la classe des commerçants, si seulement ils avaient pu recommencer. Mais, comme il n'y avait pas de loi de faillite et qu'ils ne pouvaient obtenir la décharge qui les aurait mis à même de reprendre leurs affaires, il leur fallut ou se mettre à salaire et se résigner à en vivre petitement, ou quitter le pays, pour commencer la vie à neuf à l'étranger. C'est généralement ce dernier parti qu'ils ont pris. Il est à ma connaissance personnelle que des hommes respectables, depuis dix ou quinze ans, ont pour cette raison dû quitter le pays, lesquels, si la loi avait été différente, auraient pu y rester et y feraient aujourd'hui de bonnes affaires. Assurément, nous devrions préparer une loi pour la décharge de ceux qui ont fait faillite sans faute de leur part. Assurément, le pays devrait prendre des mesures pour que ces gens eussent la liberté de pourvoir à leur subsistance et à celle de leurs familles sans être contraints de s'exiler. Si la distribution de l'actif du failli peut se faire aujourd'hui d'une manière satisfaisante pour les créanciers canadiens, il n'en est pas ainsi en ce qui regarde les autres créanciers. Beaucoup de nos marchands achètent pour de forts montants en Europe, et j'ai lu nombre de lettres, venant surtout de marchands d'Angleterre, qui se plaignaient de ce que nous n'avions

pas de loi de faillite, et que, par conséquent, ils ne se trouvaient pas protégés lorsqu'ils vendaient à des Canadiens. Car dans le cas de faillite, les créanciers canadiens absorbaient tout l'actif, et il ne restait rien pour les autres. Il y a nombre d'années, j'étais opposé à l'adoption d'une loi de faillite, et j'en fis la déclaration dans plusieurs circonstances ; mais l'expérience des années et l'observation m'ont convaincu depuis que j'étais dans l'erreur, et qu'une loi de faillite serait dans l'intérêt du Canada.

Il est certain que plusieurs des défauts qui prirent naissance sous l'ancienne loi eurent pour résultat de soulever les préjugés contre une nouvelle loi de faillite, mais nous devons être capables de faire disparaître ces défauts et de préparer une loi qui n'offrira pas les objections de la première. Sans avoir étudié bien à fond le bill actuel, il me paraît contenir plusieurs dispositions importantes qui ne se trouvaient pas dans les projets de lois préparés sur cette question et soumis à la Chambre il y a quelques années. C'est le gouvernement qui devrait prendre l'initiative de cette mesure, mais, pour ma part, je considère que nous devons continuer l'étude de ce bill, et j'ai la conviction que nous sommes capables de préparer et d'adopter une mesure qui sera dans l'intérêt du commerce en général, et qui rendra en même temps justice aux créanciers canadiens comme aux créanciers étrangers.

M. GUTHRIE : Tout en approuvant bien sincèrement le principe du bill, je dis, avec le premier ministre, qu'une mesure de cette importance devrait être soumise au ministère de la Justice avant d'être prise en considération par la Chambre. Il est certain que ce parlement devra adopter bientôt un acte concernant la faillite dans l'intérêt des classes commerciales de ce pays. Notre crédit national est jusqu'à un certain point intéressé dans l'adoption d'une pareille loi. La seule question qui se présente à mon esprit est la suivante : Ce projet de loi est-il suffisamment large dans son application? Il y a quelques années passées, sir John Abbott soumit à la Chambre un projet de loi d'une application très large, mais il n'était pas suffisamment défini et après avoir pris connaissance de l'article 3 du présent bill, je crois que l'on peut y faire la même objection. A mon avis, les agriculteurs devraient être assujétis aux dispositions d'une pareille loi comme les commerçants. Il y a d'autres dispositions moins importantes du bill qui demandent également à être prises en sérieuse considération, c'est pourquoi je considère qu'il serait préférable de le soumettre au ministère de la Justice.

M. SPROULE : Pourquoi ne laisserait-on pas adopter le bill en deuxième lecture afin d'affirmer le principe, quand bien même il n'irait pas plus loin ?

M. LENNOX : Sans avoir parfaitement saisi le sens des remarques du premier ministre, je crois que ce qu'il a dit à ce sujet se retrouve dans les paroles que vient de prononcer l'honorable député (M. Guthrie). Il existe une opinion bien formée dans le public, que le temps est arrivé pour le Canada d'avoir une loi de faillite, qui devra s'appliquer à toutes les parties du pays. Je considère que le gouvernement actuel mérite des reproches pour ne pas avoir soumis lui-même une mesure de cette natnre, mais en parlant comme je le fais, je n'oublie pas que le parti que j'appuie a eu également l'occasion de remédier à ces difficultés, mais n'en a rien fait. C'était sans doute le devoir de l'ancienne administration de soumettre une loi de faillite, mais ce devoir est encore plus pressant aujourd'hui, en présence du développement considérable acquis par notre commerce et nos industries, développement qui devra continuer d'augmenter, et le besoin s'en fait plus vivement sentir aujourd'hui que jamais. C'est avec plaisir que j'aurais vu le gouvernement soumettre une mesure de cette nature durant la présente session, avec l'espérance de la voir adopter, comme cela a généralement lieu pour tous les projets de loi d'intérêt public, mais puisqu'il a négligé de le faire, je ne vois aucune bonne raison pour ne pas continuer la discussion du bill actuel, afin d'obtenir l'appréciation des esprits les mieux renseignés sur cette question.

Je ne me rends peut-être pas parfaitement compte des objections que l'on apporte comme raisons pour justifier le renvoi du bill au ministère de la Justice, et non devant un comité, comme cela se fait ordinairement ; mais ce projet de loi contient un si grand nombre de dispositions d'un caractère général, sur des questions qui sont à la connaissance des membres de cette Chambre, qu'il existe d'excellentes raisons pour que ce bill soit renvoyé à un comité spécial, comme cela se fait ordinairement, afin d'être discuté et amendé suivant que les membres du comité le jugeront à propos.

On dira peut-être que de longues discussions ont eu lieu sur cette question. La chose est possible, mais vu l'importance du sujet, je doute que la Chambre lui ait accordé autant d'attention qu'aux autres questions qui lui ont été soumises. Nous avons eu une loi de faillite en 1869, qui était le résultat du travail d'un comité spécial de la Chambre des communes, et qui s'appliquait à quatre provinces. Malgré certains défauts, elle donna des résultats assez satisfaisants dans son application. L'acte de 1875 fut une amélioration, et bien qu'il ait donné lieu à des plaintes et qu'il ait été l'objet de plusieurs amendements, il n'en fut pas moins très utile dans la pratique. Il est cependant probable qu'il n'avait pas une application assez étendue. L'application de ses dispositions était restreinte aux compagnies et aux sociétés commerciales sans avoir rien à faire avec les banques incorporées, les assurances, les compagnies de chemins de fer ou de télégraphe. Ces dernières institutions jouent maintenant un rôle im-

portant dans nos grandes entreprises commerciales, et le temps est arrivé de se demander s'il ne conviendrait pas de les soumettre à l'application des dispositions de la loi sous ce rapport.

Depuis 1880, nous n'avons pas eu d'acte de faillite, et aucun effort sérieux n'a été tenté dans cette direction, si ce n'est en 1898 ou 1900, alors qu'un bill presque identique à celui-ci a été soumis à la Chambre. La difficulté la plus sérieuse que paraît offrir cette mesure, est celle de savoir à quelle classe de personnes ses dispositions doivent s'appliquer—si elles doivent s'appliquer seulement aux commerçants, ou au non-commerçants également. Quand le bill sera discuté en comité, je crois qu'il sera alors possible de rédiger un article qui rencontrera cette objection,—un article qui tiendra le milieu entre ces deux idées extrêmes. J'ai déjà songé à cette question de faillite, et j'ai même posé certaines questions à ce sujet au commencement de la session, afin de savoir si c'était l'intention du gouvernement de soumettre à la Chambre un projet de loi de cette nature. L'exploitation de l'agriculture, en particulier dans les Territoires du Nord-Ouest, a atteint un tel développement qu'il nous est impossible d'envisager ces opérations et leurs auteurs au même point de vue qu'auparavant. Il nous faut considérer maintenant les cultivateurs comme étant engagés jusqu'à un certain point dans des opérations commerciales, ce qui n'existait pas il y a quelques années.

Je serais donc d'avis que l'on rédigerait ce bill de manière à ce que les cultivateurs engagés dans de vastes exploitations agricoles puissent bénéficier de ses dispositions s'ils le jugent à propos, ou même contre leur gré. Il est inutile de vouloir persister à ignorer plus longtemps que sous le nom de cultivateurs nous avons des hommes qui exploitent probablement les établissements commerciaux les plus importants du pays. A ce propos, M. l'Orateur, je considère que toute personne sur le point de s'engager dans une entreprise commerciale quelque peu importante, bien qu'elle ne soit pas de prime abord soumise aux dispositions de la loi concernant la faillite, devrait être obligée de s'inscrire dans un registre à cet effet, comme commerçant, afin que ceux qui auront a transiger avec cette personne sachent qu'elle est soumise aux dispositions de la loi concernant la faillite, et puissent y avoir recours plus tard si cela est nécessaire. On prétend quelquefois—ou du moins on a prétendu—que si l'on permet à toutes les classes de personnes qui ne sont pas considérées comme commerçants de bénéficier de la décharge accordée par la loi, cela constituera une injustice à l'égard du reste de la société. Mais ce n'est pas ce qui aurait lieu. Il y a une classe moyenne dont l'enregistrement ferait connaître les membres engagés dans des opérations commerciales de leur nature, lesquels seraient soumis aux restrictions et bénéficieraient des avantages résultant de la loi de faillite.

Il y a également la question de préférence qui a donné lieu à beaucoup de discussion, et qui est une des principales raisons qui ont donné naissance aux préjugés qui existent relativement à cette loi. Pour ma part, je considère que moins il y aura de créanciers privilégiés, le mieux ce sera ; plus nous ferons disparaître cette habitude d'accorder à certains créanciers une préférence sur d'autre, afin de distribuer le revenu de l'actif du failli dans une proportion égale, le mieux ce sera pour le pays, et c'est cette méthode qui devra donner les résultats les plus satisfaisants pour le peuple tout entier. Cependant, il s'agit là d'une question de détail.

Une autre question qui soulève des objections sérieuses, pour ne pas dire insurmontables, est celle de la décharge du failli. Une certaine classe de personnes est d'avis que la décision de cette question devrait être laissée à la seule considération du juge, tandis que d'autres prétendent que cette décision devrait être laissée absolument entre les mains des créanciers. Mais c'est encore là une question de détail, ou de juridiction. Il est possible que la véritable solution de la difficulté se trouve entre les deux extrêmes, tel qu'énoncé dans le bill actuel, avec certaines modifications. Quand le failli aurait payé une certaine proportion du montant dû, disons cinquante cents dans le dollar—chiffre mentionné dans le bill—il obtiendrait sa décharge, la chose devant être contrôlée jusqu'à un certain point par les créanciers ou par un comité nommé par eux.

Cette décharge pour être obtenue devrait être signée par un certain nombre des créanciers, tant en nombre qu'en valeur, et elle devrait recevoir à part cela la sanction du juge. Ce qui revient à ceci : le juge accordera-t-il sa décharge à un failli, bien que, d'après les dispositions de notre loi et du droit anglais, il n'y ait pas droit, et que sa conduite sans être irréprochable, puisse cependant être excusée ? C'est encore là une question de détail qu'il est facile de régler ; et à ce sujet je ne puis mieux faire que d'insister sur les remarques formulées par l'honorable député de Grey (M. Sproule) quand il a parlé de lier les mains à ceux qui ont été plutôt malheureux que frauduleux. Il y a dans ce pays, comme dans tous les pays habités par des hommes actifs, énergiques, amis du progrès et confiants dans l'avenir, une tendance à entreprendre plus que la raison saurait toujours le conseiller. Dans des cas de cette nature, il est malheureux pour celui qui a succombé, comme il est regrettable pour le pays, que les efforts futurs de cet homme soient paralysés parce que certains événements malheureux ou de trop grandes espérances sont venus déjouer ses projets. Efforçons-nous d'obtenir un acte de faillite qui, tout en offrant les moyens d'empêcher un créancier qui a fait une faillite frauduleuse

de recommencer, rende justice à tout débiteur honnête mais malheureux, qui a remis tous ses biens ou une partie d'entre eux à ses créanciers pour obtenir sa décharge avec le consentement du juge.

Venons-en maintenant aux lois provinciales auxquelles le premier ministre a fait allusion. J'avoue que certaines provinces, toutes peut-être, ont des lois relatives au partage des biens d'un insolvable entre ses créanciers, mais ces lois ne sont pas uniformes partout. Ce fait étant connu en Angleterre, qui est le pays avec lequel nous désirons surtout commercer, notre commerce en sera gravement entravé comme nos relations d'affaires l'ont été autrefois parce que nous n'avions pas de lois uniformes et que le créancier étranger, d'Angleterre ou d'un autre pays, était tenu de se familiariser avec des lois différentes afin de découvrir quel recours lui était offert. Je le répète, vu nos progrès rapides, vu que notre énergie, notre esprit d'entreprise, nos aspirations et notre ambition nous permettent d'espérer que nous ferons encore mieux à l'avenir, et dans un avenir prochain, que les temps soient mauvais ou prospères, il est du devoir de chaque membre du parlement de consacrer ses connaissances et son intelligence à l'étude de cette question. Comme c'est l'un des sujets qui sont du domaine de cette Chambre, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, exerçons nos prérogatives à cet égard et ne laissons pas les provinces résoudre en tâtonnant un problème qu'il nous incombe de trancher dans l'intérêt du Dominion tout entier.

On a dit que les cultivateurs ont des préjugés en ce qui a trait à une loi concernant la faillite. Je l'ignore, mais je n'ai jamais constaté qu'il en fût ainsi. J'ai souvent fait remarquer que les cultivateurs et les industriels qui se lancent dans de grandes entreprises devraient pouvoir profiter des dispositions d'une loi concernant la faillite. Je n'ai pas remarqué que les cultivateurs fussent hostiles à l'adoption d'une pareille loi. Comme je représente une circonscription rurale, je suis prêt à en prendre la responsabilité, à titre de député, et à déclarer qu'au moins je prendrai sur mes épaules tout le fardeau du blâme que je pourrai encourir en favorisant un projet de loi qui n'est pas à l'avantage de la classe commerciale ou de la classe agricole en particulier, mais à l'avantage général de la population de tout le Dominion. Dans cette opinion, je suis prêt à appuyer le présent projet de loi et à m'employer à lui donner la forme la plus acceptable dans l'intérêt du Canada tout entier.

M. MONK : Je demanderai au premier ministre si le gouvernement ne consentirait pas à me délivrer complètement du soin de ce bill et à prendre celui-ci sous sa tutelle, afin qu'il puisse être adopté à la présente session. Je consentirais volontiers à abandonner mes droits.

M. LENNOX.

Le PREMIER MINISTRE : Mais, je ne suis pas prêt à accepter dans le moment le cadeau que m'offre mon honorable ami. C'est une question qu'il faut examiner. Le gouvernement n'est pas prêt à dire que l'adoption de ce projet de loi serait opportune. Tout ce que je puis dire présentement c'est que la question est à l'étude.

La motion (M. Monk) est mise aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Avery,
Barker,
Birkett,
Blain,
Boyd,
Brock,
Broder,
Bruce,
Cargill,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Earle,
Fowler,
Gilmour,
Hackett,
Hale,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Kemp,
Lancaster,
Lavell,
Lennox,
McIntosh,
Monk,
Morin,
Porter,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Sherritt,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Taylor,
Thomson (Grey),
Tolton,
Vrooman,
Wilson.—42.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Bazinet,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Blair,
Bourassa,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Christie,
Copp,
Davis,
Desjardins,
Douglas,
Emmerson,
Erb,
Ethier,
Fitzpatrick,
Fortier,
Geoffrion,
Gibson,
Girard,
Grant,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption)
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon)
Macpherson,
McCarthy,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Meigs,
Monet,
Mulock (sir William),
Parmelee,
Paterson,
Préfontaine,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Ross (Ontario),
Ross (Victoria, N.-E.),
Russell,
Schell,
Scott,
Stewart,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tolmie,
Tucker,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Wright.—74.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Thompson Haldimand), | Ingram, |
| Cartwright (sir Richard), | Tupper (sir Charles-Hibbert) |
| Johnston (Lambton), | Simmons, |
| Charlton, | Tisdale, |
| Morrison, | Gourley, |
| Guthrie, | Porter, |
| Farquharson, | Osler, |
| McLennan, | McGowan, |
| Beith, | Bennett, |
| Sifton, | MacLaren (Perth), |
| McIsaac, | Kendry, |
| Oliver, | Maclean, |
| Cowan, | Calvin, |
| Gould, | Pringle, |
| Harty, | Culbert, |
| Mignault, | Léonard, |
| McCool, | Kidd, |
| Archambault, | Richardson, |
| Logan, | Lefurgey, |
| Dyment, | McCormick |
| McColl, | Ward, |
| Fraser, | Bell, |
| Sutherland (Essex), | Northrup, |
| Tobin, | Ball, |
| Costigan, | LaRivière, |
| Fielding, | Haggart, |
| Stephens, | Johnston (Cardwell), |
| Kendall, | Kaulbach, |
| Borden (sir F. W.), | Borden (Halifax), |
| Roche (Halifax), | Ganong, |
| Matheson, | Pope, |
| German, | Carscallen, |
| Tarte, | Wilmot, |
| Galliher, | Reid (Grenville), |
| Dugas, | Robinson (North'd), |
| Harwood, | Roddick, |
| Ross (Yukon), | Seagram, |

La motion est rejetée.

## ACTE RELATIF A LA MARQUE DES COLIS DE FRUITS, 1901—AMENDEMENT.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Smith (Wentworth) proposant que le bill (n° 86) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, 1901, soit voté en deuxième délibération.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je demanderai à mon honorable ami (M. Smith) de ne pas insister pour soumettre à l'étude sa proposition de loi ce soir. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est de retour d'aujourd'hui et je fournirai l'occasion de saisir de nouveau la Chambre de ce bill.

M. l'ORATEUR : En suspens.

L'article de l'ordre du jour reste en suspens.

## COMPAGNIES CONSTITUEES EN CORPORATION.

M. ROBERT BICKERDIKE (Montréal, Saint-Laurent) : Je propose que le bill (n° 94) relatif aux compagnies constituées en corporations soit voté en deuxième délibération.

M. l'Orateur, l'objet du présent bill est d'empêcher, si cela est possible, l'obtention dans cette Chambre ou dans l'autre de chartes d'incorporation dans le dessein de les brocanter. Le bill déclare que les chartes Saint-Laurent) : Je propose que le bill (n° seront nulles si les compagnies n'ont pas activement commencé leurs opérations dans un délai de deux ans. Quelques députés croient que ce délai est trop court. Je ne m'oppose pas à sa prolongation. Le Board of Trade, de Montréal, a soumis un ou deux amendements ; si la députation les approuve, je proposerai de les incorporer dans le bill. L'un propose de modifier l'article premier en insérant après le mot " commencé " les mots " ou fait commencer " c'est-à-dire que, bien qu'une compagnie puisse ne pas commencer les opérations permises par sa charte, elle pourra vendre celle-ci à une autre compagnie et cette dernière pourra l'exploiter.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : La Compagnie fédérale de télégraphe tombera-t-elle sous le coup de cet amendement ? Je puis dire que j'ai reçu une communication touchant l'effet que ce bill, s'il est adopté tel quel, pourrait avoir sur la Compagnie fédérale de télégraphie et la Compagnie de télégraphie de Montréal dont les réseaux sont exploités depuis plusieurs années par la Compagnie de télégraphie Great Northwestern.

M. BICKERDIKE : Si ces compagnies font affaires sous un nom différent ou sont sous le contrôle d'une autre compagnie, elles ne tomberont pas sous le coup du présent bill.

M. CLARKE : Leur réseau est exploité par une autre compagnie.

M. BICKERDIKE : Parfaitement.

M. CLARKE : Vous saisissez bien ?

M. BICKERDIKE : Le bill ne les concerne pas si elles sont en exploitation. Nous pourrions voter le bill en deuxième délibération et le soumettre au ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'hésite à permettre que la Chambre se forme en comité pour l'étude de ce bill, parce que je n'en comprends pas les dispositions. Si je les comprenais, je pourrais motiver mon opposition, mais vraiment, je ne comprends pas ce que signifie le projet de loi de mon honorable ami (M. Bickerdike).

Il a répondu au représentant de Toronto (M. Clarke) que la Compagnie de télégraphie du Dominion ne tombera pas sous le coup du bill. J'ai reçu de l'un des directeurs de la Compagnie de télégraphie de Montréal, une lettre me disant que cette compagnie affermée, après plusieurs années d'exploitation, à la Compagnie de télégraphie Great Northwestern qui l'exploite présentement, pourrait disparaître, si ce projet de loi était adopté. La Compagnie de houille du Dominion, affermée à la Compagnie de fer et d'acier du Dominion, serait également affectée par ce bill. J'ai reçu cette lettre d'un citoyen

de Montréal intéressé dans la Compagnie de télégraphie de Montréal, et si, ainsi qu'il le dit, le projet de loi de l'honorable député avait ce résultat, je ne pourrais faire autrement que de le combattre. Je ne saurais comprendre où mon honorable ami veut en venir, quel est son but, quelle sera la portée de la loi qu'il propose et, ne connaissant pas le but du bill, je regrette de ne pas pouvoir permettre que la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. MONK : Je crois que ce bill affectera beaucoup d'autres compagnies que la "Dominion Telegraph Co." et la Chambre devrait bien réfléchir avant d'adopter une loi ayant des effets aussi étendus. Il y a dans la province de Québec beaucoup de compagnies qui, tout en ayant commencé leurs opérations, n'exercent pas tous les pouvoirs que leur confère leur charte. D'ailleurs le public n'a pas eu connaissance de cette loi, et l'honorable député ferait mieux de ne pas insister pour la faire adopter cette année.

M. BELCOURT : Je tiens à faire remarquer qu'il est impossible d'adopter le 1er article de ce bill qui, au dire de l'honorable député (M. Bickerdike) contient le principe même de la nouvelle loi. Voici ce que dit cet article :

Si quelque compagnie constituée en corporation par le parlement du Canada ou sous l'autorité d'un acte du parlement, n'a pas activement commencé ses opérations dans un délai de deux ans à compter de la date de sa constitution en corporation, ou n'a exercé aucun de ces pouvoirs corporatifs pendant deux années consécutives, les pouvoirs ainsi non exercés, excepté en ce qui sera nécessaire pour la liquidation de la compagnie, tomberont en déchéance.

Comme tout le monde le sait, beaucoup de compagnies sont constituées dans le but de conduire plusieurs opérations. Une compagnie ainsi constituée peut se conformer aux conditions imposées par sa charte en exerçant un ou plusieurs des pouvoirs qui lui sont conférés, pendant que d'autres, pour de bonnes raisons, ne le sont pas encore. Il en résulterait que ces pouvoirs non exercés seraient abolis, parce que pour de bonnes raisons, la compagnie aurait retardé de les exercer. Je ne vois pas comment nous pourrions adopter un pareil principe, contenu dans l'article 1er. Je considère ce vice comme capital.

M. BICKERDIKE : Comme il est évident que les chefs des deux partis sont opposés à ce bill, je demande la permission de le retirer.

La motion est retirée.

## LA CONCILIATION.

La Chambre reprend ses délibérations sur le bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation de 1900.

M. PUTTEE : M. l'Orateur, la première fois que ce bill est venu devant la Chambre je l'ai expliqué assez longuement et je ne crois pas nécessaire de recommencer à présent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a dans ce bill des dispositions que le gouvernement peut accepter et d'autres qu'il ne peut pas. Je ne m'oppose pas à ce qu'il soit discuté en comité avec l'entente que son adoption en deuxième délibération n'engage pas la Chambre à en adopter définitivement toutes les dispositions.

L'article 2 pourvoit à la nomination d'arbitres sans le consentement des parties. Ceci est contraire au principe de la loi de conciliation. Tout désirable que puisse être une pareille disposition, je ne crois pas que la population soit assez avancée pour l'adopter, et par conséquent nous dévancerions l'opinion publique. Il est vrai que ce principe est invoqué dans un bill actuellement devant la Chambre concernant les chemins de fer, dans certains cas extrêmes, mais nous ne pouvons pas consentir à ce qu'il s'applique aussi aux difficultés industrielles ordinaires.

Le gouvernement, pour sa part, ne s'oppose pas à l'adoption des articles 3 et 6 avec certaines modifications. L'honorable député (M. Puttee) désire que le bill soit discuté en comité, pour en étudier les détails, et je n'y vois pas d'inconvénients. La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article 1,

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'Acte de Conciliation décrète qu'un conseil de conciliation pourra être nommé à la demande des ouvriers ou des patrons intéressés. Le bill actuel demande que ce conseil puisse être nommé, et ne dit pas qu'il le sera à la demande de l'une ou l'autre partie. Cela constitue une différence marquée. En vertu de cet amendement le bureau pourra être nommé sans que personne ne l'ait demandé, tandis qu'en vertu de la loi actuelle il faut qu'une ou l'autre des parties intéressées le demande.

M. INGRAM : Je ne vois pas la nécessité de cet amendement.

M. PUTTEE : Le ministre accepte-t-il cet amendement?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'y vois pas d'objection.

M. PUTTEE : L'honorable député (M. Ingram) va saisir la différence entre la loi actuelle et cet article. L'amendement oblige le Bureau du Travail à nommer un conciliateur sans que personne l'ait demandé. Supposons que les parties en cause ne veuillent pas de conciliation ; le conciliateur qui sera nommé remplira les fonctions d'un commissaire enquêteur, s'assurera de tous les faits et fera son rapport. C'est à peu près le principe qui a été appliqué dans le bill pour faciliter les conflits du travail sur les

chemins de fer et cela nous assurera une enquête impartiale, dans tous les cas, même si les parties en causes n'étaient pas, dans le temps, disposées à demander la conciliation ou une enquête. Je suis convaincu que cet amendement rendra l'application de la loi beaucoup plus fréquente qu'avant. Je crains que les grèves ne deviennent plus nombreuses que par le passé, et il serait prudent de mettre dans la loi quelque disposition de nature à lui donner plus de force.

L'article est adopté.

Article 2,

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet article ne peut pas être adopté. Il pourvoit à la nominiation d'arbitres sans le consentement des deux parties. L'article qui vient d'être adopté nomme un conciliateur qui fait une enquête et suggère une solution, mais celui-ci imposerait un arbitrage à des gens qui n'en veulent pas et je demande qu'il soit rayé.

L'article est rayé.

Article 3,

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose de modifier cet article en retranchant les mots " l'arbitre devra recevoir, au sujet du différend, des témoignages sous serment," et aussi en changeant le chiffre " 5 " dans la première ligne, par le chiffre " 7 " pour qu'il amende l'article 7 et non l'article 5 de l'Acte de conciliation. L'article 7 traite des conciliateurs, de leur rapport et de la publication de ce rapport.

M. MONK : Ne vaudrait-il pas mieux faire publier cette déclaration dans la Gazette Officielle ? Elle serait, sans doute également publiée dans la Gazette du Travail, mais tout le monde ne lit pas cette dernière et cette déclaration devrait être publiée dans la publication officielle du pays.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que la Gazette du Travail est plus lue que la Gazette Officielle. Sa circulation est considérable à l'heure qu'il est et on peut la considérer comme la publication officielle du gouvernement, sur les questions ouvrières.

M. MONK : C'est la première fois que cela se fait.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; la même disposition se retrouve dans le bill concernant les conflits ouvriers sur les chemins de fer.

M. PUTTEE : Elle existe aussi à l'article 10 de l'Acte de conciliation.

M. HENDERSON : Je ne vois guère l'importance de cette amendement.

Quel effet aurait-il ? A-t-il pour objet l'arbitrage obligatoire Je ne le crois pas. Si nous devons légiférer encore sur ces questions, il faudrait plutôt en étudier tout le fond immédiatement et agir de façon à assurer le règlement des différends concernant les ouvriers. A mon avis on ne fait qu'effleurer le sujet et l'on ne s'occupe pas du tout du point essentiel. On se place plutôt au point de vue des intérêts de certaines associations ouvrières qui persistent à agiter cette question devant les ouvriers sous prétexte de venir à leur secours, lorsque en réalité, ils ne font rien pour eux. Il est temps que nous agissions et s'il faut mettre fin aux différends concernant les ouvriers dans un délai raisonnable sans sacrifier ni leurs intérêts ni ceux des patrons, il est également temps que nous mettions à l'étude un projet de loi qui oblige les deux parties à accepter un règlement raisonnable dont les conditions pourront être suggérées par ceux qui auront mission de faire faire un règlement. Voilà ce que je pense de toute cette question. Je ne crois pas que ce projet de loi ait aucun effet.

M. BROCK : Si ce bill avait seulement trait à une organisation locale je serais beaucoup porté à l'approuver ; mais pourquoi tant nous occuper de protéger les intérêts d'une organisation internationale, indépendante des lois de ce pays, et qui ne se soumet aux actes de ce parlement que s'ils sont de nature à la favoriser. Les organisations ouvrières de ce pays devraient avoir le courage de se gouverner par elles-mêmes et d'obéir aux lois du Canada au lieu de subir les dictées des organisations américaines. Si elles n'obéissent pas au mot d'ordre de ces organisations-là, comme l'ont prétendu certains députés, pourquoi insérer dans ce bill le mot " international " ? Pourquoi nous laisserions-nous conduire par les organisations des Etats-Unis qui nous sont hostiles ? Cette Chambre devrait repousser tout projet de loi de nature internationale qu'on ose nous présenter.

On cherche tout simplement à nuire à l'industrie de fabrication et aux autres industries de ce pays. On a travaillé contre les intérêts du cultivateur canadien et les organisations internationales l'ont empêché de transporter ses produits. Nous ne souffrirons pas cet état de choses. Je prie donc le gouvernement de rejeter tout projet de loi qui serait favorable à n'importe quel autre pays que le Canada.

Il est dit dans ce bill :

> Ne pourra en aucun cas l'amiable compositeur ou l'arbitre stipuler, ni proposer ou recommander qu'il soit stipulé, dans aucun arrangement, qu'un employé renonce à faire partie d'aucune union ouvrière ou association d'ouvriers locale, nationale ou internationale.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Cet article n'est pas celui dont nous nous occupons.

M. BROCK : Tout le bill est orienté dans une certaine direction et on y a mis le comble en stipulant que tout ce que nous ferions ici resterait sans effet.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député voudrait-il me dire de quel bill il fait lecture ?

M. BROCK : Le bill quatre-vingt-quinze. Si M. le président veut bien le lire, il s'apercevra que mes observations sont en tous points conformes aux règles de la Chambre. Peu m'importe de quel article du bill on s'occupe ; il s'agit ici d'un projet de loi dont la Chambre ne devrait pas s'occuper puisque nous outrepassons nos pouvoirs en essayant de légiférer pour une association internationale qui échappe à notre contrôle. Si M. le président décide que je m'écarte du règlement et que je n'ai pas le droit de parler, je suis prêt à reprendre mon siège.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne dis pas que l'honorable député s'écarte du règlement; mais le bill que j'ai en mains ne me paraît pas être le même que celui que l'honorable député a lu.

M. BROCK : Voilà l'inconvénient qui résulte de toute cette affaire. On cherche à faire croire aux gens que nous faisons une loi canadienne tandis qu'en réalité la Chambre s'occupe d'une organisation étrangère.

M. PUTTEE : L'honorable député se trompe du tout au tout ; il n'ignore certainement pas que le bill ne peut concerner que les patrons et les associations ouvrières du Canada. Personne ne désire que le parlement outrepasse ses pouvoirs; du reste, cela ne se pourrait pas. Il serait absurde de présenter un bill concernant quelque association internationale que nous ne pourrions pas atteindre. On ne se propose pas de toucher aux associations ouvrières, on veut simplement chercher le moyen d'aplanir les difficultés qui peuvent surgir entre ouvriers et patrons canadiens. Quelle qu'en puisse être le résultat, la tentative vaut la peine d'être faite, et l'on devrait aborder la question sans préjugé, sans idée préconçue dans un sens ou dans l'autre. Comme l'honorable député qui m'a précédé, je regrette que l'acte n'ait pas une portée plus grande. Il me semble que si l'on adoptait mon amendement et que si l'on rendait ainsi l'arbitrage possible sur la demande de l'une des parties en causes, ce serait aller aussi loin que possible dans la bonne direction sans toutefois empiéter sur le terrain de l'arbitrage obligatoire, mais la plupart des membres de cette Chambre ne partagent pas mon avis sur ce point. Je crains fort qu'on ne parvienne pas à régler les différends tant qu'on n'aura pas trouvé un moyen quelconque de les soumettre à l'arbitrage obligatoire. Bien qu'il rendît l'arbitrage obligatoire lorsqu'une des parties l'aurait demandé, l'article qu'on a biffé ne disposait cependant pas que les parties étaient tenues de se soumettre à la décision de l'arbitre. L'enquête faite, et la sentence arbitrale une fois rendue, le public restait juge de l'affaire.

M. CLARKE : Comment pourriez-vous faire respecter l'arbitrage obligatoire si on l'autorisait ? Condamnerait-on ces gens à l'emprisonnement ?

M. PUTTEE : Il me semble qu'il est tout à fait inutile d'entamer la discussion au sujet de l'arbitrage obligatoire. Ce mode d'arbitrage est en vigueur à la Nouvelle-Zélande et en Australie où l'on trouve moyen de faire respecter les décisions du tribunal. Tout ce qu'on y objecte au Canada, c'est que le peuple n'est pas prêt à l'accepter.

Je proteste contre l'introduction dans ce débat de la question de l'internationalisme, de l'intervention des agitateurs étrangers et le reste. Le bill et ses amendements sont conçus dans un esprit de conciliation et auront pour effet de diminuer dans la plus grande mesure possible le nombre des différends d'importance secondaire qui dégénèrent souvent en conflits sérieux. Je crois bien que les lois de conciliation peuvent amener le règlement de différends de moindre importance, mais, jusqu'à présent, elles n'ont contribué en aucune façon au redressement des griefs sérieux.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'invite les honorables députés à s'en tenir à la discussion de l'article 3. Quand viendra le moment d'étudier l'article 4, on pourra aborder le sujet que l'honorable député traite en ce moment.

M. CLARKE : Le gouvernement a-t-il agréé l'article 3 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. MONK : Que contient cet article qui ne soit déjà compris dans l'Acte de conciliation ? L'article 3 dispose qu'un amiable compositeur sera chargé d'examiner les faits et de suggérer un mode de règlement. L'Acte de conciliation ne contient-il pas déjà cette disposition ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le crois, mais il semble exister dans l'esprit de mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) un doute que je n'ai pas d'objection à dissiper. L'article porte en outre que la décision de l'arbitre sera publiée dans la " Gazette du Travail ", ce qui n'est pas prévu par l'Acte de conciliatiion.

M. PUTTEE : C'est d'un " arbitre " qu'il est question dans l'amendement, et non pas d'un " amiable compositeur ".

M. CLARKE : Ce n'est plus un amiable compositeur, mais un arbitre.

Article 4.

4. Ledit acte est de plus modifié par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article 6 :

" 6a. Ne pourra en aucun cas l'amiable compositeur ou l'arbitre stipuler, ni proposer ou recommander qu'il soit stipulé, dans aucun arrangement, qu'un employé renonce à faire partie d'aucune union ouvrière ou association d'ouvriers locale, nationale ou internationale ; et aucun arrangement ne devra assujétir aucun employé à une amende parce qu'il ferait partie de pareille union ou association."

M. PUTTEE : On a suggéré de faire de cet article une modification de l'article 8 au lieu de l'article 6 de l'Acte de conciliation, ce à quoi je n'ai rien à objecter. Je propose donc que le chiffre 6 soit remplacé par le chiffre 8.

Le but de cet amendement est de gagner au principe de la conciliation la confiance des ouvriers.

A l'heure qu'il est, ces derniers s'abstiennent autant que possible de recourir à l'arbitrage ou à la conciliation parce que certains arbitres ou amiables compositeurs se sont arrogé le droit, dans leurs décisions, de modifier à leur guise les règlements ou la constitution des associations ouvrières. Aussi, la plupart des associations ont-elles décidé—et elles ont parfaitement raison en cela—de ne plus jamais soumettre leur constitution ni leurs règlements à l'arbitrage. Une disposition comme celle-ci gagnera au principe du bill la confiance des parties intéressées.

M. CLARKE : Les mots " locale, nationale ou internationale " ont-ils une valeur particulière ?

M. PUTTEE : Non; il me semble qu'on pourrait se contenter de " d'aucune union ouvrière ".

M. CLARKE : Autant vaudrait, ce me semble, supprimer les mots " locale, nationale ou internationale " pour ne s'en tenir qu'à ceci : " d'aucune union ouvrière ou association d'ouvriers locale ".

M. PUTTEE : C'est ce que j'allais suggérer moi-même. Si l'on a objection à ces mots-là, on pourrait fort bien les supprimer.

M. BROCK : Comme les représentants des ouvriers en cette Chambre commencent à se ranger à mon avis, je ne m'opposerai plus à l'adoption du bill si on veut bien en biffer le mot "internationale". Je propose donc que l'on biffe les mots " ou internationale ".

M. McCARTHY : Pourquoi ne pas se contenter des mots " d'aucune union ouvrière "?

M. BROCK : Je suis en faveur des unions ouvrières de ce pays, de celles qui sont soumises à nos lois; mais ce bill va donner droit de cité à des associations internationales que nos lois ne pourront pas atteindre. A quoi bon mettre là le mot " internationale "? Pourquoi aller chercher à Philadelphie, à New-York, à Boston ou dans quelque autre grande ville des Etats-Unis des agents et des organisateurs de l'internationalisme? On devrait faire en sorte qu'il fût bien compris que le parlement canadien est en mesure de légiférer pour le plus grand avantage du pays et que c'est bien là ce qu'il entend faire. Que nos unions ouvrières locales se donnent les règlements qu'elles voudront, peu m'importe ; elles ont le droit de le faire. Mais ce que nous ne devons pas tolérer, c'est qu'il faille faire approuver ces règlements par les agitateurs américains. Je suis favorable aux unions ouvrières canadiennes et, quoi qu'on ait dit, je suis prêt à les appuyer dans toute la mesure du possible; mais je ne veux pas donner mon appui, le pays n'accordera pas son appui à aucune agitation, à aucune organisation dont l'âme dirigeante est à l'étranger. Je ne m'opposerai donc plus à l'adoption de cet amendement si l'honorable député (M. Puttee) veut bien en retrancher le mot " internationale ".

M. PUTTEE : L'honorable député (M. Brock) demande pourquoi les unions ouvrières demandent du renfort à l'étranger; pourtant les associations dont il est membre en font autant sans que je demande pourquoi. L'Association des Manufacturiers de Toronto est allé chercher des agitateurs à Dayton, Ohio, et la Metal Working Manufacturers' Association a suivi son exemple. Je ne prétends pas savoir quel motif a poussé ces associations à agir de la sorte. Je sais pour quelle raison une union ouvrière ordinaire s'adresse à l'étranger, mais je ne crois pas qu'il soit utile de discuter ce point en ce moment. Je ferai observer, cependant, que lorsque la Chambre est saisie de bills relatifs aux chemins de fer, on ne se demande pas comment il se fait que le capital vient de l'étranger et que les initiateurs de l'entreprise sont souvent des gens qui ne sont pas soumis à nos lois; et quand il s'agit de constituer en corporation quelque société de bienfaisance, on ne s'étonne pas de ce que son siège principal soit à l'étranger. On sait fort bien que nos lois sont faites pour le pays et que, dans le cas même où les gens seraient affiliés à des unions étrangères, cette disposition aura toujours son effet, puisque les ouvriers canadiens seuls seront placés sous son empire. Je consens volontiers à ce qu'on retranche les mots " locale, nationale ou internationale ".

M. INGRAM : Il n'est pas nécessaire de supprimer les mots " locale " et " nationale ". Je suis persuadé que l'honorable député de Toronto-centre n'objecte rien à ce que des Canadiens fassent partie d'unions locales.

M. BROCK : Non, assurément.

M. INGRAM : Mais l'honorable député veut qu'on le comprenne bien sur ce point; il entend que ces unions jouissent de la plénitude de leurs droits, et n'a nullement le désir de les dépouiller d'un seul de leurs privilèges. Si l'on modifiait l'article dans le sens indiqué par l'honorable député, on ne pourrait plus prétendre que les unions ouvrières se laissent diriger par des agitateurs étrangers. Personnellement, je sais que nombre d'unions ouvrières du Canada sont affiliées à des unions internationales, et qu'elles acquièrent de ce chef une force qui est tout à leur avantage. L'adoption de l'amendement suggéré devant avoir pour effet d'écarter la faible objection soulevée par l'honorable député, je crois devoir me

prononcer en faveur d'une modification dans ce sens.

M. HOLMES : Je reconnais avec les honorables député de Toronto-centre et d'Elgin-est que cette disposition contient un mot dont la Chambre devrait éviter l'emploi. Mais si l'on biffe les mots "locale, nationale ou internationale', la portée de l'article reste toujours la même. J'estime qu'on se rendrait au désir de la Chambre en ne supprimant que le seul mot "internationale".

Il est certain que l'on semble être généralement sous l'impression que plusieurs des grèves provoquées par les unions ouvrières sont le résultat d'agitateurs américains. Si l'on pouvait réussir à faire disparaître ce sentiment, cela contribuerait énormément à grandir la cause des classes ouvrières dans l'estime du public canadien.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Puttee) aurait fait tout aussi bien de laisser cet article de côté. Comme ce n'est que de l'arbitre ou du conciliateur que nous avons à nous occuper ici, il me semble que la loi ne devrait pas lui dire qu'il repousse une classe quelconque dans aucun arrangement proposé, ou qu'il empêche aucun employé d'appartenir à une union ouvrière. Je ne sache pas qu'aucun conciliateur ou qu'aucune autre personne ait jamais formulé une pareille proposition. Pourquoi légiférerions dans ce sens ? Le seul devoir du conciliateur doit être de proposer une base d'arrangement entre les parties, et je crois qu'il n'est pas sage de la part de mon honorable ami de soulever la question au moyen de cette disposition inutile. Je ne suis pas non plus absolument d'accord avec l'honorable député (M. Brock). Il y a à Montréal un grand nombre d'unions ouvrières qui trouvent utiles pour des raisons que je ne connais pas exactement, d'être affiliées à des organisations américaines ou à des organisations d'autres pays. Il me faudrait étudier la question plus à fond avant de pouvoir dire si ces unions ont tort d'en agir ainsi. De même que je ne suis pas prêt à admettre que les unions internationales sont une cause prédominante des grèves.

Les grèves et autres difficultés entre patrons et ouvriers que nous avons eues à Montréal n'ont pas été provoquées par des agitateurs étrangers. Je le dis en connaissance de cause. Je ne suis pas parfaitement au courant des règlements de nos unions ouvrières ; je crois cependant qu'il y est spécialement stipulé qu'avant d'avoir recours à une grève, la question doit avoir été soigneusement discutée par les unions ouvrières locales, et ce sont ces dernières qui décident la question sans aucune ingérence du dehors. Ce n'est que quand la grève est décidée, que son opportunité est soumise au conseil central quel qu'il soit ; le conseil central international ou quel que soit son caractère—intervient alors spécialement pour empêcher la grève. Voilà la procédure qui est suivie tout au moins parmi la classe ouvrière de Montréal. Ces hommes, au lieu d'être encouragés à se mettre en grève, en sont empêchés par le conseil central qui joue le rôle de conciliateur. Quand tous ces efforts sont restés sans succès et que la grève est entrée dans sa période d'activité, c'est alors que l'on voit arriver celui que l'honorable député de Toronto-centre considère comme un agitateur. Pour moi, c'est tout simplement un homme qui possède une grande expérience dans les questions ouvrières, qui est indépendant de tous les partis, et dont la mission consiste à aplanir les difficultés si possible. Vu ces faits, et en principe général, si un unionniste considère qu'il est dans son intérêt comme dans celui de l'association à laquelle il appartient de se lier avec une société étrangère poursuivant le même but, et ayant des ressources considérables à sa disposition, je ne vois pas pourquoi il serait privé de ce droit.

Je sais qu'à Montréal ces unions ouvrières croient augmenter leur force en agissant ainsi, et arriver à des résultats plus satisfaisants en s'unissant à des unions ouvrières étrangères. Comme l'a fait remarquer un certain député, nous ouvrons nos portes au capital étranger, nous lui permettons de s'allier au capital canadien pour former des coalitions. Dans ce cas, j'avoue franchement que je ne vois pas comment nous pourrions refuser aux ouvriers le droit de se coaliser, du moment qu'ils le font convenablement, et sans violer la loi. Cet article est donc inutile à mon avis. Mon honorable ami doit s'apercevoir que cela a soulevé une discussion sur une question de la plus haute importance qui, strictement parlant, n'a rien à voir dans le débat actuel, et il a offert de retirer le mot "international". Pour ma part, je tiens à étudier la question plus à fond avant de dire que je désapprouve de pareilles coalitions.

M. CHARLTON : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a parlé raison dans les quelques remarques qu'il vient de faire à la Chambre relativement aux efforts désintéressés et philantropiques des agitateurs américains, dont le seul et unique objet en venant ici est d'empêcher les grèves et de régler amicalement les difficultés ouvrières. Il est possible que l'honorable député soit convaincu qu'il en est ainsi ; mais je diffère d'opinion avec lui sur ce point. Je suis convaincu que neuf fois sur dix la mission de ces envoyés a pour but de soulever et de fomenter des difficultés. Je suis donc d'avis, avec le député de Toronto (M. Brock), que le mot "international" soit retranché de cet article. Il est à ma connaissance personnelle que ces agitateurs, des émissaires des unions ouvrières américaines, sont venus ici pour provoquer des grèves et en ont été la cause.

Une VOIX : Quand cela ?

M. CHARLTON : A Smith-Falls, par exemple. Une grande fabrique de l'endroit

dut suspendre ses opérations, ses employés s'étant mis en grève. Une union ouvrière locale fut formée et l'on força les ouvriers à en faire partie. Les deux tiers de ceux qui s'enrôlèrent ainsi sous banière de l'union le firent à contre cœur et malgré eux. Mais tous les moyens d'intimidation et toutes les influences furent mis en jeux par ces hommes qui savent si bien s'en servir, la grève fut déclarée et la fabrique ferma ses portes. Heureusement que les trois quarts des commandes étaient remplies, et la compagnie dit aux ouvriers : C'est très bien, messieurs, puisque vous ne voulez pas travailler et que vous avez décidé de nous enseigner de quelle manière conduire nos affaires, nous allons tout simplement suspendre nos opérations. C'est ce qu'elle fit, et quand la grève eut duré un mois, les ouvriers revinrent d'eux-mêmes à l'ouvrage, et les trois quarts de ceux qui revinrent ainsi, ne voulaient pas se mettre en grève, c'est du moins ce que l'on me dit.

En adoptant ce projet de loi, il me semble que nous jouons un tour aux unions ouvrières et faisons l'affaire de John Mitchell. Nous nous occupons de cette question dans les intérêts de ces associations ; nous laissons de côté les intérêts de la masse des ouvriers qui ne veulent pas faire partie de ces unions, qui tiennent à rester libres de disposer de leur travail comme bon leur semble, sans avoir à se soumettre aux décisions des chefs ouvriers et à apprendre de ces derniers s'ils ont ou non le privilège de conclure un pareil marché, comme tout citoyen libre peut le faire. L'arme par excellence de la plupart des grèves aux Etats-Unis a toujours été l'intimidation exercée par les unions ouvrières pour empêcher les ouvriers qui voulaient travailler, qui étaient satisfaits des gages qu'ils recevaient et disposés à continuer de les recevoir de le faire. C'est par la force qu'on les empêche de retourner à l'ouvrage et qu'on les oblige de se mettre en grève sur l'ordre d'une organisation tyrannique, d'une organisation qui, si elle en avait le pouvoir, exercerait une tyrannie encore plus grande que tout ce qui s'est jamais vu dans ce pays.

M. MONK : L'honorable député est-il opposé aux unions ouvrières ?

M. CHARLTON : Je ne suis pas opposé aux unions ouvrières quand elles restent dans les limites du droit et de la raison, mais je suis opposé aux associations ouvrières qui s'arrogent le privilège de commander à tous les intérêts ouvriers dans le pays, qui forcent les ouvriers à former partie de ces associations, qu'ils le veuillent ou non, et qui ne craignent pas d'avoir recours à la violence, au meurtre et à l'incendie pour mettre leurs projets à exécution. J'ai donc l'intention de proposer un amendement à ce paragraphe 6, ou 8, selon le cas. Le paragraphe tel qu'il est actuellement se lit comme suit :

Ne pourra en aucun cas l'amiable compositeur ou l'arbitre stipuler, ni proposer ou recommander qu'il soit stipulé, dans aucun arrangement, qu'un employé renonce à faire partie d'aucune union ouvrière ou association d'ouvriers locale, nationale ou internationale ; et aucun arrangement ne devra assujétir aucun employé à une amende parce qu'il ferait partie de pareille union ou association.

Je propose d'ajouter les mots suivants :

Ou d'établir une différence à l'égard de toutes personnes qui ne font pas partie d'unions ouvrières ou d'associations ouvrières.

M. NORTHRUP : J'ose croire que si ce paragraphe eut été redigé par le ministre du Travail il ne l'aurait pas été dans les termes de ce paragraphe 6a. J'aurais cru que sur la discussion d'une simple proposition de loi comme celle-ci, il ne serait pas nécessaire pour aucun membre de cette Chambre de se prononcer sur la valeur des unions ouvrières. Mais comme d'autres députés ont fait connaître leur opinion sur cette question, et afin que mon silence ne soit pas faussement interprété, je désire déclarer que je favorise tout autant que n'importe quel membre de cette Chambre le désir des classes ouvrières de promouvoir leurs intérêts en se formant en associations.

Toute la question qui nous est soumise consiste à savoir si ce paragraphe 6a contient, dans les circonstances, des dispositions convenables et raisonnables et constituerait une législation acceptable dans le cas où il serait adopté par la Chambre. Mais, si nous en venons à considérer que l'acte ainsi amendé n'est pas une loi d'arbitrage, mais une simple loi de conciliation, et que les décisions de conciliation ne peuvent lier aucune des parties pas plus le patron que l'ouvrier, nous ne pouvons faire autrement que de dire que cet amendement n'est rien autre chose que monstreux.

M. PUTTEE : Comment cela ?

M. NORTHRUP : L'arbitre ne peut lier les parties. Que vous l'appeliez l'arbitre ou le conciliateur, le nom n'y fait rien. Si cet arbitre avait le droit de rendre des décisions qui lieraient le patron ou l'ouvrier et que ces décisions pourraient être mise en vigueur, alors je comprendrais l'à-propos d'une disposition comme celle-ci. Mais tant que ce conciliateur ou arbitre n'a pas le droit de lier les parties, je considère qu'il est absolument ridicule de vouloir faire adopter une loi pour lui défendre même de donner un conseil.

M. INGRAM : Supposons que les deux parties consentent à en passer par sa décision ?

M. NORTHRUP: Si elles laissaient la chose à la décision de l'arbitre, celui-ci ne pourrait appliquer les dispositions de ce paragraphe, quand bien même il le jugerait utile. Je ne dis pas, cependant, qu'il ne pourrait pas se présenter des cas dans lesquels le conciliateur aurait raison d'insérer une disposition de cette nature, car la chose est possible.

M. INGRAM : Supposons que dans le cas de la grève des débardeurs à Montréal, un tiers aurait réussi à faire conclure un arrangement par lequel les ouvriers devraient cesser de faire partie d'une organisation ouvrière, est-ce qu'une pareille entente se trouverait affectée par les dispositions de ce paragraphe ?

M. NORTHRUP : Cela pourrait constituer une différence, et voici comment : si ce paragraphe était adopté, le conciliateur ou l'arbitre ne pourrait mettre une pareille condition à l'arrangement, attendu que la chose lui serait défendue par cette disposition, mais en supposant qu'il serait rejeté, et que le conciliateur ou arbitre imposerait une pareille condition, sans pouvoir la faire respecter, elle ne lierait personne. J'aimerais à mon tour à demander à l'honorable député s'il considère que c'est là une disposition raisonnable ? Mais j'irai plus loin ; croit-il que le conciliateur ou arbitre ne pourra dire à l'ouvrier qu'il doit cesser de faire partie d'aucune association ? Ou bien qu'il n'a pas le droit de cesser de faire partie d'aucune association. Si la proposition est juste dans un cas, elle doit l'être également dans l'autre.

M. INGRAM : Je ne crois pas qu'ils aient d'objection à cela.

M. NORTHRUP : Je ne dis pas le contraire. Seulement, j'affirme que ce qui est bon pour un devrait l'être pour tous. Mais c'est plutôt un autre principe que je préconise, car je considère qu'il est absolument inutile d'insérer dans l'acte une disposition qui ne peut avoir aucun résultat pratique. Ce paragraphe semble dire que dans n'importe quelle circonstance, quelle que soit la provocation, jamais les partisans de l'union ne commettraient des actes qui seraient un prétexte suffisant au conciliateur pour ordonner à l'ouvrier de quitter les rangs le l'union. Je ne dis pas qu'ils iront jamais jusque-là, mais en supposant qu'ils le feraient, il me semble qu'il serait passablement raide de le priver de ce droit dans tout effort qu'il pourrait tenter pour amener une entente. Je dis que ce droit devrait être réciproque ; s'il s'applique à l'un il devrait s'appliquer à l'autre, de plus, je considère qu'une pareille disposition légale serait défectueuse et ce sont là les raisons qui me portent à voter contre l'adoption de ce paragraphe.

M. INGRAM : Tous ceux qui sont au courant des difficultés ouvrières savent parfaitement que les organisations ouvrières ne se sont jamais prononcées contre un fabricant simplement parce qu'il appartenait à l'association des fabricants.

Tous ceux qui ont surveillé les difficultés survenues entre le capital organisé et le travail organisé savent très bien que la question de la participation aux unions ouvrières a toujours été le principal point en litige entre les deux parties. Il est vrai que la question des salaires y joue un certain rôle, mais plus souvent toute la difficulté provient du fait que les ouvriers appartiennent à des organisations ouvrières. L'honorable député (M. Charlton) trouve à redire à ces organisations tyranniques, qui se rendent coupables de meurtre et de violence. Je ne sache pas qu'il y ait dans nos unions ouvrières canadiennes un homme qui désire se rendre coupable de meurtre, ou qui tienne à exercer la moindre tyrannie. Tout ce qu'ils veulent, c'est de se former en association dans un but de protection et de secours mutuels, et je soutiens que tout homme qui réclame ce privilège a droit de l'obtenir.

M. CHARLTON : Ce que j'ai dit au sujet des actes de violence et d'intimidation de la part des membres des unions ouvrières se rapportait à la manière d'agir de ces associations aux Etats-Unis, et non aux organisations canadiennes, et j'ai fait ces remarques en parlant des unions internationales.

M. INGRAM : Dans ce cas, pourquoi amener cette question dans la discussion ?

M. CHARLTON : J'ai parlé de l'affiliation aux unions internationales.

M. INGRAM : Nous savons qu'à Chicago et dans d'autres villes américaines, ces associations sont allées beaucoup trop loin. Elles se sont rendues coupables de tyrannie et même de meurtre dans plusieurs cas. Je ne sache pas que ces unions aient tenu une pareille conduite au Canada. Je suis même certain du contraire.

M. BROCK : Dans ce cas, pourquoi les autorités de la ville de Montréal ont-elles été obligées d'appeler les troupes sous les armes ?

M. MONK : Si les soldats ont été appelés sous les armes, c'est parce que la police de Montréal n'était pas assez nombreuse.

M. BROCK : Pourquoi ?

M. MONK : Il n'y avait pas de conflit; ils ont été appelés sous les armes à la place de la police.

M. BROCK : Ils ont été appelés sous les armes parce que l'on craignait un conflit.

M. INGRAM : Durant toute la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre au sujet de la grève des débardeurs, pas un seul acte de violence n'a été signalé.

M. BROCK : L'appel des troupes sous les armes n'est-il pas une preuve évidente que les autorités de la ville redoutaient des actes de violence ? S'il en était autrement, elles auraient eu absolument tort de demander l'aide de la force militaire.

M. INGRAM : Je me permettrai de faire allusion à un cas qui s'est produit dans la propre ville qu'habite l'honorable député, Toronto. Personne ne voudra accuser les étudiants qui fréquentent les différents collèges de cette ville de tyrannie, ou d'être ani-

més du désir de commettre des meurtres ou des actes de violence; cependant, les troupes furent appelées sous les armes pour prendre soin de ces jeunes gens.

M. BROCK : Certainement.

M. INGRAM : Ce qui s'est passé à Montréal est la répétition de ce qui a eu lieu à Toronto sous ce rapport. S'il y a eu désordre, il était plutôt dû à l'intervention d'un certain élément qui s'était mêlé aux étudiants et qui a profité d'une procession de ce genre pour se porter à des actes de violence.

M. BROCK : Dis-moi qui tu fréquentes et je te dirai qui tu es.

M. INGRAM : Si je devais juger tous les étudiants à la lumière de ce dicton, je serais certainement forcé de reconnaître qu'ils étaient en mauvaise compagnie cette nuit-là. Si des fauteurs de désordres qui accompagnent ordinairement ces processions n'avaient pas été là, cette échauffourée de Toronto n'aurait pas atteint toute l'importance qu'on a bien voulu lui donner. Quant à cette mesure, je ne vois pas pourquoi un homme n'aurait pas le droit d'appartenir à une organisation ouvrière, s'il le juge à propos.

C'est surtout la question de ces ouvriers appartenant à des sociétés, ou voulant rester membres de ces associations, qui est la cause de la plupart de ces difficultés. Je ne puis voir pourquoi l'on priverait de ce privilège cette classe de citoyens. Quant à moi, je ne partage pas l'opinion de ces personnes qui encouragent les associations ouvrières en privant ceux qui ne font pas partie de ces sociétés de l'avantage d'avoir de l'emploi dans les différents métiers. Il est possible que, dans certains quartiers, on aille trop loin. Selon moi, les ouvriers ont le droit de s'organiser en sociétés et d'exercer tous les privilèges de leurs associations. Ils ont ce droit tout autant que les manufacturiers, les hommes de profession, les avocats, les médecins et, en général, toutes les autres classes de notre population.

M. PUTTEE : On doit regretter, je crois, que dans la discussion de cette proposition de loi, certains députés aient cru nécessaire de parler de choses dont il ne saurait être question ici ; c'est ainsi, par exemple, qu'on a tonné contre ces associations d'ouvriers si néfastes, contre ces agitateurs portés à la violence, etc.—épouvantails dont on s'est servi délibérément pour tromper l'opinion publique. Mieux eût valu pour nous discuter ce bill dont le but est la conciliation. La question soulevée par l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) touche un point essentiel de ce sujet, c'est-à-dire la reconnaissance des unions ouvrières, pivot sur lequel tournent toutes les difficultés entre patrons et employés. N'était cette question, nous pourrions régler immédiatement la moitié des différends qui existent, aujourd'hui, entre le capital et le travail. J'ai dit, à maintes reprises, que j'étais partisan de l'arbitrage obligatoire. Celui-ci reconnaît que les difficultés ne peuvent exister qu'entre deux parties et non pas entre une association de capitalistes et des ouvriers qui ne sont pas réunis en société. Cet arbitrage ne se fera qu'entre deux associations distinctes. Il est donc possible de faire comprendre aux gens que la conciliation aura pour résultat de réunir deux parties bien opposées. L'arbitrage obligatoire règlera les différends entre patrons et ouvriers suivant les principes et les besoins qui prévalent aujourd'hui. Inutile de discuter ces questions, si on laisse entendre que les sociétés ouvrières seront reléguées à l'écart, car cela n'arrivera pas. Ces associations progressent aussi rapidement que les sociétés de capitalistes ; aussi, lorsqu'il s'agit d'un mouvement quelconque en faveur de l'arbitrage ou de la conciliation, il faut compter avec elles. Après tout, cette stipulation, dans sa rédaction même, n'a pas lieu d'alarmer la Chambre et le pays autant que certains députés l'ont prétendu. Le principe qu'elle énonce n'a pas été inventé spécialement pour ce bill ; ce n'est pas la première fois qu'il en est fait mention dans les lois de conciliation des différents pays. Ce principe est bon, et je vais expliquer pourquoi. Quand une décision est rendue réglant une difficulté entre un patron et ses employés, elle n'a nul effet, parce qu'elle ne reconnaît pas aux ouvriers le droit de faire partie de l'union qui a défendu ces derniers dans ce différend. Le patron accepte ce règlement, mais il s'en moque aussitôt, parce qu'il n'y a aucune société pour faire exécuter la décision rendue. Je dis que toute personne désintéressée appelée à faire une proposition dans ces cas, agira sagement en laissant la question en l'état où elle l'a prise ; que le règlement de ces difficultés soit laissé aux ouvriers eux-mêmes, mais qu'on ne le retire pas aux unions ouvrières, qu'on ne condamne pas un homme parce qu'il appartient à une société ouvrière.

En agissant autrement, on ferait disparaître immédiatement toute la confiance qu'on pourrait avoir dans la conciliation. Notre population n'attend pas de résultat appréciable de la loi de conciliation telle qu'elle existe aujourd'hui; parce que l'expérience nous démontre qu'on a tenté, et quelquefois avec succès, de couvrir bien des injustices du manteau de conciliation. En mêlant à ces différends des personnes complètement désintéressées, on s'adresse à des gens qui ne comprennent pas ce que représentent les unions ouvrières ou même les associations de capitalistes. Ces personnes croiraient agir d'une manière raisonnable en ne considérant la question comme n'intéressant que des individus pris séparément. Voilà ce qu'on a toujours fait dans le passé. Inutile de vouloir en arriver à une entente si l'on n'envisage la question qu'au point de vue de l'ouvrier pris séparément; ce qu'il faut, maintenant, ce sont deux puissantes associations

qui fassent la lutte et qui continueront, peut être, à batailler l'une contre l'autre. Mais l'intérêt du pays veut que nous fassions disparaître ces divisions. C'est là l'idée de cette proposition de conciliation que j'ai l'honneur de présenter. On doit regretter, il me semble, qu'en discutant ce sujet, on ait jugé à propos d'en appeler aux préjugés et de faire allusion à des principes et à des idées qui sont choses du passé.

M. CLARKE : Comme le ministre du Travail a pris sous sa protection paternelle cette proposition de loi, nous avons le droit de lui demander ce qu'il pense de l'amendement proposé par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). L'opinion du ministre aura, sans doute, un effet salutaire, en ce sens qu'elle nous permettra de décider, avec connaisance de cause, si nous devons accepter ou rejeter cet amendement. Il me fait plaisir de constater que la discussion qui a eu lieu, ce soir, a passablement élucidé cette question. Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) a pris une attitude bien raisonnée. On avait essayé de la représenter comme étant l'ennemi juré des unions ouvrières du Canada ; il nous a déclaré qu'il n'avait aucune objection à ce que les ouvriers fissent partie des sociétés exclusivement canadiennes. On a accusé l'honorable représentant de Norfolk-nord d'avoir dit, en parlant des associations ouvrières de ce pays, qu'elles comptaient parmi leurs membres des gens qui pourraient aller jusqu'à commettre un meurtre.

M. CHARLTON : Je ne veux pas que mes paroles soient mal interprétées.

M. CLARKE : Je m'efforce de démontrer que l'attitude prise par mes honorables amis de Norfolk-nord et de Toronto-centre, est juste et raisonnable. Je dis donc que mon honorable ami (M. Charlton) a été accusé d'avoir déclaré, ici même, que les sociétés ouvrières canadiennes comptaient parmi leurs membres des gens qui pouvaient aller jusqu'à commettre des meurtres. L'honorable député a repoussé cette allégation, en affirmant qu'il n'avait fait allusion qu'aux associations ouvrières américaines. La seule différence d'opinion qui existe entre le représentant de Toronto- centre et certains autres députés qui sont en faveur des associations ouvrières, provient de la signification qu'il faut donner aux mots " unions internationales ". Les sociétés du Canada sont affiliées à ces associations internationales, parce que l'union fait la force.

Ces sociétés n'agissent pas d'une manière déraisonnable ; elles s'unissent pour s'aider les unes les autres, et non pas pour se porter mutuellement préjudice. Voilà le principe de ces associations d'ouvriers. Ces sociétés ne perdent aucun de leurs droits en s'affiliant aux associations ouvrières américaines ; elles acquièrent plutôt de la force au point de vue de l'organisation. A mon avis, M. le président, on n'a pas encore prouvé que des individus nous étaient venus des Etats-Unis, dans le but d'organiser, au Canada, des sociétés ouvrières, et de forcer ensuite notre main-d'œuvre à se mettre en grève à son propre détriment. Je n'entretiens aucun préjugé à propos de cette question. Je défie aucun membre de cette Chambre de prouver ce qu'on a avancé, c'est-à-dire que des émissaires sont venus des Etats-Unis pour organiser des unions ouvrières au Canada, dans le but de forcer celles-ci à abandonner le travail. Je prétends qu'on ne peut prouver ce fait. Il n'est pas juste d'affirmer une chose semblable et de tromper les personnes qui ne connaissent rien de nos sociétés ouvrières. Si l'honorable député (M. Puttee) retranche les mots " locale, nationale, ou internationale," je ne puis voir pourquoi on n'adoptera pas sa proposition qui me semble devoir s'appliquer à tous les cas. Après tout, nous ne faisons pas de lois se rapportant aux associations américaines ; tout ce que nous pouvons faire, c'est de les punir si elles nous envoient des membres qui commettent des crimes au Canada.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En réponse à mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke), je dois dire qu'à mon avis, aucun conseil de conciliation ou d'arbitrage ne devra limiter en aucune façon la liberté qu'ont les citoyens de faire ce qui est permis par la loi qu'ils désirent ou non appartenir à une association ouvrière.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Selon moi, agir autrement serait commettre des actes de tyrannie. Autant vaudrait déclarer qu'un homme ne doit pas appartenir à un parti politique nommé ou à telle religion. Je crois qu'il serait tout à fait hors de raison pour nous de limiter cette liberté ; c'est pourquoi j'approuve tout ce qui est de nature à sauvegarder les droits d'un citoyen, même s'il fallait une loi pour atteindre ce but. Je n'avais pas besoin de cette proposition de loi, pour croire qu'aucun conciliateur n'aurait essayé, lorsqu'il se serait agi d'une proposition de règlement, de priver les employés ayant des difficultés avec leurs patrons de ce droit d'appartenir aux associations ouvrières, ou de refuser d'en faire partie. Me plaçant à ce point de vue général, je crois qu'il est juste et convenable de protéger l'ouvrier ne faisant pas partie des unions comme celui qui est membre d'une de ces associations.

Quelques VOIX : Très bien !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai donc pas d'objection à soulever contre l'amendement proposé par mon honorable ami de Norfolk-nord. Ce dernier demande qu'on ne légifère point contre les ouvriers qui ne font pas partie de ces associations. Le principe doit s'appliquer à tous, également.

M. CLARKE : Le ministre ne devrait-il pas préparer une motion qui s'appliquerait parfaitement à ce cas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député nous a suggéré de retrancher les mots de cette proposition qui donnent lieu à ce débat.

M. PUTTEE: J'accepte l'amendement proposé par l'honorable représentant de Norfolk-nord, car il est plus raisonnable que ne l'a été le discours de son auteur.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. PUTTEE : Je voudrais convaincre l'honorable député (M. Charlton) que s'il croit raisonner logiquement, il y a d'autres membres de cette Chambre qui peuvent être tout aussi être raisonnables que lui. Je propose qu'on retranche les mots " locale, internationale ou nationale ".

M. BROCK : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a demandé de ne pas empêcher le capital étranger de venir à notre marché. Je crois que ce capital signifie des profits pour nous. En quoi consistent ces associations ouvrières internationales ? Elles peuvent faire du mal, sans qu'on puisse les attaquer. Le capitaliste étranger qui vient risquer son argent ici, est soumis aux lois du pays; s'il cause des dommages à quelque habitant du Canada, ce citoyen peut s'adresser à la justice et obtenir compensation pour le préjudice causé. Mais ces associations ouvrières dont on nous a menacés ici, que représentent-elles ? Grâce à elles, il devient nécessaire d'appeler la milice du pays pour protéger, non pas le capital étranger, mais le capital canadien contre les dommages et les pertes que les membres de ces sociétés pourraient causer. Les journaux, depuis quelques jours, nous parlent des actes accomplis par 4,000 journaliers—je ne dis pas que ces derniers font partie de sociétés ouvrières, mais cela nous fait voir quelles gens ils fréquentent ; ce fait nous démontre de plus que toute la lie du peuple est venue au secours des grévistes en question et les a protégés en faisant dérailler les trains, en détruisant la propriété des particuliers et des compagnies, en lançant des pierres aux gens que leur devoir appelait sur le théâtre de ces excès. Je ne veux pas dire que les sociétés ouvrières ont inspiré ces actes de violence, mais c'est là le résultat de l'affiliation. Ce sont là les gens que fréquentent les ouvriers faisant partie des unions; ce sont là les sympathies qu'ils s'acquièrent, non pas du public bien pensant, mais des pires éléments de la populace du pays qui les seconde dans les grèves organisées par ces associations. On a l'audace de nous mettre au défi de prouver qu'on invite des individus de cet acabit à venir au Canada. Si la Chambre voulait me faire la faveur de nommer une commission, je n'aurais aucune difficulté à prouver que ces personnages ne sont pas venus d'eux-mêmes au Canada, mais qu'on leur a demandé de venir s'installer ici. Dans des circonstances semblables, personne ne peut risquer de l'argent dans une entreprise avec garantie de succès, parce qu'on est à la merci de ce qu'on appelle " le travail organisé ". Les sociétés ouvrières du Canada ne sont pas en faveur des grèves. Qu'on leur fournisse l'occasion d'exprimer leur opinion au scrutin, et l'on constatera combien est vrai ce que je viens d'avancer. Les ouvriers n'aiment pas à se faire traiter de galeux en pleine rue ; ils ne veulent pas que leurs enfants soient le point de mire des huées de la populace à leur retour de l'école ; ils veulent que leurs femmes soient respectées lorsqu'elles sortent. Mais il suffit de dix hommes sur cent, pour soulever une grève et, malheureusement, on ne peut atteindre ces tristes personnages. Ces individus peuvent se cacher derrière une haie pour faire feu sur certaines personnes ; ils prennent la fuite immédiatement après avoir accompli leur forfait et il n'y a plus moyen de les atteindre.

Voilà un état de choses que condamnent tous ceux qui ont le respect d'eux-mêmes. Si les grèves étaient toujours décidées au scrutin, je sais bien la tournure que prendraient les événements. Je me suis trouvé à Toronto, ces jours derniers ; j'ai connu le sentiment des ouvriers et je suis certain que ceux-ci ne sont pas en faveur des grèves. Dix pour cent seulement de la population ouvrière de Toronto font partie de sociétés ouvrières. Je ne puis comprendre pourquoi on laisse terroriser le pays par ces associations. Je suis prêt à rencontrer les ouvriers dans n'importe quelle circonstance, et j'ose me vanter de pouvoir convaincre tout homme honnête et impartial qu'il y a deux points de vue où se placer, lorsqu'il s'agit de différends entre le capital et le travail. La main-d'œuvre n'a pas le droit de paralyser le capital par la violence. Je suis prêt à protéger les sociétés ouvrières, pourvu qu'elles soient organisées suivant les lois du pays, et qu'on puisse les tenir responsables de toute injustice qu'elles se permettraient de commettre contre le capital. J'agirais de la même façon, s'il s'agissait de ce dernier. Je veux établir parfaitement l'attitude que j'entends suivre sur cette question. Je ne combats que les associations internationales. Si nous nous débarrassions de ces dernières, nous pourrions nous entendre avec nos propres ouvriers qui, j'en suis persuadé, sont des hommes très raisonnables. Je partage l'opinion de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Nous n'avons qu'à lire les journaux pour constater combien il a eu raison de dire que certains individus mêlés aux grèves qui surgissent dans ce pays, ne reculent pas même devant l'assassinat. Hier encore, douze personnes au moins ont été tuées, non pas par des hommes appartenant à des sociétés ouvrières, mais par la canaille qu'ils traînent avec eux.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : Je n'avais pas l'intention de discuter ce sujet, M. l'Orateur, mais après avoir entendu le discours de l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), je crois que je me dois à moi-même et à ceux que j'ai l'honneur de représenter ici, d'exprimer mon opinion sur cette question des relations entre le capital et le travail, opinion qui est diamétralement opposée à celle que mon honorable ami a exposée. Il a parlé des employés qui ont formé des associations ouvrières, et il a prétendu que ces gens-là peuvent en arriver jusqu'à se cacher derrière une haie pour faire feu sur ceux qui ne partagent pas leur opinion. Cette assertion est fausse et je la nie carrément. Si l'honorable député peut citer un seul fait à l'appui de ce qu'il a avancé, nous pourrons, peut-être,—

M. BROCK : L'honorable député fait évidemment l'innocent——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

M. BROCK : Je laissais entrevoir qu'il pouvait se former un groupe d'ouvriers qui se permettrait des excès semblables. Je n'ai accusé de ce crime aucun de nos ouvriers.

M. GUTHRIE : Je dis donc qu'à moins que l'honorable député de Toronto-centre ne cite certains faits de nature à permettre à la Chambre de se former une opinion, il n'a pas le droit de parler d'une manière aussi générale.

M. BROCK : Ma déclaration est formelle et je la maintiens.

M. GUTHRIE : Je le sais, et voici la raison pour laquelle je ne puis accepter cette déclaration. On se permet de faire des assertions semblables, lorsqu'on n'a pas la moindre preuve à apporter à l'appui. Nous savons que le représentant de Toronto-centre est à la tête de plusieurs industries de ce pays, et qu'il dirige un grand nombre de manufactures importantes. Il connaît, par expérience, ce que sont les grèves, car il s'est trouvé en face de toutes ces difficultés. L'honorable député peut-il déclarer ici que, dans tous ces différends, un seul acte de violence ou de mauvais traitement ait été commis ? Je dis qu'il ne peut le faire. Il prétend que les ouvriers n'ont pas le droit de s'organiser en associations internationales. J'affirme le contraire. Nos ouvriers peuvent se former en unions nationales ou internationales, selon qu'ils jugeront à propos de le faire. La difficulté qui se présente, aujourd'hui, contre une organisation ouvrière strictement nationale, provient du fait qu'on peut faire venir des Etats-Unis des gens qui remplaceront nos ouvriers qui, prétendant avoir des griefs, se mettront en grève. Toute la force des unions internationales repose dans ce fait qu'on ne peut importer ainsi ces ouvriers étrangers, parce qu'alors même qu'ils seraient sollicités de venir prendre la place de leurs confrères en grève, ils ne pourraient le faire. J'affirme que, jusqu'à présent, les sociétés ouvrières du Canada ont respecté la loi et se sont montrés très raisonnables dans la revendication de leurs droits. Jamais, à ma connaissance, un ouvrier faisant partie d'une société, n'a commis un acte déraisonnable ou criminel, au cours des grèves qui ont surgi par tout le pays.

A mon sens, la Chambre devrait adopter le principe de cette proposition de loi. Régler par la conciliation toutes les difficultés qui peuvent se présenter, c'est ce que nous désirons tous. Le capital et le travail bénificieront grandement de cette conciliation mise en pratique. D'un autre côté, des discours comme celui que vient de prononcer l'honorable représentant de Toronto-centre, sont bien de nature à envenimer les difficultés qui peuvent exister entre les patrons et les ouvriers. Je crois que l'attitude prise par le ministre du Travail est de nature à amener le plus raisonnablement possible un rapprochement entre le travail et le capital. Si le ministre suit la ligne de conduite qu'il s'est tracé, il fera plus dans le sens d'une entente entre les patrons et les employés que ne pourrait le faire une mesure arbitraire quelconque adoptée par la Chambre : mais des discours dans le genre de celui qu'a prononcé le député de Toronto-centre, ne servent qu'à alimenter les haines de classes.

M. BROCK : Avant que l'honorable député termine son discours je voudrais lui demander d'avoir l'obligeance de me mentionner une grève qui se soit produite dans aucune des manufactures dont je suis un des directeurs.

M. GUTHRIE : Mais oui, je puis vous mentionner la grève qui s'est produite, il y a deux semaines, à la filature Hespeler. Celle-ci appartient à une compagnie dont l'honorable député est le président, et qui emploie 500 ouvriers.

M. BROCK : Combien de temps a duré cette grève ?

M. GUTHRIE : Je l'ignore.

M. BROCK : Vous devriez le savoir. Elle a été réglée en moins de douze heures et les ouvriers n'ont perdu le salaire d'une seule journée. Mais il n'y avait pas d'union internationale mêlée au règlement de ce différend. Nous avons traité directement avec nos ouvriers.

M. GUTHRIE : Les ouvriers peuvent n'avoir rien perdu quant à leur paie de cette journée de grève, et je félicite l'honorable député à ce propos. Si les demandes des ouvriers étaient toujours traitées de cette façon, si l'on reconnaissait combien leurs réclamations sont justes, il y aurait bien moins de grèves. Selon moi, le principe de ce bill est juste et devrait être adopté. Déjà, on a reconnu ce fait, lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir et que le ministre du Travail a pris la haute main sur toutes les difficultés ouvrières qui pouvaient surgir au Canada. Si le nom

de sir William Mulock passe à la postérité, ce ne sera pas seulement parce que cet homme a rempli les fonctions de directeur général des Postes, mais aussi parce qu'il a été ministre du Travail dans ce pays.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 7, tel que modifié en rayant les mots " locale, ou internationale ", est-il adopté ?

M. LOGAN : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable député de Toronto-centre sur le fait que si cet amendement est adopté, cela implique la reconnaissance non seulement des associations locales, nationales ou internationales, mais encore des sociétés ouvrières qui ne font pas partie d'une organisation internationale. Cet amendement va plus loin: il reconnaît même les unions ouvrières étrangères. Je partage cette manière de voir, mais cette motion ne me semble pas de nature à faire disparaître l'objection soulevée par l'honorable député de Toronto-centre. A mon avis, on ne devrait pas exiger qu'un homme ne fasse plus partie de telle ou telle société ouvrière. Nous avons ce soir, discuté cette question sur toutes ses faces; nous avons élargi le champ du débat afin, ainsi que le disait mon honorable ami de Toronto-ouest, d'élucider parfaitement ce sujet. A mon avis, il vaudrait mieux que ces sociétés ouvrières fussent exclusivement canadiennes.

Nous devrions nous efforcer d'incarner dans nos institutions l'idée de patrie avant tout. Ce n'est pas en ayant des unions ouvrières présidées et dirigées par des étrangers, qu'on encouragera ce sentiment national. Sans doute, il serait mieux pour nous d'avoir à la tête de nos sociétés ouvrières des présidents canadiens, mais on n'aurait guère de résultat si l'on veut forcer les ouvriers à accepter cette opinion malgré eux. Le moyen le plus malheureux qu'on puisse choisir pour arriver à ce résultat, c'est d'appliquer les épithètes de lâches et de viles aux unions ouvrières de notre pays. Aussi longtemps qu'on trouvera des députés pour faire flotter la guenille rouge devant le taureau, s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, aussi longtemps nous ne pourrons atteindre cette fin que nous désirons tous ; c'est-à-dire avoir des associations ouvrières parfaitement canadiennes et dirigées exclusivement par des Canadiens. A une séance précédente, en discutant ce projet de loi, j'ai exprimé l'opinion qu'il serait bon de faire une enquête sur la question ouvrière telle qu'elle se présente dans les différentes parties du pays, de l'Atlantique au Pacifique. Sans doute, les questions de tarif, de travaux publics, de chemins de fer, de moyens de transport sont très sérieuses, mais la question des relations entre le capital et le travail sera certainement la plus importante qu'il nous faudra régler d'ici à dix ans. Tous les jours, les journaux nous annoncent de nouveaux différends entre patrons et employés, des grèves nouvelles qui surgissent dans différentes parties du Canada, et si cette prospérité dont nous jouissons disparaissait, ces difficultés ouvrières s'accentueraient encore davantage. Sans doute, le capitaliste, non seulement ici, mais encore dans tous les pays du monde, se demande s'il doit risquer de l'argent dans telle ou telle industrie, craignant que les exigences des ouvriers ne l'empêchent de retirer les bénéfices de ses capitaux. Nous devons donc examiner sérieusement s'il n'y a pas moyen de régler ces difficultés entre le capital et le travail, sur une base plus satisfaisante.

Parlant des sociétés ouvrières, mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) a demandé qu'on obligeât les ouvriers à voter au scrutin. Il n'y a, par tout le Canada, une société ouvrière qui n'exige pas le vote de chacun de ses membres, lorsqu'il s'agit de déclarer la grève, et avant de demander l'aide des associations étrangères. Nous n'avons pas le droit d'appeler agitateurs les chefs de nos sociétés ouvrières. Si nos ouvriers canadiens veulent suivre la direction des Américains dans leurs conseils ou dans leurs sociétés, il est de mauvais goût d'appeler agitateurs les chefs qu'ils se sont choisis. Que la Chambre me permette d'insister sur ce point : aucune grève ne peut être déclarée au Canada, avant que les membres de l'union intéressée aient voté, au scrutin ; on demande l'intervention étrangère après que cette formalité a été remplie, en supposant que la grève ait été décidée. Sans doute, il vaudrait mieux que nos sociétés ouvrières fussent exclusivement canadiennes et dirigées par des Canadiens ; cependant, on ne peut forcer nos ouvriers d'accepter cette manière de voir. Travaillons donc tous par la conciliation, par des concessions réciproques, à propager parmi nos classes ouvrières l'idée qu'il leur serait plus avantageux de se grouper en sociétés dirigées par des Canadiens.

M. HOLMES : En discutant cet article, je veux limiter mes remarques à cette stipulation elle-mêmes. Je demanderai, d'abord, si l'on observe les règlements de la Chambre en discutant, à propos de cette disposition, les différentes phases de la question ouvrière.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La discussion a été très irrégulière et je demanderai aux honorables membres du comité de vouloir bien revenir au bill soumis au comité.

M. BOYD : Non seulement nous nous sommes écartés de la question, mais nous avons passé notre temps à discuter et faire des lois que nous n'aurons pas le pouvoir d'exécuter. Même quand nous aurons adopté ce bill nous n'aurons aucun moyen d'obliger l'une ou l'autre des parties en conflit de se soumettre à l'arbitrage ou d'en accepter la décision. Il me semble que le seul objet du bill—le seul effet qu'il a eu ou qu'il peut avoir—est d'aider à ceux qui représentent les unions ouvrières et les cajoleurs de profession des

ouvriers de faire des discours sonores pour la galerie. C'est certainement ce que l'on a fait ce soir, et l'on a aussi attribué à l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) des opinions qu'il n'a jamais exprimées lorsqu'il a parlé sur le bill ; la majorité de la Chambre pensera comme moi, j'en suis sûr. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a parlé de chiffon rouge devant le taureau, d'agitateurs, et autres choses de ce genre. Je ne connais pas les électeurs de l'honorable député, mais je ne crois pas que mon honorable ami le député de Toronto-centre (M. Brock) aurait parlé de façon à faire croire qu'il est opposé à la classe ouvrière. Tout le monde sait, en effet, qu'il emploie un grand nombre d'ouvriers ; tout le monde sait qu'il donne de l'emploi et de l'argent à un millier d'ouvriers, probablement, contre un qu'emploie l'honorable député qui a saisi l'occasion de ce bill pour faire cette mesquine attaque contre mon honorable ami. Combien de ces honorables députés, encore une fois, emploient des ouvriers ? Combien y en a-t-il parmi ces avocats qui ont parlé ce soir avec grands gestes et vibrants éclats de voix, qui emploient cent, vingt-cinq ou dix hommes, ou même un seul, à moins que ce ne soit un commis peu rétribué ? Le fait est, M. le président, que sans le capital, l'ouvrier est très impuissant, et c'est à une époque où les salaires sont probablement plus élevés qu'ils ont été depuis dix ans, au moment où les ouvriers ne peuvent sans se faire tort, perdre du temps, qu'ils prêtent l'oreille à l'agitateur, toujours à l'affût. Je n'hésite aucunement à dire—et j'ai suivi cette question avec beaucoup d'attention— que ce sont justement des lois comme celles-ci qui très souvent enlèvent l'ouvrage à l'ouvrier, car le capitaliste n'est pas obligé de placer son argent dans des entreprises précaires, et lorsque le travailleur devient aussi exigeant qu'il veut l'être aujourd'hui au Canada et dans les Etats-Unis, les capitalistes retirent leur argent, et disent : Eh bien ! on nous force à nous exposer à tous ces désagréments ; nous pouvons vivre tranquillement en mettant notre argent dans les caisses d'épargne. Et nous savons quels sont ceux qui souffrent alors. Mais nous avons au Canada et aux Etats-Unis, des gens qui, ainsi que je l'ai déjà dit, cajolent l'élément ouvrier afin d'obtenir ses suffrages, et sont prêts à consentir à des choses qui font tort et au capital et aux travailleurs mêmes, car ce sont ceux qu'ils prétendent servir qui sont les plus perdants.

L'amendement de M. Puttee est adopté.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement proposé par M. Charlton sera-t-il adopté ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est le sens de cet amendement ?

M. CHARLTON : Que dans le règlement des conflits ouvriers ceux qui ne font pas partie des associations ou unions ouvrières seront traités sur le même pied que les unionnistes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député croit-il que cet amendement atteint le but qu'il a en vue ?

M. CHARLTON : Je le crois.

L'amendement (Charlton) est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté.

## IMPORTATION DES AUBAINS.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Charlton, que le bill n° 106, intitulé Acte pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains soit maintenant lu une deuxième fois.

M. CHARLTON : Je désire faire quelques remarques sur ce bill.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député a déjà parlé

Honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.):

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (l'honorable M. Ross) qui propose l'ajournement du débat, a appuyé la motion pour la deuxième lecture du bill.

M. CHARLTON : Si l'on me permet de parler sur la motion d'aujournement du débat——

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas pouvoir accepter la motion d'aujournement du débat, parce que l'honorable député qui la propose a déjà appuyé la motion demandant la deuxième lecture du bill.

M. CHARLTON : On a été asez bon, cet après-midi, d'accorder trois ou quatre minutes à l'honorable député de Jacques-Cartier——

M. l'ORATEUR : Il n'y a pas de motion devant la Chambre excepté celle de la deuxième lecture du bill.

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

M. CHARLTON : J'espère que cette motion sera adoptée. Je suis très reconnaissant à mon honorable ami d'être venu à mon secours avec tant de bonté, et j'espère que sa motion ne sera pas retirée et que la Chambre l'adoptera tout probablement. Je désire cependant dire quelques mots au sujet du bill qui est maintenant soumis à la Chambre. La loi du travail des aubains de 1897, article 5 chapitre 11, permettait aux industries nouvellement établies au Canada de faire venir de l'étranger des ouvriers d'élite au cas où l'on ne pourrait trouver ces ouvriers au Canada. L'exemption ne s'appliquait pas aux industries déjà établies. Le bill que j'ai l'honneur de soumettre à cette Chambre propose d'éliminer les mots : " dans toute industrie nouvelle non encore

établie au Canada " et de permettre d'employer tels ouvriers d'élite qu'il ne sera pas possible d'obtenir dans le pays : je ne puis comprendre pourquoi l'on a fait en 1897 cette distinction entre une industrie déjà établie et une industrie nouvelle, pourquoi les industries nouvelles sont seules admises à profiter de cette permission. Je ne crois pas qu'aucun autre pays au monde ait une loi semblable. La loi du travail des aubains est basée, suivant moi, sur un principe absolument faux. Elle a été adoptée—peut-être n'ai-je pas le droit de l'avouer—mais elle a été adoptée ainsi que nous le savons tous, en représailles d'une loi semblable adoptée par le Congrès des Etats-Unis, loi très injuste et que l'on a voulu mettre en vigueur de l'autre côté des lignes, mais l'opinion américaine s'est montrée tellement hostile à cette loi absurde que nous avons empruntée en 1897 aux Etats-Unis que ceux-ci ne la mettent pas en vigueur contre nous aujourd'hui. Des centaines d'ouvriers demeurant à Windsor traversent tous les matins à Détroit pour y faire leur journée de travail, bien qu'en vertu de la loi, les autorités américaines pourraient renvoyer tous ces ouvriers à Windsor. C'est la même chose à Buffalo et dans d'autres villes de la frontière. Les ouvriers canadiens vont travailler dans ces villes en violation de la loi du travail des aubains, et personne ne les en empêche. Cela ne nous empêche cependant pas de conserver dans nos statuts une loi qui, bien qu'elle ne soit pas rigidement mise en vigueur, n'en est pas moins, à cause de ces restrictions à l'emploi d'ouvriers d'élite étrangers, un empêchement au développement des manufactures, empêchement qui devient très oppressant et très dommageable.

M. TAYLOR : L'honorable député voudra-t-il nommer un seul manufacturier qui ait souffert de cette loi ?

M. CHARLTON : Oui. J'en suis un, moi-même ; et je puis donner les noms de plusieurs manufacturiers si mon honorable ami le désire. Ce bill m'a été confié par l'Association des manufacturiers qui m'a dit que l'article en question était très dommageable à l'industrie. A l'époque où nous vivons, on sait que la concurrence entre les nations manufacturières est très vive. Les manufacturiers de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la Russie et des Etats-Unis connaissent toute l'importance d'adopter les méthodes de fabrication les plus modernes, et les manufacturiers actifs et progressifs ne sont pas lents à se servir de toutes les inventions qui sont de nature à diminuer le coût de production. L'adoption de machines nouvelles a donné aux Etats-Unis la première place dans la commerce de chaussures et de différents autres articles manufacturés. L'Allemagne, l'Angleterre, la Russie et autres pays importent leur outillage pour la fabrication des chaussures des Etats-Unis ; ils importent aussi l'outillage pour la production du fer en gueuse, l'outillage pour l'acier et la fabrication de divers articles manufacturés ; or il est nécessaire avec chaque importation d'outillage, de faire venir en même temps des experts des pays où ces outillages sont fabriqués afin de les mettre en marche. Or en vertu de notre loi actuelle le Canada ne peut profiter des avantages que donnerait l'introduction au pays des inventions et outils améliorés et perfectionnés dont l'objet est de réduire le coût de production des articles manufacturés, parce que la loi défend au manufacturier canadien de faire venir d'un pays étranger les ouvriers experts pour mettre son nouvel outillage en marche et enseigner aux ouvriers canadiens comment s'en servir.

Les unions ouvrières sont, je suppose, opposées à mon bill. Elles voient la question sous un tout autre jour et ne comprennent pas la portée de ce que je propose.

S'ils n'en étaient pas empêchés, les fabricants introduiraient en Canada un outillage perfectionné que les besoins du jour rendent nécessaire.

Le bill ne propose pas de donner aux manufacturiers le droit d'employer ou d'importer au Canada des ouvriers d'élite que l'on peut se procurer au Canada. Le bill propose simplement que les dispositions concernant les ouvriers d'élite soient appliquées à toutes les manufactures et que l'on pourra importer ces ouvriers d'élite pour toutes les manufactures, si l'on ne peut obtenir ces ouvriers au Canada. Qui peut s'opposer à cela ? Quelle objection peut-il y avoir à accorder aux manufacturiers la permission d'améliorer leurs méthodes de production, et d'introduire dans le pays l'outillage le plus amélioré et le plus moderne qui leur permettra de soutenir la concurrence de leurs rivaux des Etats-Unis et des autres pays. Ils y sont obligés s'ils ne veulent pas se laisser distancer dans la course. Mais cette loi qui les empêche de faire venir au pays des ouvriers d'élite et des experts pour mettre leur outillage en place et en marche, et aussi en instruire d'autres, fait tort aux industries manufacturières du Canada. Il est certainement de notre devoir d'accorder aux manufactures une protection, des avantages et des privilèges raisonnables.

Nous ne devrions pas les empêcher d'introduire au pays des méthodes, des moyens et des outils qui leur permettront de réduire le coût de la production, d'augmenter la puissance productive de leurs employés, et de les mettre en position de soutenir la concurrence contre les manufactures qui sont pourvues de tous ces moyens. La restriction imposée à l'importation d'ouvriers d'élite ou ouvriers experts, seulement lorsque ceux-ci ne peuvent être obtenus au Canada, protégera les intérêts des artisans canadiens et empêchera tout abus. Le manufacturier n'est pas pour payer des salaires élevés à des ouvriers ou experts importés s'il peut les avoir au Canada à cinquante ou soixante

pour cent de moins. Dans aucun cas un manufacturier n'importera des artisans lorsqu'il pourra en obtenir dans le pays, et vous avez là une sauvegarde contre tout abus de cette permission. Je propose donc la deuxième lecture de ce bill qui élimine l'article concernant les industries établies au Canada et permet à tout manufacturier canadien d'importer des ouvriers d'élite lorsqu'il n'est pas possible d'en obtenir au Canada.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Mon honorable ami dit qu'il est nécessaire d'apporter cet amendement à la loi parce qu'il arrive que de temps à autre les manufacturiers installent des outillages nouveaux dans leurs établissements et qu'ils n'y a pas au Canada d'ouvriers capables de les mettre en opération. Il est possible que cela se produise de temps à autre, mais je serais porté à croire que nos artisans sont assez ingénieux pour pouvoir, si on leur donne les leçons nécessaires, apprendre comment se servir des outillages nouveaux.

Voici un exemple qui vient à ma mémoire. Je me rappelle parfaitement qu'un jour un établissement manufacturier avait fait venir ce que l'on supposait être une pièce de mécanique très compliquée, et il n'y avait pas au Canada d'ouvriers capables de la mettre en mouvement. Le propriétaire vint me trouver et me demanda ce qu'il devait faire. Ce n'était pas à moi de lui dire comment s'y prendre, mais je lui indiquai une méthode très simple de résoudre la difficulté. Au lieu d'importer une armée d'artisans déjà habitués à se servir de cet outillage nouveau, je lui suggérai d'avoir quelqu'un pour donner des leçons à ses propres ouvriers. C'est ce qu'il fit et en très peu de temps ses ouvriers, des Canadiens, étaient capables de se servir de ces outils. En agissant ainsi, je crois que l'on pourrait surmonter plusieurs des difficultés dont parle mon honorable ami. Si nous adoptions cet amendement ce serait peut-être ouvrir la porte à un abus de cette loi qui a été mise dans nos statuts, comme mon honorable ami le sait, plus par nécessité que par goût. Conséquemment, je suis favorable à l'amendement de l'honorable député de Cumberland, demandant que le débat soit ajourné.

L'amendement (Logan) est adopté et le débat ajourné.

## ACTE MODIFIANT L'ACTE RELATIF A LA MARQUE DES COLIS DE FRUITS.

M. HENDERSON propose la deuxième lecture du bill (n° 130) intitulé : "Acte modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, de 1901."

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : M. l'Orateur, l'honorable député de Halton (M. Henderson) me ferait plaisir s'il suivait l'exemple de l'honorable député de Wentworth (M. Smith), et remettait son bill à la prochaine séance, afin que le ministre de l'Agriculture puisse s'en occuper lui-même.

M. HENDERSON : J'accéderais avec plaisir au désir exprimé au nom de l'honorable ministre de l'Agriculture en son absence, si je pouvais avoir l'assurance que ce bill reviendra devant nous pendant la présente session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HENDERSON : Alors j'accède à la demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre de l'Agriculture est arrivé à Ottawa, ce soir, et il pourra s'occuper lui-même du bill la prochaine fois que les bills publics viendront devant la Chambre.

M. HENDERSON : Lundi prochain la Chambre sera en congé et les bills publics ne reviendront que dans deux semaines.

Le MINISTER DES FINANCES : Il y aura un autre jour. Je puis donner cette assurance à mon honorable ami.

Le bill reste en suspens.

## PROHIBITION DE L'IMPORTATION, DE LA FABRICATION OU DE LA VENTE DES CIGARETTES.

M. BICKERDIKE propose la deuxième lecture du bill (n° 133) intitulé Acte à l'effet de prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes.

M. l'ORATEUR : Je dois dire que je ne crois pas que les formalités nécessaires au dépôt de ce bill aient été suivies. Je n'ai pas lu ce bill avant son dépôt, et je ne pouvais dire, lorsqu'il a été présenté à la Chambre, s'il n'aurait pas dû l'être d'abord en comité général ou demander permission à la Chambre de le présenter sans cette formalité. Je constate maintenant que le bill a pour but de prohiber l'importation, la fabrication et la vente dans le pays des cigarettes ou de papier à cigarettes. On a souleve le point l'autre jour, lorsque ce bill a été présenté, qu'un bill de ce genre ne pouvait être proposé que par un membre du cabinet, et non par un député, parce qu'il affecte le revenu. Cette prétention était une interprétation erronée de nos règles parlementaires, parce que la règle 86, qui s'applique au point soulevé l'autre jour, prescrit que la Chambre ne pourra adopter aucune résolution, ayant pour but d'affecter une partie quelconque du revenu public, et ne peut non plus imposer aucune taxe ou impôt qui n'aura pas au préalable été recommande par un message du Gouverneur général. Ce bill, bien qu'il affecte le tarif, n'impose aucune taxe ou impôt, et il peut alors être présenté par un simple député. Mais dans ce cas là il faut que la

proposition vienne du comité général de la Chambre. Un bill affectant le commerce ou proposant un changement des lois sur le commerce doit d'abord être examiné en comité général. Voici comment se lit à ce sujet la règle 41 :

Aucun bill relatif au commerce ou modifiant une loi existante sur le commerce ne doit être soumis à la Chambre tant que la proposition n'a pas été examinée d'abord en comité général et agréée par la Chambre.

Cette règle de procédure a été généralement observée dans les communes d'Angleterre et dans les assemblées législatives des colonies jouissant d'un gouvernement constitutionnel, bien que l'Angleterre ou ses colonies, à part le Canada, n'aient pas comme nous une règle aussi explicite, ainsi que le dit Bourinot à la page 591 et 592 de son ouvrage. Nous avons en Angleterre comme en notre pays certains précédents sur la question. Je ne veux pas entreprendre de les citer tous, mais on me permettra de mentionner le précédent de 1883 que l'on trouve dans le journal de la Chambre des communes et à la page 377, où l'on voit qu'un bill pour réglementer ou prohiber le trafic des boissons enivrantes fut présenté d'abord dans le comité. En 1885 un bill pour amender certaines parties de la loi des licences de 1883, fut aussi présenté en comité. En 1880 et 1885 un bill réglementant la vente des fertilisants origina aussi en comité et il en fut de même en 1886 du bill réglementant la manufacture et la vente de la margarine et autres beurres artificiels. J'en conclus donc que ce bill n'a pas été présenté à la Chambre en suivant les formalités requises, et que le fait de le présenter en vertu d'une motion spéciale serait s'écarter de la coutume suivie en de nombreux cas et précédents. Je déclare la motion pour la deuxième lecture du bill irrégulière et hors d'ordre.

M. BICKERDIKE : Tout en me soumettant à votre décision, M. l'Orateur, je veux appeler votre attention sur le fait que je me préparais à demander que la Chambre se forme en comité général. Je me base sur la décision de M. l'Orateur Cockburn, donnée en 1868, et qui est comme suit :

La Chambre peut, lorsqu'elle se forme en comité général, reprendre à l'égard d'un bill qui aurait dû être présenté d'abord en comité général ou sur permission de la Chambre, la procédure qui aurait dû être suivie en premier lieu.

M. l'ORATEUR : Ceci n'a pas été fait dans le cas présent. Dans l'exemple cité par l'honorable député (M. Bickerdike) la résolution avait été adoptée en comité général lorsque la motion pour la deuxième délibération du bill a été faite. Dans ce cas-ci cette procédure n'a pas été suivie.

M. BICKERDIKE : Je propose que la règle soit suspendue et que la Chambre se forme en comité général.

M. l'ORATEUR : Cette motion ne peut être faite sans le consentement unanime de la Chambre.

M. BICKERDIKE : Je n'ai aucun doute que la Chambre consentira, car nous devrons toujours avoir une discussion sur ce bill un jour ou l'autre.

M. LEMIEUX : Je crois que la règle 31 des règlements exige qu'il soit donné deux jours d'avis.

M. l'ORATEUR : Ou il faut le consentement unanime de la Chambre à cette motion.

M. INGRAM : M. l'Orateur, pourriez-vous nous dire pourquoi vous n'avez pas fait ces objections auparavant ? Cela aurait sauvé du temps.

M. l'ORATEUR : Parce que, ainsi que je l'ai expliqué il y a un instant, je n'avais pas encore lu le bill, et je ne pouvais pas décider si son but était celui que j'ai indiqué.

M. MONK : Je crois qu'il est juste de demander si, vu le vote qui a été donné en faveur de la résolution proposée par mon honorable ami (M. Bickerdike) si le gouvernement ne prendra pas quelque moyen de remédier à la difficulté qui, après tout, n'est qu'une question de formalité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien dans les circonstances qui engage le gouvernement à intervenir. M. l'Orateur a expliqué que ce bill pourrait être proposé de nouveau au moyen d'une résolution, et l'honorable député n'a qu'à donner avis de sa résolution en la manière ordinaire et suivre en comité la procédure nécessaire pour présenter son bill. Cela ne demande aucune action de la part du gouvernement.

M. BICKERDIKE : Le gouvernement me donnera-t-il une occasion de présenter mon bill si je me conforme à cette procédure ? Il sera peut-être un peu tard pour cette session.

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose viendra en délibération plus tard. En attendant, que l'honorable député suive la procédure indiquée par M. l'Orateur.

Le bill est retiré.

## INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR —AMENDEMENT A LA LOI DE 1898.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose la deuxière lecture du bill (n° 136) tendant à modifier la loi de 1898 relativement à l'inspection des bateaux à vapeur. Ce projet de loi tend à remédier à certains griefs dont se plaint l'Association nationale des mécaniciens de la marine du Canada. Cette société a adressé au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) et à d'autres membres de cette Chambre des circulaires où ils exposent leurs

griefs sous sept chefs différents. Voici les trois premiers :

Que chaque vaisseau soumis aux dispositons de la loi d'inspection des bateaux à vapeur du Canada ait d'urgence à son bord des mécaniciens porteurs de certificats.

2. Que tous les certificats temporaires soient abolis.

3. Que les mécaniciens, porteurs de certificats de 4me classe, soient autorisés à prendre la direction de bateaux de la force nominale de 5 chevaux, à cylindre unique, jusqu'à ceux de la force nominale de 10 chevaux, du type "compound".

Le projet de loi que j'ai présenté fera disparaître les griefs spécifiés sous ces différents chefs. Quant aux griefs énumérés dans les autres sous-titres de la pétition des mécaniciens de la marine du Canada, ce projet de loi ne saurait y remédier, puisqu'ils touchent à des sujets réglementés par décret du conseil adopté par l'exécutif, sur recommandation du ministre de la Marine et des Pêcheries. Voici ces sous-titres :

4. Tout candidat aspirant à un certificat de quatrième classe doit compter 36 mois de service dans un atelier de construction pour les machines, à construire et à réparer les machines à vapeur, outre 12 mois de service dans la chambre de la machine à titre de graisseur ou de chauffeur, ou au lieu de ce service, il doit servir 48 mois à titre de graisseur ou chauffeur, de quart.

5. Que tous les candidats avant de se présenter à l'examen, pour obtenir des certificats, doivent faire examiner et vérifier leurs lettres de créance ou recommandations par le conseil subordonné de l'Association nationale des mécaniciens de la marine, dans la localité où ils résident.

6. Qu'en raison des conflits qui éclatent souvent entre les mécaniciens et les officiers de pont relativement à l'usage et à l'entretien des boyaux sur le pont des steamboats, ces boyaux étant souvent utilisés et pour incendie et pour le service du pont ; et cela exclusivement par les officiers de pont ; par conséquent, nous, les ingénieurs du Canada, demandons que la loi soit modifiée de façon que, après que ce boyau aura été mis dans la condition voulue et aura été examiné par l'inspecteur, toute la responsabilité pour l'entretien de ce boyau à incendie ou de pont soit transféré du mécanicien aux officiers de pont pour le reste de l'année.

7. Que l'arrêté du conseil autorisant les vaisseaux à naviguer dans les eaux canadiennes, abstraction faite des lois du Canada, ou de l'inspection et sous la direction de mécaniciens non munis de certificats, est préjudiciable aux intérêts de la marine canadienne, en ce que ces vaisseaux concurrencent les vaisseaux construits au pays, et constitue, en outre, une injustice envers ceux qui sont porteurs de certificats d'aptitudes exigés par les lois du pays. Nous demandons la rescision de cet arrêté et que tous les vaisseaux naviguant dans les eaux canadiennes soient soumis aux lois régissant les vaisseaux construits au pays.

Il est facile de saisir d'un seul coup d'œil la nature du projet de loi que je présente, et il est donc inutile d'en développer longuement les divers articles, avant qu'il soit étudié en séance de comité. Je tiens, toutefois, à faire remarquer au ministre de la Marine et des Pêcheries que s'il désire remédier aux griefs énumérés dans les quatre derniers sous-titres, il faudra qu'il fasse modifier l'arrêté du conseil en vigueur. En outre, afin de me rendre aux vœux de l'Association nationale des mécaniciens de la marine du Canada, j'appelle l'attention du ministre sur l'utilité de modifier la 5e partie des règlements, article 112, paragraphe "B", dont voici la teneur :

Les mécaniciens devront entretenir la pompe à incendie et les boyaux ainsi que leurs branchements en parfait état, de façon à ce qu'ils puissent être prêts au service au premier moment, et quand ils constateront qu'ils sont impres au service en raison de vétusté ou autre cause, ils rendront compte de leur état à l'inspecteur des coques, qui a fait l'inspection du vaisseau en dernier lieu.

Il faudrait modifier cet article en substituant le mot "mettre" au mot "entretenir" à la première ligne ; puis en rayant les mots "ou autre cause" à la quatrième ligne et en y substituant les mots "ou autres défauts" et en ajoutant à l'article le paragraphe suivant :

Et après l'octroi des certificats sous l'empire de la loi d'inspection des bateaux à vapeur, les boyaux et leurs branchements seront sous les soins des officiers de pont du steamboat, lesquels en seront responsables, et si jamais ils constatent que ces boyaux sont devenus impropres au service pour raison de vétusté ou autre cause, ils rendront compte de leur état à l'inspecteur des coques, qui a fait l'inspection du steamboat en dernier lieu.

Je recommandais aussi au ministre de faire subir les amendements qui suivent à la partie G de ses règlements ; les paragraphes B, C, D, et F, de l'article 1, devraient être abrogés, et les paragraphes suivants, substitués à ces derniers :

(b) Il devra avoir fait un apprentissage d'au moins trente-six mois dans un atelier de construction de machines à vapeur et avoir été employé à la construction et aux réparations des machines à vapeur, et avoir servi douze mois, à titre de graisseur ou de chauffeur d'un steamboat, ou s'il n'a pas fait cet apprentissage, il devra avoir été employé pendant au moins trente-six mois à titre d'ouvrier journalier dans quelque atelier, à la fabrication et aux réparations des machines à vapeur, et avoir servi douze mois dans la chambre de la machine d'un steamboat à titre de graisseur ou de chauffeur; ou—

(c) Il devra avoir servi au moins trente-six mois dans la chambre de la machine d'un steamboat à faire le quart, et douze mois dans la chambre de la machine d'un steamboat, à titre de graisseur ou de chauffeur ; ou—

(d) Il devra avoir servi au moins trente-six mois à titre de graisseur, de quart, dans la chambre de la machine d'un steamboat de la force nominale de trente chevaux-vapeur au moins, et douze mois dans la chambre de la machine d'un steamboat, à titre de graisseur ou de chauffeur ; ou—

(e) Il devra avoir servi au moins quarante-huit mois, à titre de chauffeur, de quart, dans la cale des feux d'un steamboat de la force nominale de trente chevaux-vapeur au moins.

(f) Et dans chacun des cas de service ci-haut énumérés, douze (12) mois de service dans un atelier de construction pour les chaudières, à

la fabrication et aux réparations des chaudières à vapeur pourront être acceptés au lieu de douze mois du service dénommé, pourvu toutefois qu'il ait servi au moins douze (12) mois dans la chambre de la machine d'un steamboat, à titre de graisseur ou de chauffeur.

Le fond même de tous ces griefs semble se résumer au fait qu'un candidat peut s'adresser au ministère et en obtenir un certificat l'autorisant à remplir la charge de mécanicien sur les différents steamers qui naviguent dans les eaux canadiennes. Ils allèguent qu'on a accordé cette autorisation et des certificats à différents mécaniciens, sans qu'il y eût urgence, la conséquence étant que certains mécaniciens ont été privés d'emploi. Ces messieurs me disent qu'il n'y a réellement pas de nécessité d'accorder ces certificats à des mécaniciens non autorisés comme ceux qui ont fait ces demandes par le passé. Je ne me porte pas garant de ce fait qui n'est pas venu à ma connaissance personnelle ; mais à mon avis, ils prétendent à bon droit qu'on devrait d'abord donner de l'emploi aux mécaniciens porteurs de certificats, avant d'accorder des certificats à ceux qui en font la demande. Si le ministère voit à ce que les règlements en vigueur soient modifiés dans le sens suggéré par l'association des mécaniciens de navire du Canada, cette réforme tendra à faire disparaître dans une large mesure les griefs formulés. Cette association est un corps nombreux et influent au pays. Elle a tenu des assemblées en différents endroits et la circulaire qui m'a été adressée vient de Saint-Jean, N.-B. Si je ne me trompe, chaque député a dû recevoir un exemplaire de cette circulaire et la plupart de mes collègues, sinon tous, ont sans doute entendu parler du président de l'association, qui a passé quelques jours à Ottawa.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : M. l'Orateur, à titre de ministre de la Marine et des Pêcheries, je ne m'oppose nullement à ce que le bill soit voté en deuxième délibération, puis renvoyé au comité général, qui rendra compte de ses délibérations ; car jusqu'aujourd'hui je n'ai pas encore réussi à obtenir de mes fonctionnaires un rapport circonstancié sur la question. Quant au fond même du bill, m'est avis qu'il renferme d'excellentes propositions, tandis qu'il y en a d'autres qui n'ont pas la même valeur ; et avant de discuter cette mesure comme elle le mérite, je tiendrais à obtenir des fonctionnaires de mon ministère les renseignements voulus.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Puis-je demander au ministre si les officiers de l'association dont nous a parlé le député de Simcoe-nord, n'ont pas eu une conférence avec lui dernièrement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Effectivement, et j'ai demandé au ministère un rapport que je n'ai pas encore réussi à obtenir, en raison de l'ouverture de la navigation et de l'absence de presque tous les fonctionnaires.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : Je tiens à savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a entendu tous les intéressés. Comme le ministre le sait, c'est une question fort complexe et le projet de loi qui vient d'être présenté peut entraîner des conséquences plus sérieuses que sa simple teneur ne l'indique. Je ne veux pas soulever d'opposition contre cette mesure ; seulement je suis d'avis que le ministre sera mieux en mesure de rendre justice à tous les intéressés s'il fait imprimer et distribuer ce bill afin de mettre le pays en lieu de connaître les dispositions de cette mesure, avant qu'elle devienne loi. Le ministre, j'espère, ne se bornera pas à étudier un seul côté de la question.

M. F. W. McCREARY (Selkirk) : Je n'ai pas eu le temps d'étudier sérieusement cette proposition ; mais je prie le ministre de la Marine et des Pêcheries de tenir compte des lacs situés à l'ouest, où il est quelquefois difficile d'obtenir des mécaniciens, comme le veut la loi d'inspection des steamboats.

Sur le lac Winnipeg, il y a dix ou quinze bateaux employés pour hâler les rets aux pontons. Il y a, en outre, deux ou trois remorqueurs qui desservent Selkirk et Norway-House. On compte aussi un ou deux steamers sur le lac Winnipegoosis. J'ai entendu les propriétaires de ces vaisseaux se plaindre de la difficulté d'obtenir des mécaniciens compétents dans ces parages, et si ce bill est adopté, il deviendra presque impossible d'obtenir les services de mécaniciens autorisés pour la courte saison de navigation, sans compter qu'ils demanderont des salaires exorbitants. Je ne veux pas m'opposer à ce bill ; je demande seulement au ministre de tenir compte des besoins de ces lacs, avant de laisser adopter ce projet de loi, cette session-ci.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria) : Le besoin de mécaniciens, il faut l'avouer, se fait vivement sentir. Je sais qu'à Toronto, en ce moment, il y a un comité qui est à la recherche d'un certain capitaine Sullivan dont le bateau s'en va à la dérive, faute d'un mécanicien pour le remorquer. On le voit, le besoin de mécaniciens se fait vivement sentir.

M. D. HENDERSON (Halton) : J'ai été fort surpris, je l'avoue, de voir un simple député présenter une proposition de loi de cette nature, qui devrait être laissé à l'initiative du gouvernement. J'ignore pourquoi le député de Simcoe-nord a présenté ce bill. Je ne sais s'il a entrepris cette tâche sans avoir, au préalable, consulté le ministère de la Marine et des Pêcheries. Quoi qu'il en soit, je suis d'avis qu'un projet de loi de ce genre devrait venir du ministre qui porte la responsabilité de pareilles mesures législatives, entouré qu'il est de fonctionnaires qui ont devoir de lui donner tous les renseignements

voulus pour le mettre en état d'élaborer un projet de loi convenable. La Chambre, j'en suis sûr, accueillerait une mesure ainsi rédigée avec beaucoup plus de confiance qu'elle n'en saurait témoigner à l'endroit d'une proposition de loi présentée par un simple député ; car alors, nous aurions la certitude que ceux qui ont toutes les aptitudes voulues pour traiter ces questions ont mûrement étudié le projet de loi.

J'ai étudié un ou deux articles de ce bill, et je ne vois rien qui m'autorise à croire qu'on doive adopter ces amendements. Il y a tout lieu de penser qu'il existe ici quelque autre mobile que celui du bien public; peut-être vise-t-on à faciliter à une certaine catégorie de personnes l'accès à certains emplois, chose qui n'arriverait pas, si le gouvernement prenait l'initiative de pareille mesure. Le ministre de la Marine devrait sérieusement étudier la question, et s'il tient à sauvegarder la dignité de la haute charge qu'il exerce, il se gardera de permettre même à un de ses partisans de le devancer en saisissant la Chambre d'une mesure législative de cette importance. A mes yeux, toute l'économie de la loi relative à l'inspection des bateaux à vapeur est de la plus haute importance. Cette loi, ayant pour but la protection de la vie et de la propriété, elle mérite d'être élaborée avec le plus grand soin, et il faut l'entourer de toutes les sauvegardes que peuvent y apporter les plus habiles fonctionnaires de l'Etat à qui ce soin incombe. Il y aurait danger à abandonner cette besogne à un comité de la Chambre, qui n'a ni l'expérience ni l'habileté des fonctionnaires qui doivent en premier lieu se prononcer en pareille matière. Le ministre, je l'espère, prendra la chose en considération, et sauvegardera les intérêts du pays en utilisant, pour l'élaboration de ce bill, tous les renseignements que possèdent les fonctionnaires de son ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable M. Sutherland) : Les objections soulevées par le député d'Halton (M. Henderson) ne me semblent guère sérieuses. L'association à la demande de laquelle mon honorable collègue a soumis ce bill à la Chambre, constitue une classe considérable, importante et très influente de notre population et elle a sans doute fait des représentations d'année en année au ministre et au ministère ainsi qu'aux menbres de cette Chambre. Le député de Simcoe-nord a parfaitement droit, au même titre que tout autre député, de présenter une mesure législative de ce genre, et c'est une excellente manière d signaler la chose à l'attention de la Chambre et du pays. Un de nos collègues propose que le bill soit imprimé et distribué parmi ceux qui doivent être mis en lieu d'étudier les vues de l'association au sujet de la loi proposée. C'est bien à tort qu'on critique l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries, car ses observations prouvent que son ministère prend un vif intérêt à la question, dans le but de protéger l'intérêt public, et il nous a informé que le délai qu'il demande est d'urgence, puisqu'il n'a pas encore reçu de rapport des spécialistes de son ministère à ce sujet. Pour ma part, j'incline à croire que quelques-uns des amendements demandés par cette association sont parfaitement justifiables, au point de vue de l'intérêt public ; quant à certaines modifications, il peut y avoir divergence d'opinion; et à cet égard, je m'accorde à dire avec le député d'Halton qu'on devrait demander à ceux qui sont versés dans ces questions de faire rapport au ministre et à la Chambre et de nous faire bénéficier de leur expérience. En même temps, à mon avis, mon honorable collègue remplit un devoir important envers une classe importante de notre population et envers le public, en soumettant cette question à la Chambre; car il est difficile pour ceux qui ne sont pas versés dans ces questions de comprendre les représentations faites par les intéressés.

M. CLANCY : L'honorable député ne doit pas oublier qu'il y a un grand nombre d'individus au pays, n'ayant jamais subi d'examens, ni appartenu à aucune association, et qui pourraient rendre des services importants, en raison de leur expérience et de leur âge. Voilà une classe d'individus qui seraient entièrement éliminés et mis au rencart, si ce projet de loi était adopté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En pareilles circonstances, la Chambre se donnera garde d'adopter une mesure législative qui tendrait à sanctionner une injustice envers une importante classe de notre population. On le sait, il y a nombre d'individus aptes à faire cette besogne, qui ne sauraient subir avec succès un examen de nature technique, et c'est là un des grands embarras qu'on éprouve, quand il s'agit de légiférer en pareille matière. Du reste, c'est là une difficulté à laquelle sauront sans doute parer les fonctionnaires du ministère chargés de cette besogne. Il faut d'abord se préoccuper du public qui se sert de ces bateaux à vapeur, en ensuite il faut se garder de commettre une injustice envers cette classe de notre population dont il a été question. A mon avis, on pourrait, par voie législative, réformer graduellement cette catégorie d'individus qui se livrent à cette carrière.

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

## INSPECTION DES TISSUS.

M. W. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Je propose la deuxième délibération du bill (n° 137) tendant à réglementer la vente des tissus et statuant sur leur inspection. Le titre du bill indique suffisamment le but visé dans cette mesure. L'idée maîtresse

du projet de loi est contenue dans le troisième article dont voici la teneur :

3. Tout fabricant de tissus doit marquer ou étiqueter ces étoffes en lettres ou chiffres imprimés et bien lisibles qui ne peuvent s'enlever qu'à dessein ; et cette marque ou étiquette doit porter l'indication exacte des espèces de fibres dont se composent ces étoffes et les proportions respectives dans lesquelles elles s'y trouvent employées.

Ce bill, ainsi que je l'ai fait observer en le présentant, est d'une grande importance pour le public en général et il intéresse tout particulièrement les producteurs de laine et incidemment les fabricants de lainages. Je dois dire que cette mesure a été élaborée par l'association des éleveurs de moutons des Territoires du Nord-Ouest, et que c'est à leur demande que je la présente. Le commerce de la laine dans les Territoires du Nord-Ouest, comme dans le reste du pays, est depuis longtemps dans un état de marasme et de stagnation. Mes honorables collègues le savent sans doute, en dépit de la grande prospérité qui règne partout, les prix de la laine sont à la baisse non seulement au pays, mais dans le monde entier. En Angleterre, dans le cours des années dernières, nombre de fabricants de lainages ont dû fermer leurs établissements. En France, nombre de fabriques de lainages ont dû être transformées en fabriques de coton et au Canada la production et la vente de la laine ne sont réellement plus lucratives. C'est surtout dans les Territoires du Nord-Ouest que cette stagnation commerciale se fait le plus vivement sentir, au point que l'élève des moutons ne se fait plus qu'au point de vue de la boucherie, étant donné que la production et la vente de la laine ne rémunèrent plus les capitaux. Les éleveurs de moutons des Territoires du Nord-Ouest pensent qu'une mesure législative comme celle que je présente produira peut-être de bons résultats. Dans les territoires, il y aurait de grandes ressources pour l'exploitation de l'industrie lainière, si la situation économique était meilleure. Les conditions naturelles sont des plus favorables. Dans ces parties sud et ouest, il y a une grande zône de territoire qui se prête bien mieux à l'élevage des moutons qu'à celui des bestiaux. Il y a une contrée couvrant plus de dix millions d'acres, bornée au nord par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont le centre de la frontière nord serait à un endroit près de Swift-Current. Il y a, au sud de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, une zône de près de dix millions d'acres qui se prête bien mieux à l'élevage des moutons qu'à celui des bestiaux. La situation actuelle, dans tous les pays du monde, a créé un sentiment général d'alarme chez les éleveurs de moutons, et dans une certaine mesure, chez les fabricants de lainages. Mes honorables collègues le savent, sans doute, l'année dernière, à l'époque de la conférence impériale, il s'est tenu à Londres une autre conférence à laquelle assistaient des représentants de presque toutes les colonies dotées d'une industrie lainière, et le sentiment d'alarme dont je viens de parler s'est traduit au sein de la conférence. La cause assignée pour l'état de marasme et de stagnation où se trouve l'industrie lainière tient à ce que dans la fabrication des tissus dont il est question dans ce bill la pratique de la substitution s'est fortement développée et qu'on fait entrer, dans une large mesure, des cotons dans la texture des étoffes qu'on vend au public comme de purs lainages.

Toutes les autorités que j'ai eu l'avantage de rencontrer s'accordent à dire que la cause principale de la dépression en question réside dans la falsification des lainages. On ne saurait imputer cette dépression à la surproduction, car l'accroissement de la production des lainages et des laines peignées n'a pas correspondu à l'augmentation de la population des différents pays du monde. Une des causes principales, de l'aveu des autorités, c'est l'usage de plus en plus général de cotons dans la fabrication des tissus où il n'entrait jadis que de la laine. Et, comme je l'ai fait observer, ce qui a rendu la chose possible, c'est le progrès réalisé dans l'art de colorer et de dessiner les tissus de coton. L'usage croissant du coton de rebut (shoddy) est une autre cause de dépression. Voici un extrait des délibérations du congrès international des éleveurs de bestiaux, tenue à Chicago :

Il y a plusieurs catégories de camelotte (shoddy). La meilleure se compose des balayures des boutiques des confectionnaires et des fonds de sacs à chiffons des pays civilisés. La pire de toutes qui constitue la plus forte partie utilisée en Amérique vient des chiffons et drilles jetés au rancart par les mendiants et les lazarets d'Europe, et contenant tous les germes de la corruption et de l'infection. Ces déchets sont ramassés par les chiffonniers dans les quartiers sordides et les ruelles des villes et expédiés par chargements de vaisseaux en Amérique où ils sont achetés par une certaine classe de fabricants, qui, afin de déguiser ce produit infect, le baptisent du nom de " fibre laineuse ". Il faut se rappeler, toutefois, lorsqu'on déchire ce " shoddy " en morceaux, avant de le transformer en tissu, il est tellement pourri qu'il n'en sort que de la poussière, et pour obtenir deux bouts, afin de pouvoir le filer, on y mêle une minime quantité de laine ou de coton, afin de lui donner quelque consistance. Après qu'il a été tissé, il passe aux mains de détaillants sans scrupule qui vendent ce produit à la classe ouvrière, et de fait à toutes les classes de la société, à titre de " laine pure ", et obtiennent ainsi pour un vêtement valant à peine trois ou quatre dollars le triple de cette somme. Encourager pareille fraude est tout simplement mettre les sales chiffons et drilles des miséreux de l'Europe en concurrence avec les producteurs de laine de l'Amérique et d'ailleurs ; c'est voler les consommateurs qui portent des vêtements de laine, en leur vendant ce produit sous un faux nom.

Si ces affirmations sont conformes à la vérité des faits—et il n'est guère probable que l'Association des éleveurs de bestiaux

d'Amérique affirmeraient pareille chose, si elle n'était pas vraie—on comprend que, abstraction faite de la fraude et de la supercherie pratiquées il y a un grave danger d'infection, et il serait utile de prendre les mesures législatives voulues pour parer à ce danger.

La nécessité de protéger les acheteurs de détail, relativement à la pureté des articles qu'ils achètent, est actuellement admise de toutes parts. Dans les premières phases de son existence, la société n'avait pas besoin de cette protection, parce que chaque individu et chaque famille confectionnaient de leurs propres mains tout ce dont ils avaient besoin. Or, le développement du commerce dû aux progrès de la civilisation a rendu cette protection nécessaire et il devient de plus en plus urgent de protéger les acheteurs dans tous les articles dont ils ont besoin. C'est ainsi que dans tous nos grands centres de population, il y a l'inspection quotidienne du lait. Il en est de même du beurre et nous avons une loi prohibant la vente de l'oléomargarine, en guise de beurre. Ces années dernières, le parlement a également porté des lois sur l'inspection des fruits. Il y a encore bien des articles qui ne sont pas soumis à pareille inspection, mais à l'égard de nombre d'articles qui entrent dans la consommation quotidienne, la tendance est d'assurer protection au public, au moyen d'un système régulier d'inspection. Du reste, tout le monde s'accorde à dire que cette protection est nécessaire relativement à nombre de ces articles, du moment que la chose est possible. Il ressort des faits que j'ai cités qu'en matière de tissus, la protection du public est d'urgence. L'usage de cette camelote (shoddy), je le répète, tend à s'accroître de plus en plus. En Angleterre, cet article a acquis une grande vogue.

On dit qu'aujourd'hui, en Angleterre, il s'emploie jusju'à 130,000,000 de livres de camelote dans une production globale de laine de 500,000,000 de livres, et aux Etats-Unis, même en dépit des droits énormes dont est frappé l'importation des chiffons et drilles, l'usage de cette camelotte pour une seule année, figure pour 34,000,000 de livres dans une production totale de 400,000,000 de livres. On affirme que dans un rayon de trente milles de la ville de Bradford, il y a grand nombre de fabriques où pour chaque balle de laine employée on utilise dix balles de camelote et dans quelques fabriques de soi-disant lainages, on n'utilise pas une livre de laine par année. J'ai sous les yeux le témoignage d'un important producteur de laine, l'honorable George W. Wallace, de Santa-Fe, Nouveau-Mexique, qui affirme que quatre-vingt-dix pour cent des lainages vendus aux Etats-Unis contiennent du coton, et que dans quarante-cinq pour cent de ces lainages, la proportion de coton est de plus des trois quarts. Même s'il était admis qu'il est avantageux d'acheter des cotonnades où il y a de 10 à 15 pour 100 de laine, reste toujours la fraude qui consiste à vendre comme entièrement faits de laine des articles dans la fabrication desquels il n'est pas entré 50 pour 100 de laine. Il faut protéger le public contre cette fraude si c'est possible. Est-ce bien possible ? A cette question je dois répondre que——

M. HENDERSON : Je soulève une question d'ordre. A mon avis, ce bill a été présenté à la Chambre d'une façon irrégulière. Comme il touche au commerce, il aurait fallu le présenter d'abord par voie de résolution. D'après la décision que vous venez de donner, le bill en discussion rentre dans la même catégorie que la proposition de loi du député de Montréal (M. Bickerdike). Si vous décidez que ces bills doivent être présentés par voie de résolution, alors il est inutile de prolonger ce débat. Je demande une décision.

M. SCOTT : Si mon honorable collègue veut bien différer de quelques minutes sa question de règlement, j'établirai celle que je me propose de soumettre à la Chambre.

M. HENDERSON : Puisque la procédure à suivre pour la présentation des projets de loi a été mûrement étudiée et que la similarité des deux bills est si parfaite, à coup sûr il est facile de décider sur le champ la question d'ordre.

M. l'ORATEUR : La question de règlement soulevée par l'honorable député (M. Henderson) me paraît bien fondée. Cette même question est venue sur le tapis il y a quelques années. Les projets de loi relatifs à l'inspection des principales denrées de provenance domestique ont généralement été basés sur des résolutions. Si je ne me trompe, le bill en discussion statue sur l'inspection de certains articles. Or, il existe des décisions à cet égard. Il a été décidé qu'un bill relatif au mesurage du bois de construction doit prendre naissance en comité général ; en outre, un bill, réglementant la vente du beurre n'a pas été voté en deuxième délibération faute d'avoir été présenté en comité général. Cette dernière décision s'applique, à mon avis, au bill de l'honorable député, et la motion relative à la deuxième délibération serait hors d'ordre.

## CONSTRUCTION D'UN BASSIN DE RADOUB—CONCOURS DU GOUVERNEMENT.

La résolution relative au paiement d'une subvention pour la construction d'un bassin de radoub est voté en deuxième délibération et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je présente le bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub.

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

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à onze heures et cinquantes minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 19 mai 1903.

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

### SURETE DES NAVIRES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 179) modifiant l'Acte concernant la sûreté des navires.

M. R. L. BORDEN : Quel est le but de ce bill?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a uniquement pour but d'assimiler la loi canadienne à la loi anglaise, concernant les chargements de pont sur les navires. C'est une affaire purement technique.

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

### CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je voudrais signaler à l'honorable premier ministre une dépêche que j'ai reçue de Dawson : " L'organe officiel, ici, dit qu'une commission a été nommée pour faire une enquête concernant la concession Treadgold," et on me demande si cette nouvelle est bien fondée. L'honorable premier ministre est-il en état de nous renseigner?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Cette nouvelle est prématurée, mais la commission sera nommée d'ici à quelques jours.

### TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 17) pour faciliter les arrangements en cas de conflits du travail sur les chemins de fer.—(Sir William Mulock.)

### SUBSIDES—CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET LAC SUPERIEUR.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. C. MARCIL (Bonaventure) : Je ne prends pas la parole pour m'opposer à cette motion, mais pour porter à la connaissance du parlement, une question de la plus haute importance pour le comté que j'ai l'honneur de représenter.

Il y a deux ans, une subvention a été accordée au chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, pour la construction de trente milles de voie ferrée. Dans l'acte autorisant l'octroi de subventions aux chemins de fer se trouve l'article suivant :

L'Exécutif pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille, pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

La subvention a été votée pour une longueur de trente milles, depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, et s'est élevée à $96,000. Je crois savoir qu'on est en instance auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux pour obtenir la double subvention, c'est-à-dire, une autre somme de $96,000. La loi, telle qu'elle existe, ne me permet pas de discuter l'opportunité de cette seconde demande, puisque la subvention sera accordée en vertu d'un arrêté du conseil, et payée.

La Chambre se rappelle que la compagnie, qui a été constituée en 1893, remit ce chemin en 1900 à des syndics, et vers la fin de 1900, de nouveaux pouvoirs furent accordés à ces syndics. Ces derniers ont construit environ trois milles de voie ferrée depuis deux ans. Je ne crains pas d'affirmer que les travaux de Carlisle à Paspébiac ont été faits presqu'exclusivement avec la subvention fédérale. Cette somme de $96,000 a été partagée en trois. Une somme de $35,000 a été mise à part pour la " Hamilton Bridge Work Co.", pour quatre ponts, sur laquelle $33,000 ont été payés.

Une autre partie de la subvention devait servir à compléter la plate-forme du chemin et les autres travaux s'y rapportant. On m'informe que $35,000 ont été payés pour ces travaux et que $10,000 sont encore dus. La troisième partie, une somme de $16,000, était réservée pour payer des dettes pour des matériaux, de la main-d'œuvre, de la pension, etc., fournis pour la construction de cette partie du chemin.

En vue de bien se rendre compte de la situation, concernant l'emploi de cette troisième partie de la subvention, le ministre des Chemins de fer, en décembre dernier, fit distribuer dans le comté de Bonaventure, à ma demande, une circulaire, invitant tous ceux qui avaient des réclamations contre la compagnie pour de la main-d'œuvre, des matériaux, de la pension, etc., à les adresser au

ministre sous forme d'affidavit. Ces réclamations ont été reçues et l'ensemble, pour trente milles de chemin, s'élève à $226,276.88. Voici la position dans laquelle nous nous trouvons : nous avons $16,000 à distribuer entre des créanciers dont les créances s'élèvent à $226,000. Le lot de chacun sera tellement minime que je demanderai au gouvernement de modifier l'emploi de cette dernière partie de la subvention, pour commencer par payer les journaliers qui sont encore en possession de leurs jetons de travail (time checks), c'est-à-dire, les journaliers qui n'ont pas vendu leurs réclamations contre la compagnie, afin qu'ils puissent retirer au moins 50 cents par dollar, sinon plus.

Mais je désire aller plus loin et demander au gouvernement, quand il aura à s'occuper de la nouvelle demande de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, de ne pas oublier que les syndics, représentés par M. Joaquin Galindez, ont avancé de l'argent à la compagnie, et que comme garantie, ils ont été mis en possession, depuis 1900, de cent milles de chemin qu'ils exploitent à leur bénéfice, tandis que les ouvriers qui ont construit le chemin, les cultivateurs qui ont accordé le droit de passage, ceux qui ont fourni les matériaux, ceux qui ont nourri les employés, ne sont pas encore payés.

Ainsi, si une somme quelconque doit sortir du trésor pour cette Compagnie de chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou pour les syndics, le gouvernement devrait voir à ce que cet argent serve à payer ceux qui ont construit le chemin et non les syndics qui ont pris possession du chemin et dont la créance est ainsi garantie.

Je ne crois pas devoir en dire davantage si ce n'est pour remercier le très honorable premier ministre, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux du mal qu'ils se sont donnés pour remettre un peu d'ordre dans le chaos des affaires de cette compagnie. Avant de reprendre mon siège, je demande humblement au gouvernement, avant d'accorder cette nouvelle demande des syndics de la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, de faire droit à la requête suivante :

1. Que le ministère des Chemins de fer et Canaux s'assure, au moyen d'une circulaire publique, des sommes dues sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs et le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, entre Métapédiac et Caplin, pour droit de passage, main-d'œuvre, pension, matériaux, dommages causés, etc.

Que tous les paiements devant être faits aux syndics du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, soient différés jusqu'à ce que leur voie ait été mise dans une condition convenable, que des clôtures suffisantes aient été érigées sur tout le parcours du réseau, que la partie entre New-Carlisle et Paspébiac ait été terminée et soit exploitée et que la plate-forme du chemin ait été améliorée, les ponts de bois dangereux et les travaux en treillis étant remplacés par des constructions appropriées.

3. Que toute subvention additionnelle accordée à ce chemin de fer, en sus de celle de $3,200 par mille pour une longueur de trente milles, entre Caplin et Paspébiac, autorisée par le chapitre 7, 1 Ed. VII, soit appliquée par le gouvernement, lui-même, au paiement des dettes du chemin pour droit de passage, pension, matériaux, construction et exploitation ; que les syndics de ces actionnaires étant en possession du chemin, et profitant de son exploitation et du travail des journaliers et des fournisseurs non payés, ne soient pas admis au partage de cette subvention additionnelle.

4. Que si une double subvention de $6,400 par mille, sur ces trente milles de chemin s'élevant à $96,000, est accordée à la demande de Joaquin Galindez et des syndics, ou d'aucun desdits syndics, ou de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou aucune partie de cette somme, que cet argent soit appliqué par le ministère des Chemins de fer et Canaux au paiement des créanciers non garantis, ci-dessus mentionnés.

5. Que les syndics ou la compagnie elle-même n'ont aucun droit de réclamer la subvention additionnelle pour des travaux qui n'ont pas été payés par eux et qui, d'après les réclamations assermentées qui ont été envoyées au ministères des Chemins de fer et Canaux, s'élèvent à plus de $220,000, pour trente milles de chemin seulement.

6. Que le gouvernement fasse voter une loi, pendant la présente session, si c'est nécessaire, pour autoriser le ministère des Chemins de fer et Canaux de payer aux créanciers non garantis, toute subvention qui pourrait être accordée à ce chemin en sus de celle de $3,200 par mille, mentionnée à l'article 9 du chap. 7, 1 Ed. VII.

7. Que le reliquat de la première subvention de $96,000 votée par l'article 9, du chapitre 7, 1 Ed. VII, non encore payé, ou retenu pour le paiement de la main-d'œuvre, de la pension, ou les matériaux, soit retenu jusqu'à ce que la ligne ait été mise en bon ordre, tel qu'indiqué ci-dessus.

Je suis convaincu que tout le monde admettra que cette demande est très légitime. Cet argent est dû, en grande partie, à de pauvres gens, à des journaliers et des cultivateurs qui ont eu tellement à souffrir de la construction de ce chemin de fer que la conduite de la Compagnie de la Baie des Chaleurs est passée à l'état de proverbe dans le pays. Depuis quinze ou seize ans le comté de Bonaventure traverse une crise dont on n'a pas d'exemple au Canada et j'espère qu'avant qu'un autre sou sorte du trésor public, pour ce réseau, le gouvernement verra que ceux qui l'ont construit soient payés avant tous les autres créanciers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : L'honorable député de Bonaventure peut être certain que sa requête sera prise en sérieuse considération.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACCIDENT DE WINDSOR-JUNCTION.

M. CLARKE : J'aimerais à savoir si l'honorable ministre a l'intention de soumettre à la Chambre le résultat de l'enquête qui doit être instituée sur les causes de l'accident arrivé à la bifurcation de Windsor, sur l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y avais pas encore son-

gé, mais si l'honorable député le désire, je la produirai avec plaisir.

## CLASSEMENT DU FRET.

M. KEMP : Je désirerais savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux si le nouveau classement du fret, connu comme le "Canadian Freight Classification n° 12" a été autorisé, comme c'est la coutume, par un décret ministériel ? Ce classement est entré en vigueur le 1er mai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas répondre ainsi à l'honorable député au pied levé, et je ne me rappelle aucun décret récent concernant le classement du fret. Il est possible que ce classement ait été sanctionné, il y a quelques mois, bien qu'il n'ait été mis en vigueur que le 1er du mois courant. Je m'en assurerai et j'en informerai mon honorable ami.

M. KEMP: Pour plus d'explication, je puis dire que le dernier classement a été autorisé par un arrêté du conseil, en 1899. J'ai peine à croire que le ministre en ait autorisé un nouveau à la veille de nommer une commission des chemins de fer. Il y a plusieurs innovations importantes dans ce nouveau classement. Je vais citer une règle qui n'a jamais été appliquée, dans les classements antérieurs :

> Quand des marchandises sont expédiées sous un faux nom, de manière à tromper la compagnie, ou dans le but d'échapper à ce classement, les agents, à la gare de destination, percevront le tarif du classement véritable et en plus, 50 pour 100 du taux qui aurait été exigé, si les marchandises avaient été exactement décrites.

Dans ce classement, il y a 3,000 articles différents et peut-être plus, et il en résulte beaucoup de confusion et de malentendus entre les expéditeurs et la compagnie de chemin de fer. Cette règle, si elle est appliquée, veut dire que dans tous les cas, la décision de la compagnie fait loi, que la compagnie est en même temps juge et partie dans la cause et juge sans appel ; si des marchandises, dont le transport coûterait $100, ne sont pas, dans l'opinion de la compagnie, décrites conformément à ce classement qui contient au delà de 3,000 articles et sur lequel le public n'a aucun contrôle, cette compagnie s'arroge le droit d'exiger $50 de plus, sous forme d'amende imposée à l'expediteur, et cette somme de $150 doit être payée avant que les marchandises soient livrées au destinaire, à l'autre bout de la ligne.

Je signale cela à l'attention de l'honorable ministre qui est sur le point d'instituer une commission des chemins de fer. Dans ce nouveau classement il y a d'autres règles, aussi nouvelles, aussi radicales et bien qu'actuellement toutes les expéditions se fassent, dans le pays, en vertu de ces nouvelles règles, je ne crois pas qu'elles aient été sanctionnées par un décret du conseil, comme le veut la loi. Si cette sanction officielle avait été obtenue, il en serait fait mention dans le classement, comme ou l'a fait pour le classement n° 11, sanctionné au mois de décembre 1899.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderais à l'honorable député de mettre sa question par écrit et je prendrai des renseignements. Dans le moment, je ne me rappelle aucun arrêté ministériel récent, concernant cette question.

## CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que la motion soit mise aux voix, je désire savoir si le gouvernement a l'intention de soumettre au parlement les termes et conditions imposées à la commission qui sera chargée de faire une enquête sur la concession Treadgold, et si on doit prendre quelque moyen de sauvegarder les intérêts du public, en nommant des avocats. En d'autres termes, se propose-t-on de faire une enquête complète ou se contentera-t-on d'une simple enquête du département, dans laquelle le public n'aura rien à voir, et qui ne répondrait aucunement à ce que paraissent exiger les commentaires provoqués par ces concessions, dans les journaux et ailleurs.

L'honorable premier ministre n'est pas présent et peut-être que son collègue n'est pas en état de me donner une réponse immédiate, aussi je fais cette demande plutôt sous forme d'un avis donné au gouvernement de ce qui lui sera probablement demandé d'ici à quelques jours, sous une forme plus détaillée.

J'aimerais aussi à savoir si cette enquête doit être limitée à la concession Treadgold ou si elle s'étendra aux autres concessions du Yukon qui, dans cette partie du pays, du moins, ont provoqué presque autant de commentaires que la concession Treadgold. Je crois opportun, dès le début, de connaître les intentions du gouvernement sur ce point. J'aurai l'occasion de revenir sur cette question prochainement, et je fais savoir au gouvernement qu'une discussion aura probablement lieu concernant cette enquête.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : En réponse à l'honorable député, je dois lui dire qu'il ne m'est pas possible dans le moment de répondre à ses différentes questions. Mais je puis lui déclarer que le gouvernement s'occupe actuellement de rédiger les instructions qui seront données à la commission. L'enquête sera complète, et les commissaires auront des pouvoirs étendus. Elle ne portera pas uniquement sur les concessions déjà accordées, mais aussi sur la situation du Yukon, quant à la question hydraulique dans ses rapports avec l'exploitation des mines.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre les

noms des commissaires et les instructions que leur seront données, afin que nous puissions les discuter, avant le départ de la commission ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce côté de la question n'a pas encore été débattu, mais j'en ferai part au gouvernement. Dès que la commission sera prête, toutes les conditions en seront certainement soumises à la Chambre, mais je ne suis pas en état de dire si cela sera avant ou après que ces conditions auront été définitivement décidées. Si l'honorable député veut bien renouveler sa question demain, je serai peut-être en état de lui donner une réponse. Mais je puis déclarer que la commission n'aura pas seulement à s'enquérir de l'effet des concessions déjà accordées, mais qu'elle devra aussi faire une enquête approfondie sur les besoins du pays, en général. Pour cette raison, un des commissaires, au moins, devra être un spécialiste, bien au fait des importantes questions que la commissison aura à élucider.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on veut bien me permettre encore une observation, je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'il ne servirait pas à grand'chose de nous soumettre les conditions de l'enquête et le texte des instructions données aux commissaires, après le départ de la commisssion et lorsqu'il ne sera plus permis de modifier ces instructions. Il n'est pas impossible que l'opposition soit en état de faire certaines recommandations qui seraient utiles au gouvernement et au pays, concernant les instructions à donner à cette commission, et c'est là le but des remarques que j'ai eu l'honneur de faire.

Vu que cette question a déjà donné lieu à de nombreux commentaires, dans tout le pays, je ferai remarquer, avec toute la déférence possible, que le gouvernement ferait peut-être mieux d'adopter la procédure déjà suivie dans certaines circonstances semblables, et de soumettre à la Chambre les conditions de l'enquête et la nature des instructions données aux commissaires, avant que la commission soit définitivement formée et en route pour le Yukon.

Le DIRECTEUR GENERAL DE SPOSTES : Comme je viens de le dire, je ferai part de ces remarques au gouvernement, et je pourrai peut-être donner une réponse demain.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Ports et rivières, Québec—Chenal des navires du fleuve Saint-Laurent, $515,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Ce crédit de $515,800 est destiné à continuer les travaux pour élargir, creuser et améliorer le chenal des navires, sur le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec.

M. BORDEN (Halifax).

M. MONK : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner un peu plus de détails sur l'emploi de cette somme considérable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une grande partie de cet argent sera affectée au dragage. Il y a sept dragueurs à l'œuvre, et on calcule qu'ils coûteront $340,000. Il y a $26,800, pour les chantiers de construction, fournitures, etc. ; nouveaux dragueurs, chalands, réparations aux dragueurs, $113,000 ; études, $25,000 et inspections et surveillance, $15,000, ce qui fait un total de $515,800.

M. MORIN : Le ministre peut-il nous dire à quel endroit on se propose de creuser le chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les travaux de dragage auront lieu dans le chenal entre Montréal et Québec. Sur un parcours de 100 milles il y a environ 65 milles où il faut élargir et creuser le chenal. Les dragueurs seront occupés à différents endroits et ils continueront les travaux commencés depuis deux ans.

L'honorable M. TARTE : Dois-je comprendre que le ministre dit qu'il y a 100 milles de chenal à draguer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'honorable M. TARTE : Combien de milles, alors ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près soixante milles.

L'honorable M. TARTE : Nous ne pouvons entendre l'honorable ministre du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ma faute si vous ne pouvez m'entendre. Je parle plus fort qu'il n'est nécessaire. D'après l'estimation du département, il y aurait à peu près soixante milles de chenal à draguer.

L'honorable M. TARTE : Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je pense qu'il se trompe en disant qu'il y a soixante milles encore à draguer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas non plus ce que j'ai dit. On m'a demandé combien il y avait à draguer et quelle longueur de chenal il y avait à améliorer. J'ai dit que les fonctionnaires de mon département l'estiment à soixante milles, à peu près. D'après leur estimation, il y aurait à peu près la moitié de l'ouvrage de fait ; c'est-à-dire qu'à peu près vingt-huit milles des soixante ont été dragués, sur une largeur de 450 pieds, et à une profondeur de 30 pieds.

M. MACLEAN : A combien place-t-on la dépense totale pour cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A $1,500,000 à peu près.

M. MACLEAN : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Déjà $6,000,000 ont été dépensés sur ce chenal. Une bonne partie de cette somme a été dépensée par les commissaires du port; mais sur les travaux dont nous nous occupons en ce moment, à peu près $4,000,000 ont été dépensés.

M. MACLEAN : Et une fois ces travaux complétés, de quelle profondeur sera le chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'à peu près trente pieds.

M. MORIN : Et de quelle largeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quatre cent cinquante pieds.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre a-t-il mis à l'étude la question de poursuivre ces travaux jusqu'à Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, l'ingénieur en chef me dit que les ouvrages du département ne se rendent que jusqu'à la Longue-Pointe et que le reste est à la charge des commissaires du port de Montréal.

M. INGRAM : Quels sont les noms des dragueurs employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami veut être assez bon de se reporter à la page 152 du rapport du ministre des Travaux publics, pour l'année 1902, il y trouvera les noms des dragueurs. Ce sont le "Lady-Aberdeen", le "Lady-Minto", le "Laurier", le "Lafontaine", Dragueur n° 8, le "Baldwin", le "J.-Israël-Tarte", et le dragueur à cuiller n° 6. Ce dragueur n° 6 a, je pense, été mis de côté.

M. HUGHES (Victoria): Ce crédit de $515,000 comprend-il des sommes pour la construction de dragueurs, et dans l'affirmative, où ces dragueurs seront-ils construits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce crédit ne comprend aucune somme pour la construction de dragueurs. Il comprend une somme en vue de la construction de quelques bacs et de réparations et améliorations aux dragueurs.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai reçu une communication de Sorel l'autre jour, relativement au titre de propriété du terrain que détient le gouvernement pour son chantier et ses docks. L'honorable ministre voudra-t-il dire de qui le gouvernement a acheté, et quel prix il a payé pour ce terrain à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il vaudrait beaucoup mieux que l'honorable député différât sa question jusqu'à ce que nous ayons le crédit relatif au chantier de Sorel ; nous y arriverons probablement aujourd'hui.

M. HUGHES (Victoria) : Le président du comité a dit que nous l'avions dépassé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'est trompé. Le crédit est resté en suspens afin de nous permettre d'apporter certains renseignements. Je serai prêt à fournir les informations que l'honorable député demande lorsque nous passerons à l'examen de ce crédit.

L'honorable M. TARTE : Ces docks ne sont pas du même côté de la rivière que les chantiers de construction du gouvernement. Les docks sont sur la rive sud, et les chantiers sur la rive nord. Ils n'ont aucun rapport les uns aux autres.

M. MONK : A quels endroits particulièrement entre Montréal et Québec ce dragage doit-il être exécuté, et quelle proportion d'ouvrage doit être faite à chaque endroit ? Cela nous donnera-t-il de Montréal à Québec un chenal de 450 pieds de largeur et de 35 pieds de profondeur à l'étiage ? Le dragueur grand et coûteux que nous avons acheté il y a deux ans, a-t-il donné satisfaction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La longueur de chenal à être creusée et élargie avait été estimée par les ingénieurs à soixante milles à peu près, dont vingt-huit milles à peu près sont aujourd'hui terminés, ce qui laisse trente-deux milles encore à faire.

M. HUGHES (Victoria) : Ces soixante milles sont-ils consécutifs, ou en plusieurs tronçons ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En plusieurs tronçons. Quant au grand dragueur, le "J.-Israël-Tarte," on m'informe que durant la dernière partie de la saison, ce dragueur fit un excellent travail. C'était une drague nouvelle, la première de cette sorte dans le pays, et il se produisit un peu de retard.

L'honorable M. HAGGART : Combien de verges cubes de sable, d'argile et de roches reste-t-il à enlever ? Combien cette nouvelle drague nous a-t-elle coûté par verge ? J'aimerais à le savoir, parce qu'on nous avait promis à la dernière session, que cette drague ferait le travail à beaucoup moins qu'un cent par verge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais trop quel résultat nous obtiendrons l'année prochaine ; mais le rapport du département indique que l'année dernière la dépense a été de 2½ cents par verge. L'ingénieur m'informe qu'il n'y a plus de dragage à faire dans la roche.

L'honorable M. TARTE : Je dois dire que le dragueur qui porte mon nom ne peut travailler dans l'argile tenace et encore moins dans la roche. M. Robinson a inventé une tarière-rotative qui est fixée à l'extrémité du tuyau et qui permet à la drague d'opérer

sur des matériaux assez résistants. Les dragues américaines naguère étaient pourvues d'injecteurs qui par le moyen d'un jet d'eau amollissaient les matériaux ; toutefois, cela ne leur permettait pas d'opérer sur un fond aussi dur que notre drague peut le faire au moyen de la tarière rotative.

On ne peut se rendre compte de la puissance de cette drague par l'ouvrage exécuté l'année dernière ; mais on me dit que durant le dernier mois qu'elle fut en activité (octobre, je pense), elle dragua l'énorme quantité de 600,000 verges cubes. Ceux d'après les indications de qui cette drague a été construite comptent qu'elle pourra draguer 1,000,000 de verges cubes dans un mois. Sa puissance est de 2,000 yerges cubes par heure, et elle a exécuté cette quantité de travail sous mes yeux ; mais naturellement, il se produit des accidents et parfois des retards. Le dépense par verge cube est estimée pour cette drague à un demi cent, lorsque tout marche bien ; mais même si la dépense devait être d'un cent par verge, ce serait assurément encore assez bon marché.

M. COCHRANE : A-t-on fait observer au ministre que certaines des courbes de ce chenal sont trop fermées. Un ingénieur de distinction et quelques capitaines qui ont navigué sur le fleuve m'informent qu'une courbe suffisante il y a dix ans est tout à fait insuffisante aujourd'hui, parce que les navires sont beaucoup plus longs qu'ils n'étaient alors. Cet ingénieur me disait qu'avec des courbes trop fermées, les navires étaient exposés à aller s'échouer sur le bord opposé, et que le creusement du chenal là où les courbes étaient fermées, aggravait plutôt la situation, la profondeur plus grande de l'eau augmentant la force du courant dans le chenal et rendant la navigation plus difficile. L'opinion de ce monsieur était que l'argent serait plus utilement dépensé à redresser les courbes qu'à creuser le chenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a beaucoup de vrai dans ces représentations qui sont faites au sujet des courbes, et nous cherchons à les redresser. L'ingénieur en chef me dit qu'il fut un temps où il y avait onze courbes entre la Longue-Pointe et Verchères ; aujourd'hui, il n'y en a plus que trois. C'est une question qui occupe l'attention des ingénieurs préposés à cette besogne, et le nombre de ces courbes va être réduit le plus possible.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il nous dire si, une fois cet ouvrage terminé, nous aurons un chenal parfait de 450 pieds de largeur de Montréal à Québec, et, de plus, s'il a une carte indiquant cette partie du chenal sur laquelle ces travaux de dragage s'exécutent ? Si cette carte existe, elle devrait être, je pense, déposée sur le bureau de la Chambre, pendant que nous discutons ce crédit, afin que nous soyons mieux à même de comprendre pour quelle fin nous votons ces sommes.

M. TARTE.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le résultat de ce travail sera de nous donner un chenal entre Montréal et Québec de 450 pieds de largeur et de 30 pieds de profondeur. Je pense qu'il y a un plan indiquant en détail où ces améliorations seront effectuées, et je me ferai un plaisir de le produire.

L'honorable M. TARTE : Les cartes ont été modifiées d'année en année à mesure que les travaux marchaient, et je pense qu'il y en a de disponibles. La Chambre se tromperait grandement en supposant que nous n'avons travaillé qu'au dragage du fleuve. En même temps que nous creusions le chenal, les travaux de redressement et de nettoyage du fleuve se poursuivaient. Lorsque nous commençâmes, il y avait de nombreuses courbes et autres difficultés.

La partie de l'ouvrage qui est terminée a été exécutée à la perfection. Dans quelques mois, les travaux entre le lac Saint-Pierre et Montréal seront terminés, et de telle sorte que la navigation de nuit comme de jour sera non seulement possible, mais facile, dans cette partie du fleuve.

L'honorable M. HAGGART : Quelles mesures ont été prises en vue de la navigation de nuit?

L'honorable M. TARTE : Le département de la Marine et des Pêcheries a érigé, principalement dans le cours de la dernière saison, de très beaux phares le long du chenal. Il reste encore un peu de travail à faire, qui devra être terminé, me dit-on, d'ici à quelques semaines ; et il sera alors facile pour les plus grands navires de voyager de jour ou de nuit entre Sorel et Montréal. Cette partie des travaux sera, je suppose, en assez bonne voie à la fin de la présente saison, et le reste pourra être terminé d'ici à deux ans. Les 65 milles de dragage qui devaient être faits il y a trois ou quatre ans, se trouveront entièrement terminés à une profondeur de 30 pieds et sur une largeur de 450 dans les parties droites, et plus considérable dans les courbes. Lorsque nous parlons d'une profondeur de 30 pieds, nous voulons naturellement dire 30 pieds à l'étiage, ce qui veut dire une période d'à peu près deux mois. Durant le reste de l'année, il y a une abondance d'eau, et les plus grands navires peuvent naviguer dans le fleuve sans aucune difficulté. Lorsque le département de la Marine et des Pêcheries aura complété sa partie du travail, le chenal de Montréal à Québec sera une des voies les plus sûres du monde ; je le dis sans hésitation.

M. LEMIEUX : Que dites-vous de l'accident au " Carrigan-Head " ?

L'honorable M. TARTE: Ce navire échoua entre deux bouées, simplement parce que la position de l'une d'elles n'avait pas été localisée. A cette saison-ci de l'année, comme mon honorable ami de Gaspé le sait, il y a amplement d'eau dans le chenal du Saint-

Laurent. Le tirant d'eau du navire était 26 pieds ; mais même s'il avait été de 30, il y avait une profondeur suffisante d'eau. L'enquête a établi que l'échouement du navire était le résultat d'un accident.

M. MONK : Nous devrions avoir une carte montrant où le travail va se faire cette année. L'honorable ministre en a admis l'à propos, et pour ma part, je n'aimerais pas à voter une aussi forte somme sans me rendre compte exactement de ce que l'on se propose de faire cette année et à quels endroits. C'est là une magnifique entreprise, une à laquelle nous nous intéressons tous, et nous devrions savoir quelle portion des 32 milles restant on se propose d'achever cette année. Le dragueur qui porte le nom de l'ancien ministre des Travaux publics, a dragué, dit-on, 600,000 verges cubes dans un mois l'année dernière, et on nous informe qu'il y a six autres dragues en activité.

L'honorable M. TARTE : Elles ne peuvent toutes exécuter autant d'ouvrage.

M. MONK : Elles ne peuvent toutes en exécuter autant ; mais elles peuvent faire quelque chose. On devrait pouvoir dans le cours de la présente saison pousser rapidement ces travaux vers leur complet achèvement. Dans ces circonstances, j'aimerais à savoir où le dragage va se poursuivre cette année. Personne ne songerait à dépenser une aussi forte somme que celle-ci sans être renseigné à cet égard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a parfaitement raison, et il nous a dit quels renseignements il lui faut. Nous voulons tous que ce travail avance rapidement. Comme l'a fait observer le député de la division Sainte-Marie, beaucoup dépendra de l'état des diverses dragues. Si le grand dragueur donne les résultats que nous en attendons à la suite des améliorations et des changements effectués dans le cours de l'hiver, il y aura une grande différence dans la quantité d'ouvrage exécuté à la fin de cette saison prochaine. On estime qu'à l'aide de ce dragueur et des autres, il y aura au moins huit ou neuf milles de dragués dans le cours de la saison, peut-être plus.

L'honorable M. HAGGART : Ce ne sera là que le quart de ce qui reste à faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sera plus du tiers, car c'est la partie la plus difficile à faire.

L'honorable M. HAGGART : Combien de verges cubes devront être enlevées, pour terminer ces trente-deux milles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas fait le calcul du nombre de verges.

L'honorable M. HAGGART : Une estimation devrait être faite chaque semaine dans le département. Quelle sorte de bureau d'ingénieur est-ce donc où l'on ne fait pas une estimation toutes les semaines ?

M. SPROULE : L'année dernière, ou il y a deux ans, un chiffre approximatif fut donné.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nombre de verges cubes à enlever est d'a peu près 32,000,000. Si mon honorable ami de Jacques-Cartier veut se reporter à la page 152 du rapport des Travaux publics, il y trouvera les renseignements qu'il cherche.

M. BENNETT : Dans ce demi-million de dollars, les salaires payés dans les chantiers de Sorel se trouvent-ils compris ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : Combien a-t-il été dépensé pour ce chantier-là, l'année dernière ? Il me semble que cette dépense seule s'est élevée à $175,000. A combien porte-t-on les dépenses pour l'exploitation de ces chantiers, qui ont absorbé $175,000, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près le même montant pour la main-d'œuvre et les matériaux.

M. BLAIN : Quelle somme faudrait-il pour appareiller le " J.-Israël-Tarte " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce dragueur a coûté en tout $300,000.

M. BLAIN : Et cela comprend ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout.

M. BLAIN : Combien les garnitures ont-elles coûté. Je remarque quelques item assez considérables, comme, par exemple, un canapé en cuir, $85.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près $30,000 ont été dépensés dans le cours de la saison dernière, et les détails ne se trouveront que dans le rapport de l'auditeur général de l'année prochaine. Mais toute cette somme fut absorbée par des travaux d'amélioration et de changements dans les machines.

M. MONK : Le chiffre de la dépense ne serait-il pas plus près de $400,000 que de $300,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chiffre qui m'est fourni par mes employés est $307,000, y compris les améliorations effectuées durant la dernière saison.

L'honorable M. TARTE : Ce dragueur fut construit par la " Polson Iron Works ", et le plan en fut préparé par M. Robinson. On s'aperçut que certaines parties étaient un peu faibles. Quiconque a eu un peu à se servir de machines nouvelles, sait qu'il se

brise fréquemment des parties. Les tuyaux n'avaient pas été bien placés. Ils se trouvaient sous le pont, et les mécaniciens ne pouvaient pas y atteindre facilement ; il fallut les changer de position. Avant de quitter le ministère, j'en fis l'examen à fond en compagnie de M. Robinson, et nous trouvâmes que certains changements avaient été effectués. Ces changements ont coûté de l'argent. Mais nous avons maintenant un dragueur qui peut tailler de la besogne.

M. BLAIN : Combien de milles l'honorable ministre compte-t-il draguer sur le lac Saint-Pierre, cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près sept milles.

L'honorable M. TARTE : C'est ce que je pensais. L'estimation donnée il y a un instant s'appliquait, je le savais, au dragueur "J.-Israël-Tarte". Les autres dragueurs devraient pouvoir exécuter autant d'ouvrage que le "J.-Israël-Tarte" en fera sur le lac Saint-Pierre. D'après mon calcul, quatorze ou quinze milles devraient pouvoir être dragués cette année. Il reste, en chiffres ronds, trente mille ou un peu moins, mais disons environ trente milles. Si le dragueur "J.-Israël-Tarte" donne les résultats que nous en attendons, et couvre sept ou huit milles, et que les autres en fassent autant, il nous restera de quinze à dix-huit milles à faire une autre année. La flottille des dragueurs est aujourd'hui au complet. Ce sont tous des dragueurs neufs. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics a sous son commandement une très belle flottille de dragueurs, de remorqueurs, d'arrache-pierres, etc., et son département est à même d'exécuter le travail avec beaucoup de plaisir, si je puis me servir de cette expression. Mais j'ajouterai aussitôt : beaucoup dépendra de l'équipage. Les fonctionnaires du département diront à mon honorable ami que nous avons eu parfois beaucoup de difficulté à garder tous les hommes à leurs postes. Le dragueur "J.-Israël-Tarte" surtout doit être équipé avec beaucoup de soin ; c'est une machine très compliquée, des plus compliquées même, et qui demande la présence constante des hommes, autrement il se produit des accidents et le travail n'est pas exécuté d'une manière satisfaisante pour le département. Mon honorable ami, je l'espère, mettra à profit le premier congé que nous lui accorderons pour faire une inspection personnelle de ce dragueur et de tous les dragueurs. Il s'apercevra, s'il y va en personne—il me permettra bien de lui donner cet avis—que sa présence stimulera les hommes, et sous sa surveillance il se fera plus d'ouvrage, j'en suis sûr.

M. MONK : L'honorable ministre, je le crains, devra me permettre de l'accompagner, s'il veut que je comprenne quelque chose à ce travail. En consultant la page du rapport qu'il m'a indiquée, je ne trouve pas exactement, ni même du tout, la réponse à ma question. Où les dragueurs seront-ils placés ? Je vois que le dragueur "Laurier", l'année dernière, a dragué plus de seront-ils placés? Je vois que le dragueur "J. Israël Tarte"—probablement parce qu'il ne s'est mis à l'ouvrage que très tard—n'a dragué que 93,000 verges cubes.

L'honorable M. TARTE : Dans quel mois ? C'est là son premier mois de travail.

M. MONK : Je sais que ce dragueur peut exécuter beaucoup plus de travail que cela. Mais je ne trouve pas dans le document auquel l'honorable ministre m'a renvoyé les renseignements que je cherchais. J'aurais voulu connaître la puissance de travail de chaque dragueur à l'année ou au mois, les dépenses nécessitées par son fonctionnement, l'endroit où chaque dragueur doit être placé, et l'étendue qui sera draguée cette année. Le ministre, il y a un instant, a parlé de sept ou huit milles. L'ancien ministre (l'honorable M. Tarte) dit, lui, que nous en ferons quinze milles. De sorte que nous restons quelque peu dans l'incertitude.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se rendra compte qu'il ne m'est guère possible de lui dire ce que coûtera cet ouvrage l'année prochaine. Mais la page du rapport auquel je l'ai renvoyé dit quelle a été la dépense par verge cube pour chacun des dragueurs, l'année dernière, et il est juste de supposer qu'elle sera la même l'année prochaine pour tous ces dragueurs, excepté le "J.-Israël-Tarte." Comme je l'ai dit, si les améliorations effectuées durant l'hiver donnent les résultats que nous en attendons, le "J.-Israël-Tarte" fera autant d'ouvrage en proportion qu'il en a fait dans le dernier mois de la saison dernière. Nous nous attendons, même, à beaucoup plus d'ouvrage et à meilleur marché.

M. BLAIN : Combien de journées d'ouvrage le "J.-Israël-Tarte" a-t-il fournies l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En tout, 127. L'ancien ministre des Travaux publics a probablement expliqué que, comme on devait s'y attendre, lorsque la drague fut d'abord mise à l'œuvre, il se produisit beaucoup de retards, de pertes de temps. Pour le premier mois, la dépense estimative fut d'à peu près 8 cents par verge cube, tandis que pour le dernier mois, elle ne fut que de 1½ cent par verge.

M. BENNETT : En ce qui regarde les salaires des hommes employés dans le chantier de construction, à Sorel, si j'ai bien compris l'honorable ministre, la dépense s'élèvera à $175,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la main-d'œuvre et les matériaux, je ne me trompe pas.

M. BENNETT : Il semblerait que la dépense s'est élevée l'année dernière à $175,000 pour salaires seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que me disent les fonctionnaires de mon département. Le montant donné par l'honorable député comprend la main-d'œuvre et les matériaux. De la manière dont les livres sont tenus, les deux item se trouvent réunis. Il ne m'est pas possible de distinguer des autres dépenses ce qui a été payé en salaires.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut se reporter au rapport de l'auditeur général, que j'ai sous la main (p. V-35 à V-46), il verra que la somme totale est de $175,000 pour l'année dernière ; et lorsqu'on parcourt ces pages l'une après l'autre, il semble bien clair que chaque dollar est pour salaires seulement.

L'honorable M. TARTE : Comme je me suis vivement intéressé aux chantiers de Sorel, on me permettra peut-être de dire, pour l'information de la Chambre, qu'une bonne partie des salaires se trouve pour réparations. Avec un nombre de dragueurs, de remorqueurs, de bacs, etc., comme le département a sous ses ordres, il se produit à tout instant des accidents qui exigent des réparations. Plusieurs des dragues opèrent sur un fond très dur. Les machines sont soumises à une haute pression, et il se brise des parties tous les jours.

Afin d'être à même d'exécuter ces réparations, le département doit avoir constamment en réserve des pièces et des matériaux. Il a fallu aussi construire de nouveaux bacs et bateaux et autres pièces de matériel. Le fait est qu'il y a une quantité d'ouvrage dont ne peut se rendre compte celui qui n'est pas du métier, à moins de faire l'inspection des travaux. Je serais très heureux si les députés de l'un et de l'autre parti, lorsque l'occasion s'en présentera, visitaient ces chantiers.

M. MONK : Vous avez parfaitement raison.

L'honorable M. TARTE : Je pense que mon honorable ami de Jacques-Cartier les a visités déjà, et l'état dans lequel il les a trouvés ne lui permet pas d'en dire grand mal. Ces chantiers sont très intéressants ; ce sont les seuls que l'Etat possède ; c'est peut-être une sorte d'expérience. Certes, je serais très heureux si les membres de la députation, de quelque parti qu'ils soient, lorsqu'ils passeront par la prospère petite ville de Sorel, arrêtaient voir les chantiers de construction de l'Etat.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le ministre fera peut-être pour nous les frais d'un voyage à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En réponse à mon honorable ami (M. Bennett), s'il lit la note explicative au sujet des salaires données, au bas de la page, par l'auditeur général, il verra qu'ils sont tirés des autres crédits, aussi bien que de celui-ci. Par exemple, la construction du nouveau dragueur dans les provinces maritimes et celle du nouveau dragueur pour l'Ontario sont compris sous cette rubrique.

M. MONK : On construit donc un nouveau dragueur pour les provinces maritimes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Le ministre voudra-t-il nous dire s'il n'y a pas un compte séparé des réparations à ces bateaux. Je voudrais simplement savoir où nous en sommes. C'est un très fort montant que nous dépensons à Sorel, bien que j'admette la grande utilité de ces chantiers. Mais il faudrait nous donner plus de détails. Ces dragueurs ont dû coûter très cher de réparations. A combien, par exemple, se sont élevées les réparations aux sept dragues que nous avons sur le Saint-Laurent? Le ministre admettra que nous sommes justifiables de poser des questions au sujet de ces $177,000 pour salaires. Quelle proportion en était imputable sur le compte des réparations aux dragues. Assurément, il doit y avoir un compte séparé pour la réparation de chaque drague. De plus, mon honorable ami ne se trompe-t-il pas lorsqu'il parle de la construction à cet endroit d'un dragueur pour les provinces maritimes? Il me semble avoir vu au budget un crédit distinct pour un dragueur destiné aux provinces maritimes?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les salaires payés à Sorel sont compris d'autres item. L'ingénieur en chef m'informe que le mode de tenue de livres à Sorel leur permettrait de donner en détail les sommes dépensées sur chaque dragueur. Je m'en vais faire faire une copie des comptes indiquant ce que chacun des dragueurs a coûté de réparations. Mais je voulais faire comprendre à mon honorable ami que le montant des salaires payés à cet endroit ne se rattache pas entièrement au présent crédit, mais à d'autres travaux également.

M. BENNETT : Cela veut dire que $175,000 seront dépensés par le département à Sorel, l'année prochaine.

C'est ce qu'établit clairement la discussion au sujet des réparations à faire aux barges, aux remorqueurs et autres embarcations en la possession du département. J'aimerais à faire observer au ministre que cela suppose l'emploi d'a peu près 250 hommes chacun des jours de l'année, à $2 par jour, à faire des réparations aux bateaux. Sur ce crédit de $500,000, il y aura au moins $175,000 dépensés en main-d'œuvre pour réparations. Je me reporte au compte des matériaux pour l'année dernière (pp. V-23 à V-42 du rapport de l'auditeur général) et j'y vois que $425,000 ont été dépensés pour cette fin. Admettant que le nouveau dragueur "J.-

Israël-Tarte" a couté $300,000, il reste $125,000 pour matériaux divers. Le ministre voudra-t-il nous dire à combien on estime la somme qui sera dépensée l'année prochaine pour main-d'œuvre et matériaux aux ateliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est entièrement dans l'erreur au sujet du montant dépensé à Sorel. Le "J.-Israël-Tarte" n'a pas été construit à Sorel.

M. BENNETT : La dépense est de $425,000, et dans cette somme est compris un montant pour le "J.-Israël-Tarte". Si nous déduisons $300,000, ce qui est en chiffres ronds la somme dépensée sur ce dragueur, il reste $125,000 qui auraient été dépensés à Sorel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme je le faisais remarquer, la drague "J.-Israël-Tarte" n'a pas été construite à Sorel, et la dépense de $300,000 n'a pas été faite à Sorel.

M. BENNETT : Il lui suffira de consulter le rapport de l'auditeur général pour y voir que les dépenses totales, pour les matériaux, se sont élevées à $425,000, et qu'on comprend là-dedans les $300,000 pour le "J.-Israël-Tarte". Alors, la balance de $125,000 doit être pour d'autres matériaux dont on a eu l'emploi à Sorel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a eu bien plus que cela. On construit à Sorel une drague qui coûte deux fois plus que le "J.-Israël-Tarte".

M. BENNETT : Cela n'était pas l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et les matériaux achetés pour cette drague seule ont dû coûter bien plus que cela. J'essayais d'expliquer que ces $175,000 de salaires ne sont pas seulement pour des réparations à Sorel. Il y a les travaux de construction, et les salaires payés pour les différents bateaux, chalands, allèges, remorqueurs, qui sont en voie de construction et qui sont portés au compte de différents crédits. Si l'honorable député étudie plus attentivement le rapport de l'auditeur général, il y verra toutes ces choses en détail.

M. BENNETT : Où les construit-on, si ce n'est pas à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La drague "J.-Israël-Tarte" a été construite à Toronto.

M. BENNETT : Cette construction a été l'objet d'un contrat. Maintenant, en commençant à la page V-23, et en continuant, nous voyons une dépense s'élevant à $425,000. Parmi ces déboursés, l'on en voit de considérables pour ce bateau dragueur, le "J.-Israël-Tarte". Je vois d'abord $137,000, puis $45,000, et d'autres encore représentant un total d'environ $300,00. Si vous déduisez ces $300,000 de $425,000, il paraît évident qu'on a dû dépenser $125,000 pour des matériaux employés à Sorel, et cela probablement pour ces différents dragueurs, remorqueurs, etc., qui étaient à l'ouvrage. Le ministre voudra-t-il nous indiquer quelles sont les sommes dont on aura besoin, sur ce crédit de $515,000, pour les matériaux employés par ces ouvriers, soit pour réparations ou pour des nouveaux travaux, cette année, à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces dépenses se rapportent aux réparations des dragues employées au creusement du chenal, à la construction de la grande drague pour les provinces maritimes, à la drague destinée à la province d'Ontario, et aux allèges et remorqueurs utilisés pour les travaux. Je le répète, j'aimerais à avoir un bordereau, établi d'après les livres du chantier de Sorel, indiquant en détail combien il a été dépensé en réparations pour chaque drague.

L'honorable M. TARTE : On me permettra de donner quelques explications, au sujet des dépenses concernant les $550,000 dont il est en ce moment question. D'abord le gouvernement doit payer pour le travail de toutes les dragues qui sont en service sur le Saint-Laurent. Celui-ci est un crédit spécial pour le chenal du fleuve Saint-Laurent. Nous avons en service dix ou douze dragues, et peut-être plus. Nous avons aussi les levés hydrographiques, que je ne m'attends pas de voir transférés au département de la Marine et des Pêcheries. Mais, l'année dernière, ces levés ont été pris sur ce crédit. Il y a en outre les travaux d'inspection, et tout cela est aussi couvert par ce crédit. Puis il y a les réparations, la construction de nouveaux bateaux et allèges, ainsi que tout le matériel nécessaire aux travaux de dragage.

M. MONK : L'honorable député pourrait-il nous dire à peu près à combien tout cela peut s'élever ?

L'honorable M. TARTE : Je ne puis pas donner ces chiffres cette année. Mais mon honorable ami sera peut-être en mesure de nous dire combien il s'attend que chaque drague dépensera cette année. L'année dernière, l'un de ces bateaux dragueurs n'était pas pourvu de lumière électrique. Or, les travaux se poursuivent le jour et la nuit. Le département doit payer de doubles équipages, et tout cela coûte beaucoup d'argent. On dépense aussi d'assez fortes sommes en réparations, surtout à Sorel, où s'exécutent d'autres travaux qui ne sont pas couverts par ce crédit. Ainsi, par exemple, on construit à Sorel la grande drague destinée aux provinces maritimes, qui n'a rien du tout à faire avec le chenal du Saint-Laurent. En d'autres termes, le paiement des salaires, les bateaux employés à l'enlèvement des pierres, les bateaux inspecteurs, et les levés hydrographiques entraînent d'assez fortes dé-

penses. Tous ces travaux seront terminés cette année, car ils sont déjà fort avancés. Le service des levés hydrographiques coûte de $20,000 à $25,000 par année. Ce crédit couvre tout ce que je viens d'indiquer.

M. BENNETT : Alors, il paraîtrait que, s'il en a coûté l'année dernière $125,000 en approvisionnements et $175,000 pour ces travaux de Sorel, soit en tout $300,000, il resterait sur ce crédit $215,000 pour le dragage. Après que cet argent aura été distribué parmi les défférentes dragues, tant en salaires que pour le maintien des ouvriers, vous aurez de tout cela l'équivalent en travaux de dragage ; de sorte que, sur le crédit total de $500,000 pour le chenal du Saint-Laurent, au delà de $300,000 sont pour travaux à Sorel et approvisionnements fournis aux bateaux.

L'honorable M. TARTE : Sur ce montant, d'assez fortes sommes ont aussi été prises pour outiller les chantiers de construction et pour terminer les bâtiments. Dans les chantiers, on a toujours besoin de nouveaux appareils, ainsi que le savent fort bien tous ceux qui s'y connaissent en machines. Sur ce montant, on a dû acheter dans le passé toutes ces choses, et je suppose que cette année l'honorable ministre des Travaux publics sera aussi obligé d'acheter de nouveaux appareils. On a sans cesse besoin de quelque chose, quand il s'agit de travaux de cette importance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons l'espoir que la drague " J.-Israël-Tarte " nous donnera satisfaction, par suite de ces changements, et nous avons lieu de nous attendre qu'alors nous changerons l'ordre des chiffres, et qu'au moins $350,000 seront dépensés en dragage.

L'honorable M. TARTE : J'ignore ce que veut dire l'honorable député, parce que ces améliorations ne donneront pas une capacité plus forte à la drague. Tous les changements se bornent à des tuyaux et des roues. Cela n'augmente pas la capacité de la drague. Si l'honorable député veut donner quelque attention au sujet, il verra que les changements n'ont rien du tout à faire avec la question. Si la drague " J.-Israël-Tarte " fait un million de verges par mois, ce sera tant mieux, mais les salaires de l'équipage sont les mêmes, que l'on fasse beaucoup d'ouvrage ou que l'on en fasse peu. Les salaires ont été les mêmes l'année dernière. Par malheur, les machines cessèrent de fonctionner, mais les salaires durent continuer à être payés, de sorte que tout cela n'affecte en rien les dépenses. Ces dépenses seront les mêmes, que la drague fonctionne bien ou non ; mais ce que l'honorable ministre a voulu dire c'est sans doute que si la drague est aussi satisfaisante qu'on s'y attend, on pourra exécuter beaucoup plus d'ouvrage et le dragage coûtera moins, mais les dépenses seront les mêmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai voulu dire les deux choses, et je ne crois pas me tromper. Si la drague nous donne satisfaction, nous ferons beaucoup plus d'ouvrage. Si la drague fonctionne cinq ou six mois au lieu de 100 jours, il en coûtera plus d'argent, car cette drague consomme 40 tonnes de charbon par jour, mais nous ferons plus d'ouvrage.

M. BLAIN : Voici un crédit au sujet duquel j'aimerais à avoir quelques explications.

| | |
|---|---|
| A. W. Robinson, ingénieur-expert, quatre jours à Ottawa, à raison de $40 par jour.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $160 00 |
| Voyage aux provinces maritimes, afin d'examiner les conditions où les travaux de dragage projetés seront faits, et rapport sur ces conditions ; quatre jour à $40 ; frais de voyage, $40.50; autres dépenses diverses, $25.25.... .. | 225 75 |
| Un jour à Sorel, pour améliorations au chantiers, $40 ; dépenses, $4, 2 avril 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 44 00 |
| Un jour à Sorel, consultations.. .. .. .. | 40 00 |

Il me semble que voilà ici beaucoup d'argent—$40 par jour—pour un ingénieur expert. Peut-être l'honorable ministre pourra-t-il nous fournir là-dessus quelques explications.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que je puis dire c'est que l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a jugé bon d'employer un spécialiste de talent et d'expérience, et qu'il a dû le payer pour ses services.

M. BLAIN : Est-il tout le temps à l'emploi du département, ou bien l'emploie-t-on spécialement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il a été l'ingénieur-expert du gouvernement ?

M. MONK : Qui est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Robinson.

M. MONK : Quels sont ses titres ?

M. BLAIN : Il est de Montréal!

M. INGRAM : L'année dernière, sur les $500,000 qui ont été votés, quelque chose comme la moitié doit être dépensée de cette manière : Pour construire un remorqueur, $25,000 ; deux grandes allèges de déchargement, $26,000 ; achèvement d'une allège, $4,000 ; construction d'une allège plate, avec chaudière, $7,000 ; construction d'une scierie, $15,000 ; matériel de chemin de fer de chantier de marine, ateliers et chantiers, $20,000; améliorations aux chantiers, $5,000 ; reconstruction d'un quai, $3,000 ; dépenses imprévues, $30,000. Déduisez ces crédits des $500,000 votés, et vous aurez ce que l'honorable ministre a dû dépenser l'année dernière en travaux de dragage. L'année précédente, il y avait environ 60 milles du chenal à draguer, et l'on en a dragué une longueur de 10 milles, sur les $500,000 votés l'année dernière. L'honorable ministre a maintenant augmen-

té le crédit de $500,000 à $515,000. Ce que je désirerais savoir, c'est si tous les travaux, pour lesquels on a voté de l'argent l'année dernière, ont été terminés. S'il sont terminés, l'honorable ministre se trouvera avoir cette année bien plus d'argent pour les travaux de dragage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'attend à pouvoir dépenser beaucoup plus d'argent, sur le total de ce crédit, pour des travaux de dragage—je crois que nous dépenserons de $340,000 à $350,000. Quelques-uns des travaux mentionnés par l'honorable député sont déjà terminés, et d'autres sont en voie d'exécution.

M. INGRAM : J'ai demandé à l'honorable ministre le nom des dragues. En réponse à une autre question, l'honorable ministre a dit que le dragage coûtait quelque chose comme 2 cents et une fraction par verge cube. Nous avons ici une drague qui fait l'ouvrage à raison de 1 cent par verge et d'autres pour 3 et 4 cents. Quel est le coût, par verge, pour chacune de ces dragues ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela, bien entendu, dépend des fonds sur lesquels les dragues sont mises en œuvre. Certains travaux coûtent moins de 3 cents par verge, et pour d'autres nous pouvons aller jusqu'à 7 cents par verge. Pour ce qui est de cette drague, la moyenne de la dépense, pour le premier mois, s'est élevée jusqu'à 8 cents par verge et pendant le dernier mois, cette dépense s'est abaissée jusqu'à un peu moins de 1½ cents par verge, avec moyenne de 2¼ cents par verge.

L'honorable M. TARTE : Bien que la drague " J.-Israël-Tarte " fût neuve, et n'a pas fonctionné tout le temps, combien de dragage a-t-elle pu faire l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un million, neuf cent soixante-un mille deux cent cinquante verges cubes.

L'honorable M. TARTE : Afin que la Chambre puisse se rendre compte de la grande amélioration que représente cette drague, le ministre voudra-t-il nous donner les chiffres pour les autres dragues?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les autres dragues ont donné en tout un peu plus de 2,500,000 verges. Si la drague " J.-Israël-Tarte " est en parfait état cette année, elle devrait pouvoir faire autant d'ouvrage que les six autres, soit environ 2,500,000 verges.

L'honorable M. TARTE : Bien entendu, cela ne veut pas dire que les autres dragues ne valent rien; elles sont seulement d'un modèle différent. La drague " J.-Israël-Tarte " est une drague à succion destinée à travailler dans le sable ou l'argile léger, alors que les autres dragues sont pourvues de chaînes à godets et sont destinées aux ouvrages les plus difficiles. J'ai vu moi-même l'une de ces dragues travailler plusieurs heures à enlever un quartier de roc, que nous n'avons pu enfin déplacer qu'à l'aide d'un appareil spécial. Ces dragues à chapelet sont de très belles pièces de mécanisme, probablement les plus belles qu'on puisse voir en Amérique, mais on ne pourrait pas en déterminer la capacité en les comparant avec la drague " J.-Israël-Tarte " qui est une drague entièrement différente. La drague que nous sommes à construire pour les provinces maritimes est à la fois à succion et à chapelet.

M. SPROULE : Afin d'avoir une bonne idée de la capacité des différentes dragues, il faudrait les voir à l'œuvre sur les mêmes fonds.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfaitement.

L'honorable M. TARTE : La capacité moyenne de ces dragues est de 5,000 à 6,000 verges par jour, ou environ 8,000 verges jour et nuit.

M. ROSAMOND : A combien peut revenir un travail de 1,000 verges, exécuté par les dragues du gouvernement, comparativement aux dragues travaillant à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il en coûterait environ deux tiers de moins, pour les dragues du gouvernement.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que la construction des dragues est pour ainsi dire complètement terminée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. INGRAM : Quelles sont les dragues qui ne sont pas terminées?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous construisons une grande drague pour les provinces maritimes. Voulez-vous parler de dragues travaillant sur ce chenal?

M. INGRAM : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles sont toutes terminées.

M. CLARKE : Est-il entendu que ces travaux de dragage doivent continuer à relever du département des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Quand on en était auparavant à discuter ces crédits, nous avons entendu beaucoup parler du partage des départements. Toutes les dragues au travail sur le fleuve Saint-Laurent doivent-elles continuer à être sous le contrôle des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Y a-t-il eu quelques dragues enlevées au département des Travaux publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas que je sache.

M. INGRAM : Je n'ai pas bien saisi ce que l'honorable ministre a dit, quand il a parlé de la quantité de verges cubes restant à draguer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai bien peur de ne pouvoir fournir ici à l'honorable député un état estimatif complet.

M. INGRAM : J'ai cru comprendre qu'on a dit, l'année dernière, que 24 millions de verges cubes seraient enlevés sur toute la longueur du chenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef prétend que, sur le lac Saint-Pierre seul, il va falloir enlever 10 millions de verges cubes.

M. INGRAM : Les rapports ne s'accordent pas ici. L'année dernière, on nous a dit que la quantité s'élèverait jusqu'à 90 millions de verges, et on nous a aussi dit que le total serait de 24 millions de verges. Si l'honorable député veut bien consulter le hansard, il y verra tous ces chiffres contradictoires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'on a dû faire erreur. Les renseignements que j'ai donnés m'ont été fournis par l'ingénieur en chef du département. Je lui ai demandé de me fournir un état approximatif de la quantité, et il m'a répondu que ce serait quelque chose comme 22 millions de verges.

M. BENNETT : Comme on a l'intention, cette année, de dépenser $125,000 pour des matériaux et $175,000 en main-d'œuvre à Sorel, le ministre croit-il que ce soit agir bien sagement de dépenser tant d'argent sans demander des soumissions pour l'ouvrage qui doit être exécuté ? Je suppose que cette année, on construira à Sorel quelques allèges, et probablement aussi quelques remorqueurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il est question de construire une allège de réserve, d'une capacité de 200 verges. On veut aussi reconstruire la superstructure de la " Laval ", puis donner plus d'aménagement, sur la " Laurier ", à l'équipage de nuit, ce qui nous coûtera $2,000. Enfin, il nous faudra une allège à treuil, avec chaudière et treuil ; puis changer les godets de l' " Aberdeen " et de la " Minto ", afin de leur permettre de travailler sur des fonds plus durs ; et un nouveau chaland à charbon, qui nous coûtera probablement $15,000. Il faudra aussi terminer le remorqueur n° 9.

M. BENNETT : Assurément, le travaux dont le ministre vient de nous donner un aperçu, ne tiendront pas 250 hommes employés tout le temps à Sorel—car c'est là ce qu'on veut dire—à une moyenne de $2 par jour, bien que plusieurs de ces hommes ne reçoivent pas autant. Je crois qu'il serait dans l'intérêt du pays de demander des soumissions pour la construction de ce nouveau chaland à charbon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les $175,000 ne sont pas payés sur ce crédit, bien qu'il puisse y en avoir une partie. Il y a eu au moins 400 hommes employés à Sorel dans le passé, si toutefois il n'y en a pas encore autant aujourd'hui.

M. BENNETT : J'ai fait des recherches dans le rapport de l'auditeur général, et je ne vois qu'une seule dépense concernant l'emploi des hommes à Sorel, et le total en est de $175,000. Où est le reste de la dépense, si ce total ne comprend pas le tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai expliqué que cela n'était pas pris sur ce crédit. Ainsi, il y a eu un vote spécial pour la construction d'une drague pour les provinces maritimes, et il y a d'autres votes spéciaux. De sorte que si l'honorable député veut déduire les chiffres de ces votes spéciaux de ce qui a été payé en salaires, le reste se trouvera être un peu moins de $100,000.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami me permettra-t-il de mettre tout cela à clair, si je le puis ? Me permettra-t-il de lui demander combien il s'attend d'avoir à payer pour les équipages de ses dragues sur le Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis dire que les $340,000 dont j'ai parlé comprennent les salaires des équipages et l'achat du charbon. Je n'ai pas les comptes séparés.

L'honorable M. TARTE : Combien mon honorable ami s'attend-il de payer en salaires, à Sorel, sur ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On s'attend que, sur ce crédit, on paiera $125,000 en matériel et salaires, et les comptes ne sont pas tenus de manière que je puisse indiquer les montants séparés. Il est possible que les parts soient à peu près égales.

L'honorable M. TARTE : Ce que l'on entend par matériel, c'est, je crois, la construction d'une allège et d'un chaland à charbon. Est-ce là tout ce que le gouvernement se propose de construire cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami se propose-t-il de faire construire ce chaland en fer ou en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En bois.

L'honorable M. TARTE : Puis-je savoir quelle sorte de bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose qu'on emploiera du pin de la Colombie Anglaise.

M. BENNETT : D'après le rapport de l'auditeur général, on a dépensé $175,000, non pas en matériel, mais pour les salaires des ouvriers employés dans les ateliers de Sorel. Si le rapport de l'auditeur n'est pas exact, il nous faudra y apporter les changements nécessaires. L'honorable ministre nous dit que, durant la prochaine saison, il ne s'attend pas à dépenser $175,000 en salaires à Sorel, mais qu'il suffira de $125,000, y compris les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux. Il va nous falloir attendre une autre année, afin de voir s'il peut réaliser l'économie représentée par l'écart entre $175,000 pour des salaires seuls, et $125,000 pour salaires et matériaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se trompe du tout au tout. Je cherchais à établir quelles sommes il nous faudrait dépenser sur ce crédit, à Sorel, mais il y a trois ou quatre cents hommes employés là à d'autres travaux auxquels ce crédit ne servira pas, et leurs salaires devront être payés sur ces autres crédits. Cependant, l'auditeur général a établi ses chiffres de telle sorte qu'il semble clair que tout doit être pris sur ce crédit, ce qui cause tout le malentendu.

M. BENNETT : Alors, on s'attend à ce qu'il y aura $125,000 dépensés en salaires à Sorel, l'année prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est bien cela. On estime que le total des sommes payées en salaires sera à peu près le même que l'année dernière.

M. BENNETT: L'honorable ministre croit-il que ce soit agir bien sagement de faire construire à la journée et d'acheter du matériel, sans soumission, pour un chaland d'une valeur de $15,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il nous faut utiliser ces ateliers pour les réparations et pour la construction de ces allèges et remorqueurs, et que nous faisons bien alors d'avoir l'ouvrage fait à la journée à Sorel.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre peut-il nous soumettre quelques états, indiquant les travaux qui ont été exécutés l'année dernière et ceux qu'on s'attend devoir être exécutés cette année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens de donner lecture de tout cela. J'ai donné à quatre ou cinq reprises une liste des allèges, etc., qu'on s'attend à construire à Sorel, et qui représenteront une dépense d'environ $113,000. Il y a une grande drague pour les provinces maritimes qui va coûter $150,000.

M. BENNETT : La drague de $500,000 est-elle contruite à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Et puis, bien entendu, il y a en outre les réparations générales à toute notre flotte de chalands, allèges et remorqueurs.

M. BENNETT : Nous voyons ici que d'autres départements demandent des soumissions pour des entreprises devant coûter bien moins. Voyez, par exemple, le département des Postes. On y demande des soumissisons pour le transport des postes sur une distance de 10 milles, entraînant une dépense de quelque $60 par année. Et, cependant, voici que pour cette drague de $150,000 on ne demande pas de soumissions, et l'ouvrage est confié à la journée à quelque 400 personnes payées grassement et engagées pour des raisons politiques, et les matériaux sont aussi achetés, je suppose, sans soumissions. Des soumissions ont-elles été demandées pour les matériaux nécessaires à cette nouvelle drague ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je crois que cela a été fait.

M. COCHRANE : Le plus bas soumissionnaire a-t-il obtenu l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire.

M. INGRAM : Quand cette entreprise a-t-elle été donnée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne veux pas dire qu'il y a eu une soumission pour la drague. J'ai compris que la question était si l'on avait demandé des soumissions pour la fourniture des matériaux.

M. INGRAM : J'ai compris que l'honorable ministre avait dit que c'était une drague qui devait coûter $500,000. L'année dernière, on en avait estimé le coût à $300,000. A quoi doit-on attribuer cette différence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'état estimatif, si je me rappelle bien, était de $520,000 et j'ai donné tous les détails.

L'honorable M. TARTE : Quand le département était sous ma direction, les travaux ont commencé à Sorel, et je crois que depuis lors les plans ont été changés. Je crois qu'on a eu raison. Je répète que cette drague est la plus compliquée que nous ayons construite jusqu'ici, et je crois que le premier état estimatif de M. Robinson n'était pas aussi élevé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le premier état estimatif, présenté par mon honorable ami, était de quelque $300,000.

M. INGRAM : A quoi attribuer cette différence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas appris qu'il y eût des changements bien particuliers, mais l'état estimatif de mon honorable ami devait être trop bas. Il ne peut pas y avoir de doute, maintenant, sur l'exactitude de l'état estimatif, car on a déjà acheté une bonne partie des matériaux et des machines, et l'ouvrage est bien avancé. J'ai donné tous les détails, quand on était à discuter ce crédit.

M. INGRAM : Ce qui est certain, c'est que le coût a sauté de $300,000 à $500,000. L'honorable ministre nous dit qu'une partie des matériaux a été achetée à l'entreprise, après qu'on eût demandé des soumissions. Que cette majoration provienne de la main-d'œuvre ou d'achat de matériaux en dehors de ceux achetés à l'entreprise, nous ne voyons pas que l'honorable ministre puisse dire qu'il n'y a pas eu de changements particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de changements du tout. L'ex-ministre des Travaux publics, si je comprends bien, dit que cette construction a entraîné des travaux considérables, et que les changements ont été faits sous sa direction et après qu'il eût pris là-dessus l'avis de son ingénieur.

L'honorable M. TARTE : Quand je demandai l'avis de M. Robinson, il me soumit un état estimatif, et je crois, si je me rappelle bien, qu'il s'agissait d'environ $300,000. Je décidai d'aller de l'avant. Maintenant, le gouvernement possède à Sorel des chantiers de marine qui ont coûté beaucoup d'argent, de sorte que nous commençâmes à construire cette drague à la journée, absolument comme aurait fait un entrepreneur. Car, ici, le département ayant ses propres chantiers, se trouve dans la situation d'un entrepreneur ordinaire. Ces chantiers existaient déjà, quand je pris charge du département, et cela depuis des années. Ces chantiers sont nécessaires pour les travaux que nous avons à exécuter sur le Saint-Laurent, avec le système actuellement en usage. Si ces travaux, à l'origine, avaient été donnés à l'entreprise, la chose eût été différente. Mais quand le gouvernement actuel entra en fonctions, les travaux de dragage sur le Saint-Laurent étaient commencés, et des chantiers existaient déjà. Nous n'eûmes qu'à continuer ces travaux. Les chantiers étaient dans un état déplorable, les hommes travaillant à la pluie et à la neige. J'ai fait faire les améliorations nécessaires, croyant que c'était là la manière la plus sage d'agir, car sans cela il serait inutile de songer à entreprendre des travaux considérables. De plus, j'ai cru que le gouvernement ferait bien d'avoir ses propres chantiers de marine. Autrefois, le gouvernement importait ses dragues d'Ecosse et d'ailleurs, et je décidai qu'il était préférable d'employer ici des ouvriers canadiens à ces travaux. Avec le consentement et la coopération de mes collègues, j'ai commencé ces travaux de Sorel, et j'ai aussi commencé à construire des dragues, etc. Eh bien, le gouvernement ayant ces chantiers, décida de continuer la construction de cette drague, l'état estimatif qui m'a été soumis étant, je le répète, d'environ $300,000. Voilà maintenant six mois que j'ai quitté le ministère, et je ne suis pas responsable de ce qui a pu se passer depuis ce temps-là. Je suppose que tout va bien, mais je répète que je ne suis pas responsable de ce qui est survenu depuis lors, et ce n'est pas à moi de répondre.

M. INGRAM : Je voudrais obtenir un renseignements de l'honorable député (M. Tarte).

L'honorable M. TARTE : Certainement.

M. INGRAM : Je comprends que l'estimation du coût probable de cette drague était de $300,000, et c'est là ce qui a été soumis à l'honorable député par M. Robinson et les fonctionnaires du ministère alors qu'il était ministre des Travaux publics ?

L'honorable M. TARTE : Je ne puis me rappeler le chiffre exact, mais c'était environ $300,000.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre qu'avant d'abandonner la direction du ministère, l'honorable député a modifié les plans de cette drague ?

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas modifié les plans de cette drague, mais je crois que des changements peu importants y ont été apportés.

M. INGRAM : S'il n'y a pas eu de changements importants de faits aux plans, l'explication que l'on nous a fournie ne justifie pas ce que l'on a dépensé en plus des $300,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que désire l'honorable député ? Veut-il que je lui dise que la drague ne coûtera pas $520,000 ?

M. INGRAM : Non, tout ce que je veux, c'est que l'honorable ministre nous explique cette différence entre $300,000 et $500,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) a dû expliquer toute l'affaire à l'entière satisfaction de mon honorable ami.

M. INGRAM : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Quelle qu'ait été l'estimation lu coût des travaux, je constate que l'on a dépensé ou que l'on s'est arrangé pour dépenser à ce sujet, au 30 juin prochain, $321,000.

L'honorable M. TARTE : Combien aura-t-on dépensé au 1er juillet prochain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au 1er janvier dernier on avait dépensé, en chiffres ronds, $300,000, et au 30 juin prochain on aura dépensé $321,955.

M. BENNETT : Ce montant comprendra-t-il l'achat de la machine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela comprendra tout.

M. CLARE : Au 1er janvier dernier on avait dépensé $300,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et l'on a calculé au département qu'il faudra dépenser $21,000 de plus durant le présent exercice.

L'honorable M. TARTE : Est-il possible qu'il y ait pour $200,000 de travaux additionnels à faire sur ce dragueur ? Je ne puis le croire. Ce point demande à être expliqué.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Tarte) doit avoir obtenu les renseignements requis quand le crédit destiné à ce dragueur a été adopté. Nous avons discuté cette question durant plusieurs heures. Cependant, bien que la chose soit irrégulière, je suis prêt à fournir en ce moment tous les renseignements que l'on peut avoir besoin. Mais je ne crois pas que même un député de la gauche consentirait à s'éloigner de la règle établie à ce sujet, jusqu'au point d'insister pour recommencer la discussion d'un crédit adopté il y a quelques semaines passées, après avoir été discuté dans ses moindres détails. Je ferai remarquer aux honorables députés que cela dépasse les limites du bon sens et constitue un abandon injustifiable de la règle ordinaire. Le crédit demande $200,000 pour compléter les travaux. Il est possible que ce dragueur coûte un peu plus cher qu'il aurait coûté s'il eut été construit dans un atelier bien outillé. D'un autre côté, si nos espérances se réalisent, ce sera un des meilleurs dragueurs qui existent dans le pays, bien que sa construction coûte beaucoup plus que la valeur réelle du bateau, si l'on doit en juger par le coût d'un ouvrage de même nature exécuté à l'entreprise.

L'honorable M. TARTE : Quand l'honorable ministre dit que ce dragueur aurait coûté moins cher s'il eût été construit dans un atelier bien outillé, je serais curieux de lui demander s'il a visité les chantiers de Sorel?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je les ai visités.

L'honorable M. TARTE : Dans ce cas, il ne peut prétendre que ce ne sont pas là des chantiers bien outillés. J'ai visité presque tous les chantiers de construction navale du continent, et je dis que ceux de Sorel sont bien équipés. Je ne prétends pas dire qu'ils sont complets, car il n'en existe pas de complets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je dirai, que pour avoir ce crédit qui a déjà été discuté——

M. SUTHERLAND.

L'honorable M. TARTE : Je ne puis permettre à l'honorable ministre de dire que j'ai commis une grave erreur, et que cette erreur provient du fait que les chantiers de construction de Sorel n'étaient pas convenablement outillés. Il fait certainement erreur sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il suffira d'un mot, si l'honorable député veut bien me le permettre, pour régler la question. Il sait parfaitement que les chantiers de Sorel ne sont pas en état de fabriquer les machines requises pour une semblable entreprise.

L'honorable M. TARTE : Je diffère d'opinion sur ce point avec l'honorable ministre. Les chantiers de Sorel sont parfaitement en état de fabriquer des machines et tout ce qui est requis——

M. BENNETT : Des chaudières?

L'honorable M. TARTE : Oui, des chaudières à vapeur et tout ce qui est requis pour l'exécution des travaux de cette nature. Si à certaines époques nous avons été incapables de compléter différents travaux, c'est parce que nous avions trop à faire, mais les chantiers sont outillés de manière à pouvoir répondre à tous les besoins. Quand le "Tarte" fut construit, les chantiers n'étaient pas aussi bien outillés qu'ils le sont maintenant, et c'est pour cette raison qu'il nous fallut aller au dehors. Mais depuis cette époque nous avons complété l'outillage graduellement, et aujourd'hui ces chantiers sont dans un excellent état. Je ne crois pas que ceux de la "Polson Iron Works" soient mieux outillés—ils ne le sont certainement pas. Il y a dans cette Chambre des députés qui savent que ces chantiers sont très bien outillés. Je suis heureux de pouvoir dire qu'ils auraient dû l'être, n'est pas celle que de Collingwood. J'ai visité les chantiers établi aux deux endroits. L'outillage des chantiers de construction de Sorel est excellent, et la raison pour laquelle les travaux n'ont pas été exécutés aussi rapidement qu'ils auraient dû l'être, ne'st pas celle que l'on allègue maintenant. Je n'adresse aucun reproche à l'honorable député, mais il n'est que juste pour moi de dire que la raison qu'il a alléguée n'est pas la bonne.

M. INGRAM : Dois-je comprendre qu'un dragueur construit à Sorel, pour lequel l'honorable député a demandé $300,000, va coûter maintenant $500,000, et que cet argent est même dépensé ? Quand nous demandons ce que ce dragueur va coûter, il me semble que les employés de Sorel devraient être en mesure de nous le dire aussi près que possible. Cette différence entre $300,0000 et $500,000 pour la construction d'un dragueur est exorbitante. Je ne crois pas que l'honorable ministre nous ait donné une explication satisfaisante sur ce point.

M. COCHRANE : Traitant la question au point de vue des affaires, le ministre aurait

dû être en état de nous dire à moins de $200,000 près ce que ce dragueur devait coûter. Le bon sens veut que ses employés soient en état de nous fournir une estimation raisonnable, et s'ils ne sont pas en état de le faire, il devrait en prendre d'autres. L'ex-ministre des Travaux publics a raison de placer le gouvernement dans la position d'un fabricant, car, jusqu'à un certain point, c'est bien là sa position. Mais quand on vient à entrer dans les détails, c'est alors qu'on constate qu'il s'écarte considérablement de la ligne de conduite suivie par le fabricant ordinaire quand il s'agit d'acheter les matériaux. Quand un homme d'affaires a besoin de matériaux, il demande des soumissions, sans que la politique ait rien à faire dans tout cela. Mais le ministre des Travaux publics ainsi que tous ses autres collègues sont-ils capables de se mettre au dessus de toutes les influences politiques qui les entourent ? Je ne m'occupe pas du parti au pouvoir. La même difficulté existait sous le régime conservateur, mais le mal s'est aggrave considérablement sous l'administration actuelle, car il est facile de se former une idée de l'appétit que possédaient les libéraux quand ils sont arrivés à la tête des affaires. Toutes ces influences sont maintenant à l'œuvre. Est-il humainement possible de supposer qu'un ministre peut se soustraire à toutes ces influences politiques qui l'entourent? Lui est-il possible de demander des soumissions et d'acheter des matériaux sans s'occuper des amis politiques? Des sommes énormes ont été englouties dans ces travaux. Je ne m'occupe pas de savoir à quoi l'on dépense l'argent public, du moment qu'il est dépensé honnêtement. Mais je m'oppose à ce que l'on trompe la Chambre comme on l'a fait dans le cas actuel, lorsqu'à la dernière session on nous a lit que ce dragueur coûterait $300,000, tandis qu'aujourd'hui on nous dit qu'il coûtera $500,000. Oserait-on prétendre qu'il existe dans tout le pays une maison d'affaires capable de commettre une erreur de $200,000 dans le coût de la construction d'un dragueur ? Pour ma part, je ne le crois pas. Il doit y avoir quelque chose d'absolument défectueux dans l'administration de ces travaux, pour que l'on découvre une différence de $200,000 entre le coût probable de la construction d'un dragueur et ce qu'il coûte réellement.

Je ne prétends pas dire que nous avons toujours eu raison quand nous étions au pouvoir ; mais en supposant que nous nous sommes trompés, est-ce que cela est suffisant pour justifier les membres de la droite de s'écrier, chaque fois que nous soulevons cette question : Vous avez fait la même chose. Je me rappelle une époque où nous ne pouvions pas même sortir pour respirer l'air comme tout le monde, sans que les libéraux exigeassent que nous le fassions par voie d'adjudications publiques. Le député de Guysborough (M. Fraser) à plus d'une fois fait retentir les murs de cette enceinte de l'éclat de ses protestations violentes à ce sujet. Aujourd'hui, lui et ses amis assistent sans s'émouvoir à la dépense de ces sommes énormes dont pas un seul dollar a été employé après adjudication. Ils oublient toutes les déclarations qu'ils ont faites, et quand nous leur en faisons des reproches ils nous répondent : les temps sont prospères et tout cela est le résultat de nos efforts. Eh bien ! M. l'Orateur, je considère qu'au lieu de gaspiller l'argent en dépensant $200,000 ici et $60,000 ailleurs, sans pouvoir justifier ces dépenses, le gouvernement ferait mieux de diminuer la dette nationale, cette dette sans cesse grossissante, dont ils avaient l'habitude de parler si souvent quand les conservateurs étaient au pouvoir. Voyez le ministre des Douanes qui dort du sommeil du juste. Je donnerais beaucoup pour pouvoir dormir. Nous avons là un bien triste exemple du degré d'abaissement auquel la nature humaine peut tomber. Cet honorable ministre avait l'habitude de dénoncer ces extravagances du gouvernement conservateur avec une telle vigueur que ses commettants de Brantford pouvaient presque l'entendre chez eux. Maintenant, tout passe sans la moindre protestation de sa part.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'était le temps de parler à cette époque.

M. COCHRANE : Mais ce n'est plus le temps maintenant que vous occupez la position de ministre et que vous recevez $2,000 de plus que votre prédécesseur pour remplir une fonction que vous déclariez inutile. Vous prétendiez que le pays pouvait se passer d'un ministre des Douanes et vous avez voté pour son abolition. Vous avez dit que cette sénicure n'aurait jamais dû être créée, que les ministres étaient déjà trop nombreux, et aujourd'hui vous siégez—

Quelques VOIX : Adressez-vous au président.

M. COCHRANE : Les autres membres de la droite ont fait la même chose, ils ont appuyé de leurs votes une motion déclarant la fonction inutile, et, M. le président, je crois même pouvoir dire, sans trop m'écarter du sujet, que je me rappelle avoir entendu votre voix musicale——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. COCHRANE : Je parle des $200,000.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que l'honorable député va s'en tenir à la question qui est devant la Chambre.

M. COCHRANE : C'est ce que j'ai fait.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Non.

M. COCHRANE : Je laisse à la Chambre le soin de juger si je ne me suis pas efforcé de parler de ces $200,000 qui ont été dépensés sans demander de soumissions ; et aux cours de mes remarques, je me suis rappelé avoir entendu votre voix musicale condamner la conduite du gouvernement conservateur de concert avec vos autres

amis. J'ai aussi fait allusion aux protestations du ministre des Douanes alors qu'il était dans l'opposition. Mais aujourd'hui il peut dormir sans crainte. Les choses sont changées, disent-ils, aujourd'hui, ce sont eux qui retirent les émoluments de ministres, leurs adversaires sont tombés, et c'est là toute la différence.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. MONK : Non, M. le président, l'item n'est pas adopté. L'honorable ministre aurait dû fournir plus de renseignements, s'il l'avait fait, cela aurait facilité l'adoption de ses crédits. Il devrait pouvoir nous donner des renseignements plus complets sur l'entreprise. Quelqu'un a laissé entendre cet après-midi dans cette Chambre que les dépenses encourues à Sorel étaient énormes. Quand nous payons plus de $177,000 en salaires, nous aimerions à obtenir des détails. Je veux bien que l'on continue à maintenir les chantiers de Sorel, mais nous avons droit de savoir ce que nous rapporte l'argent que l'on y dépense. L'honorable ministre aurait dû se douter que nous lui demanderions cet après-midi le coût de chacun de ces dragueurs, ainsi que leur entretien. Il ne possède aucun renseignement sur ce point. Cependant, il aurait pu se les procurer en donnant une demi-heure d'avis aux employés de son ministère. Nous ignorons la capacité de travail de ces dragueurs, les endroits où ils devront être employés dans le cours de l'été, et la nature de l'ouvrage que l'on se propose de leur faire faire. Si l'honorable ministre avait eu la précaution de se munir de ces renseignements, qu'il pouvait facilement se procurer, il aurait sauvé une heure et demie sur la discussion de ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami demande à connaître les noms des dragueurs, leur capacité de travail et la quantité d'ouvrage fait. Or, j'ai donné à plusieurs reprises ces renseignements au comité aujourd'hui même.

M. MONK : L'honorable ministre fait erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fourni ce renseignement dans tous ses détails.

M. MONK : Quelle est la capacité du dragueur "Laurier", et combien coûte son entretien ? Ce renseignement n'a pas été fourni cet après-midi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au contraire, j'ai répondu plusieurs fois à cette question. L'honorable député parle de faire adopter le crédit. Nous avons discuté durant près d'une heure et demie sur un item qui ne concernait pas plus le crédit actuel que s'il se fut agi de quelque chose se rapportant au ministère de l'Agriculture ou du Japon, mais afin de fournir les renseignements les plus complets relativement à ces détails, j'ai répondu à toutes les question qui m'ont été posées par les honorables députés ; malgré cela, un honorable député se lève et m'accuse de faire preuve de mauvaise volonté et de refuser de fournir ces renseignements.

Je me permettrai donc de demander au comité si la discussion qui se poursuit depuis une heure ou une heure et demie n'est pas absolument en dehors de la question et contraire au règlement ?

M. INGRAM : Je m'oppose absolument à cela. Les questions que j'ai posées à l'honorable ministre se rapportaient entièrement à la question que nous discutons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit que les questions posées par l'honorable député enfreignaient le règlement. Seulement, j'ai prétendu que la discussion des dépenses encourues pour le dragueur "Fielding", qui dépendent d'un crédit absolument différent de celui qui est soumis en ce moment au comité, enfreignait le règlement. Comment peut-on prétendre qu'il est bien dans l'ordre de discuter une entreprise pour laquelle nous ne demandons aucun crédit ? C'est mon désir sincère de fournir les renseignements les plus complets qui m'a empêché de soulever l'objection que cette discussion enfreignait le règlement.

M. MONK : Il ne peut être question ici d'un appel au règlement. La discussion se rapporte en tous points à la question soumise au comité. Il s'agit de l'entretien de sept dragueurs. L'un d'eux est construit dans un chantier où les autres sont réparés, et sa construction doit coûter $20,000 de plus que le montant prévu, on ne saurait pas prétendre qu'une pareille discussion enfreint le règlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député, qui est un avocat distingué, ne voudra pas prétendre que sur la discussion d'un crédit destiné à un certain ouvrage qui est fait parce qu'il n'y a pas d'autres travaux en voie d'exécution à Sorel, il a droit de demander des renseignements relatvement à certaines choses qui n'ont rien à faire avec le crédit actuel. Il serait tout aussi raisonnable de prétendre que la discussion d'un crédit destiné à la construction d'un bout de chemin dans la ville d'Ottawa, donnerait le droit de discuter n'importe quel autre item des dépenses se rapportant à cette ville. J'ai fourni tous les renseignements qui m'ont été demandés sur chacun des item mentionnés par l'honorable député, et cela plusieurs fois. S'il y a d'autres choses qu'il désire connaître, je suis à son entière disposition. Si le ministère avait négligé de fournir les renseignements demandés, il ne serait que juste de continuer la discussion, ou de laisser l'item en suspens jusqu'à ce que l'on ait satisfait à cette demande. Mais, dans le cas actuel, tous les renseignements ont été fournis.

M. MONK : Je ne puis admettre la prétention émise par l'honorable ministre. Il n'a pas fourni le renseignement demandé et il n'a pas déposé sur le bureau de la Chambre un plan indiquant à quels endroits ces dragueurs seraient employés durant l'été. Je dois lui rappeler également que je lui ai demandé de me dire combien coûtait l'entretien de ces dragueurs. Mon honorable ami sait très bien qu'il n'a pas répondu à cette question, il sait également qu'il n'a pas donné la capacité de ces dragueurs, ainsi que les résultats qu'il espère en obtenir durant la prochaine saison.

Il sait aussi que lorsque cette discussion a commencé il ignorait la quantité de dragage que ces dragueurs devraient faire durant l'été. Il a commencé par parler d'un chenal ayant soixante-cinq milles de longueur, puis il a fini par nous dire qu'ils devraient creuser un chenal d'environ sept milles de longueur durant l'été, et il a finalement porté ce chiffre à quatorze ou quinze milles. L'honorable ministre devait s'attendre que ces détails lui seraient demandés. Il devait prévoir que la découverte d'une somme additionnelle de $200,000 sur le coût de la construction d'un dragueur dans les provinces maritimes ne passerait pas inaperçue.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pouvais prévoir que cette discussion aurait lieu sur ce crédit.

M. MONK : Il est vrai que le coût de la construction de ce dragueur n'est pas pris sur ce crédit, mais il y est fait allusion aux dragueurs, et lorsque nous découvrons qu'il y a là une somme additionnelle de $200,000 pour la construction d'un dragueur qui devait coûter originairement $300,000, va-t-on prétendre que parce que nous discutons la question du chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent, nous n'avons pas le droit d'obtenir des renseignements sur ce que coûte ce dragueur ou de discuter ce point? En agissant ainsi, on paraît vouloir restreindre les prérogatives du comité dans des limites qui n'ont jamais été prévues par les règlements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item a été discuté à une séance antérieure du comité, et tous les renseignements à ce sujet ont alors été fournis. C'est là une des raisons pour lesquelles je considère que l'on a tort de m'adresser des reproches ou de me faire la leçon. Nous avons perdu une heure ou deux à discuter un item qui avait déjà été discuté aussi longuement dans une circonstance antérieure. Je laisse au comité le soin de décider si la critique dont je suis l'objet n'est pas injuste. L'honorable député me demande des renseignements sur deux questions auxquelles j'ai déjà répondu plusieurs fois aujourd'hui même. Mais plutôt que de le désappointer ou de le mettre en position de pouvoir dire que les détails demandés ne lui ont pas été fournis, s'il veut bien me le permettre, je vais les donner de nouveau. Sa première question avait trait à la capacité des différents dragueurs. La capacité du "Laurier" est de 1,700 verges cubes. Il est pour ainsi dire impossible de donner une idée juste de la capacité d'un dragueur sans savoir dans quel genre de terrain il sera appelé à travailler. Ici il s'agit d'argile dure.

M. CLARKE : Est-ce que ce dragueur travaille neuf ou dix heures par jour ?

L'honorable M. TARTE : Il travaille vingt-quatre heures par jour.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le "Lady-Aberdeen" extrait 2,000 verges cubes par jour et dans une terre ordinaire 4,000, tandis que le "Laval" extrait 400 verges cubes par jour.

L'honorable M. TARTE : Le "Laval" a une plus grande capacité que cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est dans le roc.

L'honorable M. TARTE : Alors, je comprends ; mais cela ne donne pas une idée juste de sa capacité. Ce dragueur ne travaille pas continuellement dans le roc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis fournir le renseignement sous une autre forme. C'est là un renseignement que l'on ne peut raisonnablement demander autrement que d'une manière générale.

M. MONK : Je l'ai demandé d'une manière générale, et c'est là la première réponse que j'obtiens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne m'a peut-être pas compris, ou il était absent.

M. MONK : Je suis demeuré dans la Chambre tout l'après-midi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant aux endroits où ces dragueurs devront travailler, je dois dire que le Lady Aberdeen sera dans le lac Saint-Pierre, ainsi que le Tarte. Il auront à creuser sur une longueur de neuf à dix milles de terrain.

L'honorable M. TARTE : Le "J.-Israël-Tarte" recommencera-t-il son travail à l'endroit où il l'a abandonné l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Et le "Lady-Aberdeen" commencera à l'extrémité est du lac en montant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : N'espère-t-on pas terminer le creusage du chenal des navires dans le lac Saint-Pierre cette année avec ces deux dragueurs à l'œuvre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les ingénieurs ne croient pas pouvoir terminer ce travail cette année.

L'honorable M. TARTE : Combien de milles espère-t-on que le dragueur " Lady-Aberdeen " creusera ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le " Lady-Aberdeen " est envoyé à cet endroit pour préparer le terrain pour le " J.-Israël-Tarte ".

L'honorable M. TARTE : Travailleront-ils tous deux au même endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas en même temps. L'ingénieur me dit qu'il va placer le " Lady-Aberdeen " à cet endroit afin de faire les travaux préparatoires nécessaires pour mettre le " J.-Israël-Tarte " à l'œuvre.

L'honorable M. TARTE : Je ne comprends pas cela. J'ai visité cet endroit plusieurs fois et ce n'est pas ce qui a eu lieu l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur me dit que nous faisons la même chose cette année que l'année dernière.

L'honorable M. TARTE : Est-ce que l'équipage du " J.-Israël-Tarte " est le même que l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il est à peu près le même. Je ne me suis pas occupé de la chose, mais l'ingénieur en chef me dit qu'il est à peu près le même. Les officiers n'ont pas été changés.

L'honorable M. TARTE : C'est des officiers que j'ai voulu parler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les mêmes.

L'honorable M. TARTE : J'espère qu'ils vont demeurer à bord et voir à ce que les ouvriers ne perdent pas leur temps. Combien y a-t-il actuellement de dragueurs employés à l'approfondissement du chenal des navires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six. Le seul dragueur qui ne soit pas encore à l'ouvrage est le " J.-Israël-Tarte ".

L'honorable M. TARTE : Où travaillent actuellement les autres dragueurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Contrecœur, à Varennes et à Verchères.

L'honorable M. TARTE : Est-ce que le charbon requis pour ces dragueurs est acheté pour l'année courante ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous avons demandé des soumissions, et ces dernières sont maintenant entre les mains du ministère.

M. TARTE.

M. INGRAM : Je voudrais que l'honorable ministre nous dirait quelle est cette partie des remarques faites par l'opposition qui n'a rien à voir avec ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien prêt à continuer la discussion de ce crédit. Mais on admettra que cette discussion doit se limiter à l'emploi de cet argent, et pas un cent de ce crédit n'est destiné au dragueur " W.-S.-Fielding ".

L'honorable M. TARTE : Comme le coût de cette entreprise doit être payé à même ce crédit, l'honorable ministre voudrait-il me dire quand il espère qu'elle sera terminée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef croit qu'elle sera complétée durant la présente saison.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre pourrait-il me dire si les plans et devis qui étaient en cours de préparation quand j'ai abandonné la direction du département, pour la balance des travaux à exécuter, sont terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut bien me donner le temps de me renseigner sur ce point, je lui dirai ce qui en est.

M. MONK : Au cours de la discussion qui a eu lieu cet après-midi, relativement à ce crédit de $340,000, on a fait allusion aux sommes énormes payées pour gages à Sorel, dont partie est comprise dans ce crédit.

Mon honorable ami de Simcoe a aussi discuté ce point, et le ministre lui a dit qu'il se faisait beaucoup d'autres travaux importants à cet endroit, entre autres la construction de la drague "Fielding". C'est alors que mon honorable ami a déclaré, ce qui était du nouveau pour beaucoup de membres de cette Chambre, que cette drague devait coûter $100,000. C'est ainsi que la question est venue, de sorte que les remarques faites de côté-ci de la Chambre étaient dans l'ordre. Si ce n'est pas trop insister, je demanderai à mon honorable ami de nous dire combien coûte l'entretien de chacune de ces dragues, surtout le coût des trois principaux item, c'est-à-dire les salaires, le charbon et les réparations. C'est là une des premières questions que j'ai posées cet après-midi. Ainsi combien coûte l'entretien de la drague " Lady-Aberdeen " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En chiffres ronds, environ $30,000. Je demande pardon à la Chambre si j'ai donné autant de renseignements sur ce sujet cet après-midi ; mon désir n'était pas de prolonger la discussion. Je n'ai certainement pas entendu ou remarqué la question posée par l'honorable député au sujet du coût de l'entretien de chaque drague.

M. MONK : J'ai posé ma question dès le commencement, mais je n'ai pas eu de ré-

ponse. Je suppose que les $30,000 que l'honorable ministre mentionne comprennent les salaires, le charbon, les réparations et tout ce qui est nécessaire à l'opération de la drague pendant la saison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que comportent les renseignements que je possède.

L'honorable M. TARTE : Lorsque j'ai quitté le ministère, il était question d'acheter un morceau de terre près de ces chantiers. Je ne sais pas si l'attention de mon honorable ami a été appelée sur l'importance d'acheter ce morceau de terre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que nous avons acheté un terrain. J'aurai le renseignement pour l'honorable député.

L'honorable M. TARTE : Les fonctionnaires du département me comprendront. C'est un lopin de terre en arrière de l'un des chantiers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'informe que c'est la propriété Beauchemin.

L'honorable M. TARTE : Une autre question. Je ne la fais pas pour créer des embarras ; mais il y avait plusieurs projets en vue lorsque j'ai quitté le ministère, et je voudrais connaître les décisions qui ont été prises. Le ministère de l'Intérieur a transféré au ministère des Travaux publics la pointe de terre à cet endroit ; nous en avions les titres, lorsque j'ai quitté le ministère, et nous avions l'intention d'y construire une cale pour la réparation des dragues. Je ne sais pas si l'on a appelé l'attention de mon ami sur ce projet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous occuperons de cette question cet été.

M. MONK : Mon honorable ami voudra-t-il être assez bon de nous faire connaître les noms de ceux qui ont soumissionné pour fournir le charbon de ces dragues, ou nous dire si la commande a été donnée sans que l'on ait demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions et nous avons ensuite donné la commande. J'apporterai les papiers.

A six heures, la séance du comité est levée.

## Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Améliorations du havre de Québec, $100,000.

M. MONK : Je ne crois pas que l'item que nous discutions avant le dîner ait été adopté.

L'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai déclaré l'item, je ne m'y opposerai pas, mais je croyais que l'item avait été adopté, item nous discuterions à la séance du soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis à la disposition du comité, et si le comité désire continuer à discuter l'item, je n'y apporterai aucune objection, mais je croyais que l'item avait été adopté, et c'est aussi l'opinion de l'Orateur suppléant, ainsi qu'il vient de le dire. Si le comité désire d'autres renseignements, je n'ai aucune objection à les fournir sur un autre item.

L'honorable M. TARTE : Personnellement, je n'ai pas la moindre objection à ce que l'on déclare l'item adopté, mais je n'ai pas compris qu'il l'avait été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier devrait accepter l'offre que j'ai faite, et que nous nous soumettions à la décision du président.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudra-t-il donner des explications au sujet de l'item qui nous est maintenant soumis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons besoin de cette somme pour construire un prolongement qui donnera plus de mouillage aux navires océaniques à fort tirant d'eau, sur le fleuve. Voici le plan; les honorables députés peuvent l'examiner eux-mêmes. La commission du havre de Québec a insisté sur la nécessité d'avoir cet espace additionnel, et j'ai demandé aux ingénieurs de mon ministère de préparer les plans pour un prolongement de la jetée, ainsi que le fait voir le plan déposé sur le bureau de la Chambre ; ce prolongement devra avoir 462 pieds de long et 40 pieds de large à la base. J'ai demandé des soumissions, nous en avons reçu plusieurs, et l'entreprise a été accordée aux plus bas soumissionnaires, MM. Dusseault et Lemieux, de Lévis, pour la somme de $18,700. Le contrat a été signé le 8 mai.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre prétend-il que c'est à la demande des commissaires du havre que les plans ont été changés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est à la suite des représentations faites par la commission du havre que le plan maintenant déposé sur le bureau de la Chambre a été préparé.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas une réponse, et je dois insister pour avoir une réponse claire. Les plans sur lesquels j'ai demandé des soumissions avaient été préparés par le ministère avec la coopération des commissaires du havre de Québec. Les commissaires sont venus à Ottawa avec la chambre de commerce et ont eu une entrevue avec le très honorable premier ministre et moi-même, et le gouvernement décida alors de faire les travaux.

L'argent nécessaire fut demandé à la Chambre et voté. A la dernière session du parlement, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre les plans d'après lesquels des soumissions devraient être demandées, et je dis de nouveau que ces plans après avoir été préparés par les ingénieurs du ministère ont été soumis aux commissaires du havre qui les approuvèrent. De sorte que si je comprends bien l'honorable ministre ces grands plans—car les plans d'après lesquels j'ai demandé des soumissions étaient pour des travaux beaucoup plus considérables que ceux que l'on propose de faire maintenant—ont été abandonnés à la demande de la commission du havre de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais pas les raisons qui peuvent avoir influé sur la commission, mais lorsque j'eus pris le portefeuille des Travaux publics, la commission du havre me fit savoir que le plan actuellement soumis était celui qu'elle désirait voir exécuter. Je ne cherche pas à éviter de répondre à la question de l'honorable député, mais je veux dire simplement que les représentations qui me furent faites par écrit et verbalement par le président, les ingénieurs et les autres représentants de la commission du havre, étaient favorables à ces plans. Je ne sais pas si la commission du havre a décidé en assemblée régulière que ces nouveaux plans fussent substitués aux autres, mais elle a demandé l'adoption de celui que nous avons devant nous présentement, et elle a aussi fait d'autres propositions que j'expliquerai lorsque nous discuterons les plans qu'elle a proposés, et qui étaient un peu différents des premiers.

L'honorable M. TARTE : Ce qui me surprend, c'est que la commission du havre ait proposé de faire des travaux moindres, après qu'elle eut approuvé les plans d'après lesquels des soumissions avaient été demandées. Comme de raison, je n'ai pas un mot de plus à ajouter, mais j'ai demandé à avoir la correspondance, et je ne sais pas si elle a été produite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que la correspondance a été déposée.

L'honorable M. TARTE : Si je comprends bien, ce ne sont que des travaux préliminaires et plus tard l'honorable ministre les augmentera si l'état du commerce le demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : A-t-on d'autres travaux en vue dans le port de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je n'ai rien de plus devant moi et on ne m'a pas soumis d'autres plans.

L'honorable M. TARTE : Je dis cela, parce qu'il y avait une difficulté au sujet de ces travaux. D'autres personnes demandaient que ces améliorations fussent faites dans une autre partie du havre. Mais je suis parfaitement satisfait de l'explication.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: On ne m'a pas demandé autre chose. Le changement que la commission du havre a proposé dans les plans primitifs était de construire un prolongement de quatre à cinq cents pieds ou plus loin encore, jusqu'à eau profonde, avant de tourner.

L'honorable M. TARTE: En réalité on nous demande de ne faire cette année, qu'une partie des travaux plus considérables que l'on proposait d'exécuter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est cela.

M. KEMP : Les commissaires de Québec demandent-ils à creuser le port ? Il paraît que l'eau n'est pas tout à fait assez profonde pour quelques-uns des plus grands vaisseaux qui remontent le Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, aucune demande de ce genre n'a été faite, à moins que ce ne soit il y a déjà longtemps. On ne m'a rien demandé personnellement.

L'honorable M. TARTE : Je suppose que mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) veut parler du bassin Louise. Il est très difficile de creuser plus profond à cet endroit parce que les quais sont construits de telle façon que si vous creusez plus bas, ils vont s'écrouler.

M. KEMP : Une personne qui vient de Québec m'a dit que l'on y éprouvait des difficultés à manœuvrer dans les bassins. C'est pourquoi j'ai posé la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce prolongement va donner de 40 à 50 pieds d'eau. Sur les côtés de la jetée, en dehors, je crois qu'il y a environ 30 pieds d'eau. Mon attention n'a pas été appelée sur la question soulevée par l'honorable député.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudrait-il me dire combien de soumissions il a reçues et par qui elles ont été faites, s'il a ces renseignements à la main ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis parler avec certitude d'après mémoire, mais je crois qu'il y avait cinq ou six soumissions, y compris celle de M. P. Davis ou Davis Frères, celle des Connolly et celle de Poupore—à peu près tous les plus forts, qui ont l'outillage nécessaire.

L'honorable M. TARTE : Quel espace additionnel ces améliorations vont-elles donner ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En chiffres ronds, 500 pieds. La jetée actuelle a 460 pieds.

L'honorable M. TARTE : C'est l'espace dans une direction. Combien dans l'autre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la longueur dans la direction de l'eau profonde. Les plans sont ainsi faits, afin que dans l'avenir, si nous nous y décidons, nous pourrons soit les prolonger dans le fleuve, soit tourner tel que d'après les premiers plans.

L'honorable M. TARTE: Combien de pieds d'eau aurez-vous en dedans de la jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les chiffres sont donnés sur le plan. Ce n'est pas profond.

L'honorable M. TARTE : Le creusage ne sera pas fait maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas à présent.

L'honorable M. TARTE : De sorte qu'il n'y aura d'espace que pour un grand navire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour moi, la question a décider est de savoir si le ministre doit prolonger cette jetée de 400 à 600 pieds et ensuite faire un angle pour revenir.

L'honorable M. TARTE : Les premiers plans donnaient un grand bassin et trois mouillages. Ces nouveaux plans plus petits seront tout de même une bonne amélioration, quoique pas aussi utile que celle que l'on aurait eue avec les autres plans.

M. MONK : Je me rappelle avoir vu l'année dernière dans le Soleil, l'organe du gouvernement à Québec, que le gouvernement avait décidé de faire de très grands travaux dans le havre de Québec ; ces travaux devaient coûter plusieurs centaines de milliers de dollars. Les plans avaient été approuvés, et on devait se mettre à l'œuvre immédiatement. Je crois que les noms des soumissionnaires heureux avaient même été mentionnés. Autant que je m'en souviens, je crois qu'il y a longtemps que la ville de Québec demande ces améliorations qui étaient absolument nécessaires et devaient coûter plus d'un million de piastres en tout. Comment comprendre que les commissaires du havre de Québec approuvent ces plans que le gouvernement a fait faire et qui nous sont soumis ce soir? Dois-je comprendre que les commissaires du havre de Québec ont changé d'avis et sont satisfaits maintenant d'un crédit de $100,000 et de travaux moins considérables? Le ministre a-t-il une déclaration authentique à cet effet? Et ces améliorations sont-elles les seules qui sont exécutées à Québec ou dans les environs cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à présent, ce sont les seuls travaux immédiats qui seront entrepris cette année. Il est parfaitement vrai, qu'à mesure que le commerce du port augmentera, il faudra agrandir ces quais, et l'on s'attend à ce que ces travaux une fois terminés de façon à recevoir dans le port de Québec les navires à fort tirant d'eau, coûteront plus d'un million de dollars. Ce sont là probablement les travaux dont les journaux parlaient. Après que des représentations eurent été offertes à la commission du havre, celle-ci décida de faire une partie des travaux et de demander des soumissions ; et je viens justement de donner le prix de l'entreprise qui a été accordée.

L'honorable M. TARTE : La commission du havre et la chambre de commerce de Québec ont adressé pétitions sur pétitions au gouvernement et j'ai soumis toute la question à mes collègues. Le premier ministre et moi-même avons reçu une délégation, la question a été discutée avec soin, les plans ont été préparés et je les ai déposés sur le bureau de la Chambre. J'ai déclaré à la Chambre l'année dernière, que je ne demandais d'abord que $100,000, mais que ces travaux coûteraient probablement environ un million de dollars. Des soumissions ont été envoyées, dont quelques-unes étaient irrégulières. J'ai fait rapport au conseil, mais avant que le rapport eut été adopté, je suis sorti du cabinet. L'honorable ministre déclare maintenant que la commission du havre a approuvé les nouveaux plans. S'il en est ainsi, je n'ai pas un mot à dire. Mais je dois ajouter que la raison qui a décidé le gouvernement à entreprendre ces travaux considérables l'année dernière, était que nous nous attendions à ce que dans un temps très rapproché, la ligne de steamers rapides serait établie, et que le port de Québec serait le port naturel de ces grands navires, et qu'en conséquence nous avons cru qu'il était nécessaire de pourvoir à leur donner l'espace nécessaire.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il dit que les nouveaux plans avaient été régulièrement approuvés par les commissaires du havre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Plus que cela, je dis que c'est sur leurs représentations et propositions que j'ai fait préparer ces plans. Nous les avons envoyés ensuite aux commissaires du havre pour qu'ils les examinassent et fissent les représentations qu'ils désireraient.

M. MONK : A-t-on accepté une soumission pour ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, une soumission a été acceptée et le contrat signé. Les entrepreneurs sont MM. Dusseault et Lemieux, de Lévis. Le contrat exige que les travaux soient terminés d'ici à deux ans.

L'honorable M. TARTE : Quelle sorte de bois se proposent-ils d'employer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De l'épinette et ensuite de l'orme ou du chêne. Si nous pouvons obtenir de

l'orme dur de montagne, c'est aussi bon que du chêne. L'ingénieur de la commission du havre de Québec, qui a beaucoup d'expérience, s'est consulté avec mes fonctionnaires à ce sujet. Les plans ont été approuvés par l'ingénieur en chef. Le bois qu'on emploiera sera enfoncé sous l'eau.

M. HUGHES (Victoria) : Ne serait-il pas sage dans des cas comme celui-ci, d'être bien sûr que le bois que l'on fournira sera du bon bois. Si la pruche est aussi bonne, ne serait-il pas aussi bien de l'employer à la place de l'épinette, d'autant plus que quelquefois, les fournisseurs mêlent de la pruche à l'épinette.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La question a été discutée et les fonctionnaires des Travaux publics ne semblent pas croire que le pruche soit aussi bonne que le bois dur. Nous emploierons le béton aux endroits qui supporteront un poids plus pesant. La pruche peut se conserver pendant des siècles sous l'eau, mais les jetées qui seront faites à Québec auront à porter un poids très pesant.

L'honorable M. TARTE : Je conseillerais à mon honorable ami d'employer autant de béton que possible. Le bois ne dure pas plus ordinairement que 8 à 10 ans, et je lui conseillerais de ne pas s'effrayer du surcroît de dépenses que l'emploi du béton causera. Je crois qu'il s'est trompé lorsqu'il a dit que la correspondance avait été déposée. Le greffier me dit qu'elle ne l'a pas été. Je vais l'attendre. Je ne m'oppose pas à l'adoption du crédit parce que la correspondance n'est pas produite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit avoir mal compris le greffier, car la correspondance a été préparée, et j'ai donné ordre qu'elle soit envoyée à la Chambre. Je verrai à ce qu'une autre copie soit envoyée.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre pose-t-il du béton sur les pilotis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce ne sont pas des pilotis, ce sont des caissons. Le béton est au-dessus du niveau de l'eau à mer basse. Je suis heureux de dire que les méthodes améliorées de fabriquer le béton font que la différence de prix entre le béton et le bois est maintenant très petite.

Havres et rivières, Ontario—Port Arthur, dragage, $50,000.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre veut-il nous dire où il se propose de faire ce dragage à Port-Arthur ? Peut-être n'a-t-il pas les plans devant lui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas le plan. Il s'agit de creuser le chenal. Mon honorable ami connait sans doute l'endroit ?



L'honorable M. TARTE : Oui, j'y suis allé plusieurs fois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les chenaux conduisant aux quais, chenaux à travers lesquels les navigateurs ont beaucoup de difficulté à conduire leurs vaisseaux. Cet argent servira à continuer le creusage qui a été commencé il y a quelques années, je crois. On a plusieurs fois demandé au gouvernement de faire plus de dragage, afin de permettre aux grands vaisseaux d'entrer dans le port. On se propose de donner au chenal 25 pieds de largeur.

L'honorable M. TARTE : Quel chenal ?

M. HUGHES (Victoria) : Vu l'accroissement du commerce à Port-Arthur, et l'importance que le port prendra dans un avenir rapproché, l'honorable ministre a-t-il songé à la possibilité de prolonger le brise-lames ? Le brise-lames actuel est très court ; il n'a pas plus d'un demi-mille de long, et je crois qu'il devrait être prolongé de façon à donner au havre l'étendue que les besoins demanderont dans l'avenir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire à mon honorable ami (M. Hughes, Victoria) que l'on m'a déclaré que le brise-lames était assez long pour protéger les quais actuels. Si l'on prolongeait ces quais, j'admets qu'il serait nécessaire de porlonger le brise-lames.

L'honorable M. TARTE : Je veux savoir exactement où l'honorable ministre se propose de faire ce dragage. Il y a deux élévateurs à Port-Arthur ; il y a l'élévateur du Canadian Northern, et il y a aussi l'élévateur King. On a fait du dragage aux deux élévateurs, mais il faut aussi draguer le chenal. Je voudrais savoir exactement où le ministre se propose de draguer. Il a fait préparer un plan, j'en suis sûr ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais ce n'est pas l'habitude de déposer les plans sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. TARTE : Je ne demande pas que les plans soient apportés ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le dragage que l'on veut faire sera depuis l'entrée du brise-lames jusqu'aux quais que l'honorable député a nommés, le quai du Canadian Northern et le quai de King.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami de Victoria-nord (M. Hughes) vient de parler du brise-lames. J'étais à Port-Arthur dans le mois d'août dernier, et j'y ai fait un examen des travaux à faire. Ce brise-lames qui a coûté beaucoup d'argent tombera en ruines, si l'honorable ministre des Travaux publics ne le répare pas immédiatement. Il est en très mauvais état. Je crois qu'il serait nécessaire de le réparer sans délai. Il s'en va en ruines. C'est un ouvrage de

grande importance, c'est un brise-lames nécessaire et s'il n'est pas réparé, il ne vaudra rien. Les réparations coûteront peut-être un fort montant, mais tout de même, elles sont nécessaires.

M. HUGHES (Victoria): Il s'agit de savoir si le brise-lames n'est pas trop près des quais. Lorsqu'il a été construit, les vaisseaux qui naviguent actuellement sur les lacs, n'existaient pas. Des vaisseaux de plusieurs milliers de tonneaux fréquentent maintenant les havres de Port-Arthur et de Fort-William. Ils trouvent que l'espace en dedans du brise-lames est bien petit. Je ne veux pas critiquer, je veux seulement donner un avis à l'honorable ministre. Au cas où il constaterait que le brise-lames a besoin de réparations considérables, ou au cas où il faudrait construire un autre brise-lames, et le prolonger dans la direction sud-ouest, depuis le brise-lames actuel, il serait bon de le contruire plus au large et donner plus d'espace à l'intérieur du brise-lames actuel. Ainsi que le propose l'honorable député de Montréal (l'honorable M. Tarte) il faut faire quelque chose, et bientôt, ou le brise-lames va tomber en ruines.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous reconnaissons tous l'importance du grand commerce qui se fait à ce port, et qui, nul doute, va augmenter considérablement. Du moins, c'est ce que nous espérons. Il faudra continuer à améliorer le brise-lames et à faire du dragage. Le crédit actuel dans le budget principal est surtout pour les travaux de dragage urgents. Comme question de fait, j'ai pris la responsabilité, vu les télégrammes que j'ai reçus me représentant que ces travaux étaient urgents, de donner des instructions de commencer le dragage aussitôt que ce crédit sera voté. Les autres améliorations qu'il y aura à faire dans ce port seront discutés avec soin, lorsque nous serons rendus au budget supplémentaire 1903-04. Mon honorable ami, l'honorable M. Tarte, parle de la nécessité de réparer le brise-lames. Il n'y a aucun doute que ces réparations sont urgentes, et lorsque les crédits supplémentaires seront devant la Chambre, nous verrons à ce que ces travaux soient faits.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre creuse un chenal de 21 pieds. Voudrait-il nous dire de quelle façon ce travail est fait ? Suit-il l'ancien arrangement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je suis l'ancien arrangement.

L'honorable M. TARTE : Avec la même compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec la compagnie de dragage des grands lacs.

L'honorable M. TARTE : Est-ce la même compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Au même prix, 15 cents la verge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 15 cents la verge.

L'honorable M. TARTE : Vous ne pouvez pas faire mieux.

M. BLAIN : L'année dernière, nous avons voté $35,000, partie pour le prolongement du brise-lames, partie pour le dragage. Lorsque nous avons discuté cet item, le ministre des Travaux publics d'alors (l'honorable M. Tarte) a déclaré que les $35,000 suffiraient pour compléter les travaux. L'honorable ministre des Travaux publics peut-il nous dire si cette somme a terminé les travaux, et si c'est du dragage nouveau qu'il se propose de faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais très surpris si l'honorable ex-ministre des Travaux publics avait dit que $35,000 compléteraient les travaux à Port-Arthur. Je ne crois pas qu'il ait dit cela. Il peut avoir dit, cependant, qu'avec cette somme, il terminerait le dragage de la saison ou quelques travaux spéciaux auxquels il songeait à cette époque.

L'honorable M. TARTE : Je ne me rappelle pas très bien ce que j'ai dit l'année dernière. Il y a beaucoup à faire à cet endroit.

M. HUGHES (Victoria) : Vous avez fait beaucoup de promesses.

L'honorable M. TARTE : Comme d'habitude.

M. HUGHES (Victoria) : C'est juste.

L'honorable M. TARTE : Je crois que la Chambre ne devrait pas hésiter un seul instant à outiller Port-Arthur et Fort-William et tous les autres ports importants des lacs. Nous avons perdu beaucoup de temps. Nous devrions outiller ces ports aussi bien qu'on peut le faire avec de l'argent, et il faudrait les outiller maintenant, et non pas attendre que nous soyons tous morts et enterrés et dans le ciel.

M. BLAIN : Voici la déclaration qui a été faite :

> Nous voulons dépenser ces $35,000 cette année, pour compléter le dragage nécessaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a aucun doute que l'honorable ex-ministre des Travaux publics parlait du dragage urgent à cette époque.

M. HUGHES (Victoria) : Des vaisseaux qui ne tiraient que huit pieds d'eau ont touché fond l'automne dernier à Port-Arthur, et il en est résulté beaucoup de désagréments. Les taux d'assurances sur ces vaisseaux ont été augmentés et je suis certain que personne ne s'opposera à dépenser l'argent nécessaire pour mettre le port dans un bon état.

M. R. L. BORDEN : Il est absolument vrai que des navires se sont échoués, parce que j'étais à Port-Arthur dans la dernière partie d'octobre et j'ai vu un vaisseau qui était échoué depuis deux ou trois jours. Il n'y a aucun doute qu'il est nécessaire de draguer à cet endroit, et je suis absolument d'avis que ce dragage devrait être fait de façon à rendre ce port sûr. Il augmente en importance en proportion de l'augmentation du trafic du grain du Nord-Ouest. Il en est de Fort-William comme de Port-Arthur. On ne peut dépenser l'argent mieux que de le dépenser à faire de Port-Arthur et Fort-William des havres sûrs pour les grands vaisseaux.

L'honorable M. TARTE : Lorsque je suis allé à Port-Arthur en août dernier, j'ai découvert que les ordres avaient été donnés pour creuser à dix-huit pieds, et j'ai immédiatement ordonné de creuser à vingt et un pieds. N'y a-t-il qu'un dragueur qui travaille présentement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois dragueurs font actuellement cet ouvrage.

L'honorable M. TARTE : Appartiennent-ils à la même compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il y en a deux qui sont la propriété de cette compagnie, et le troisième appartient à M. Booth.

L'honorable M. TARTE : Ces trois dragueurs se trouvent à Port-Arthur, et nous payons 15 cents pour chaque verge de matières que ces cure-môles enlèvent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BLAIN : Des $35,000 votés, l'an dernier, combien le ministère a-t-il dépensé en dragage et combien a-t-il consacré au prolongement du brise-lames à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé ce crédit à faire du dragage.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement américain et les différents intéressés ont dépensé des millions de dollars pour établir des ports superbes à Duluth et à West-Superior. A un endroit peu important appelé Two-Harbours, on a dépensé au delà de $2,000,000, pour permettre aux commerçants d'expédier leurs marchandises. Port-Arthur et Fort-William sur la rive canadienne offrent indubitablement plus d'avantages que Duluth et West-Superior ; je suis convaincu que le gouvernement ne peut faire une dépense plus utile, quelque considérable soit-elle, qu'en outillant les ports de Fort-William et de Port-Arthur, de façon à satisfaire les exigences du commerce qui ne saurait tarder à être très considérable à ces endroits. Je crois fermement que le ministre pourrait doubler et même quadrupler ce montant pour améliorer ces deux ports canadiens, parce que le pays retirerait de cette dépense des avantages très appréciables.

M. McCREARY : Je ne puis partager l'opinion de l'honorable représentant de Victoria (M. Hughes), quand il dit que Port-Arthur et Fort-William sont des ports naturels plus avantageux que Duluth et West-Superior. Ceux qui s'y connaissent en ces sortes d'affaires, m'informent que les ports de ces deux derniers endroits sont les meilleurs de tout le continent américain. Je ne crois pas qu'il soit opportun de discuter cette question maintenant ; nous devrions attendre que la commission chargée d'étudier la question des moyens de transport, ait présenté son rapport. Un des sujets les plus importants que cette commission aura à étudier sera de trouver les moyens les plus avantageux pour transporter le grain amassé aux centres qui se trouvent à la tête du lac Supérieur. Soixante-cinq navires se sont trouvés à Duluth cet hiver ; ils ont pu, ce printemps, transporter le grain à raison de deux cents le boisseau. Les expéditeurs de grain me disent que Port-Arthur est très mal outillé ; que le brise-lames ne se prolonge pas assez loin dans le lac et qu'il faudrait faire encore du dragage à cet endroit. A Fort-William, la rivière est trop étroite et des personnes d'expérience m'affirment qu'il faudra dépenser, non pas $95,000, mais un demi-million, pour mettre ces ports en état de rivaliser avec ceux de Duluth et de West-Superior. Nous ne pouvons espérer que le ministre des Travaux publics nous demande de lui voter un crédit aussi considérable.

L'honorable M. TARTE : Pourquoi pas ?

M. McCREARY : Parce qu'il ne connaît pas tous les faits, et parce que la commission dont j'ai parlé devra s'enquérir auprès des parties intéressées des besoins réels de chacun de ces ports. Certes, l'encouragement que les ministres ont donné aux Canadiens qui possèdent des navires naviguant sur les grands lacs, en enlevant les droits de port, et d'autres concessions qu'on pourrait faire, nous permettront d'avoir bientôt sur ces lacs une flotte canadienne capable de transporter tout notre grain. Dans ce cas, il sera du devoir du gouvernement de dépenser $500,000 ou même $1,000,000, si cela est nécessaire, pour l'élargissement de la rivière Kaministiquia et les deux autres petites rivières qui tombent dans celle-ci à cet endroit ; il faudra aussi draguer à Port-Arthur et prolonger le brise-lames qui se trouve à cet endroit. Quand nous discuterons la question d'une commission chargée de trouver les meilleurs moyens de transport, j'ai l'intention de citer les montants qu'on a dépensés, depuis vingt ans, pour outiller les ports de Duluth et de West-Superior ; ces chiffres m'ont été fournis par une personne qui connaît parfaitement ce sujet. J'insiste auprès du ministre des Travaux publics sur l'importance qu'il

y a de travailler à améliorer les ports de Fort William et de Port-Colborne.

M. COCHRANE : C'est précisément ce que fait le colonel Hughes et vous l'avez contredit.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne me suis pas servi des mots " ports naturels " en parlant de Port-Arthur et de Fort-William ; l'honorable député (M. McCreary) ne peut appliquer cette épithète au port de Duluth, parce que celui-ci est l'œuvre de l'art. Il n'y a pas très longtemps de cela, ce qui est aujourd'hui le grand port de Duluth, n'était qu'un simple marais qu'on a dû draguer et draguer depuis. Je suis parfaitement convaincu que mon honorable ami (M. McCreary) veut favoriser le port de Duluth. Il n'y a pas bien longtemps de cela, le parti libéral, au Manitoba, a voulu engager le pays à construire un chemin de fer jusqu'à Duluth, mais grâce à la politique du parti conservateur, cette ligne s'est dirigée vers Port-Arthur qui est, aujourd'hui, une ville prospère dont le Canada peut être orgueilleux à juste titre. J'ignore si mes amis libéraux du Manitoba ont oublié leur déconvenue, mais toujours est-il que cette route est exclusivement canadienne, grâce aux efforts des conservateurs.

Lorsque mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) faisait partie du gouvernement, je constatais avec plaisir qu'il suivait la politique du parti conservateur en améliorant nos ports canadiens de Port-Arthur et de Fort-William qui se trouvent sur les grands lacs. J'espère que mon honorable ami (M. McCreary) partagera maintenant notre opinion. Si l'on dépensait, pour l'outillage de nos ports canadiens, la moitié du montant que nos voisins ont consacré à l'amélioration des ports de Duluth et de West-Superior, nous n'aurions plus à craindre la concurrence des Américains.

M. McCREARY : Le député de Victoria (M. Hughes) n'a pas raison de m'accuser de manquer de patriotisme, quand il n'y a qu'un instant, j'ai sollicité le gouvernement de dépenser, non pas rien que $95,000, mais un demi million pour cet objet. J'ai voulu démontrer à la Chambre qu'à moins qu'on ne mît Port-Arthur et Fort-William en état de rivaliser avec les ports de Duluth et de West-Superior, nous pourrions facilement perdre le trafic qui devrait passer par nos ports canadiens. Les calculs qu'on m'a remis, quelques jours avant mon départ de Winnipeg, indiquent qu'il faudrait dépenser $1,000,000 pour atteindre la fin dont je viens de parler. Quant à mon attachement à mon pays, je ne crois pas l'honorable député puisse le mettre en doute. Si j'avais suivi l'exemple que nous ont donné certains de ses amis, il y a vingt ans environ, je me serais établi au Dakota ou au Minnesota, au lieu de venir m'installer comme colon au Manitoba.

L'honorable M. TARTE : Efforçons-nous de ne pas mêler la politique de parti à ces questions importantes, mais de les discuter en nous plaçant à un point de vue large et indépendant.

Les ports de Duluth et de West-Superior sont très beaux ; en vérité, ils ne forment qu'un seul port. Tous les deux ont coûté énormément cher. Le port de Duluth présente des avantages naturels que l'art a améliorés. Je crois que le coût du dragage à l'intérieur de ce port, s'est élevé à près de $2,000,000. Il y a un brise-lames splendide qui protège ce port et, en vérité, on peut dire qu'il existe deux ports à cet endroit, l'un intérieur et l'autre extérieur. Nous pouvons faire des ports superbes à Fort-William et à Port-Arthur. Ce dernier présente plusieurs avantages, bien qu'il se ferme environ quinze jours plus tôt que celui de Fort-William. Il y a, à la droite de ce port, une île sur laquelle s'amoncellent les glaces, et c'est pour cela qu'il se trouve fermé à l'automne deux semaines avant le port de Fort-William. Ce qu'il faudrait faire d'abord—et je présente humblement cette opinion—serait de creuser la rivière de la Mission ; ces travaux donneraient une nouvelle entrée à Fort-William et empêcheraient la glace de se former sitôt à l'automne dans ce port ; ils auraient aussi l'avantage de hâter la débâcle au printemps. Nous aurions ainsi trois semaines supplémentaires de navigation et cet ouvrage ne coûterait pas très cher. Au retour d'un voyage que j'ai fait à cet endroit, j'ai donné instruction à M. Coste, ingénieur très expérimenté, de préparer un plan d'ensemble, un plan général de ces ports. J'ignore si l'on a suivi ces instructions ; dans la négative, mon honorable ami, je crois, ne devrait pas retarder d'une minute à faire préparer ces plans. Je suis convaincu que la Chambre votera de bon cœur le montant nécessaire pour faire de Port-Arthur et de Fort-William deux ports réellement nationaux. Mon honorable ami a parfaitement raison de dire que Duluth offre des avantages qu'on ne trouve pas à ces deux ports. A Duluth il y a l'un des meilleurs élévateurs du monde entier. Nous aurons bientôt un élévateur puissant que construiront à Port-Arthur et à Fort-William les deux compagnies de chemins de fer dont les lignes se rendent à ces endroits. Il me semble qu'il est du devoir du gouvernement et du parlement d'aider les compagnies de particuliers à faire ce que le gouvernement des Etats-Unis a jugé à propos d'exécuter, c'est-à-dire outiller nos ports. Voilà ce qu'on devrait faire sans retard. Si nous voulons avoir le trafic auquel nous avons droit, il nous faut dépenser l'argent nécessaire pour atteindre ce but.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire combien on a dépensé à Port-Arthur, depuis la confédération?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $550,332.42.

M. SPROULE : A mon avis, ce montant n'est pas très élevé, si l'on tient compte de l'importance de ce port. C'est le seul débouché pour le blé de l'ouest, à cause des deux chemins de fer qui y font correspondance. On devrait donc outiller ce port à l'instar des ports qu'on trouve sur les lacs. Je crois que le gouvernement aura raison de doubler les dépenses pour l'amélioration de ce port, au cours du prochain exercice, pourvu qu'on applique cet argent d'une manière sage et raisonnable. Si le gouvernement ne fait pas les travaux nécessaires pour mettre ce port en état de répondre aux besoins du commerce d'expédition, il encourra le blâme public.

M. MONK : Existe-t-il un plan général des améliorations projetées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons au ministère plusieurs plans et plusieurs rapports. J'ai déjà dit et je répète que ce crédit nous servira à terminer les travaux pressants qui sont actuellement en voie d'exécution. Les fonctionnaires du ministère étudient sérieusement ce sujet dont je reconnais moi-même toute l'importance. Il me ferait plaisir de pouvoir compter sur l'appui de tous les membres de la Chambre, sans distinction de parti, pour faire ce qui est nécessaire dans les circonstances. Je soumettrai avec plaisir un rapport sur cette question.

M. MONK : Le ministre peut-il nous dire quelle dépense il faudra faire pour exécuter les améliorations projetées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En discutant d'une façon générale, il y a quelques jours, la question des améliorations de la rivière de la Mission dont a parlé l'ex-ministre, des personnes m'ont déclaré que ces travaux coûteraient environ $200,000. Je ne voudrais pas affirmer que ces ouvrages mettront ce port sur un pied d'égalité avec les ports considérables à l'outillage desquels on a consacré des millions et des millions de dollars. Voilà le résultat de l'entrevue que j'ai eue, ces jours derniers, avec certains délégués de Port-Arthur et de Fort-William avec lesquels j'ai discuté ce sujet.

L'honorable M. TARTE : La rivière Kaministiquia est assez large pour former un des plus beaux ports du monde, lorsque les travaux qu'on y exécute maintenant seront terminés.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le gouvernement devrait adopter l'avis que vient d'exprimer l'honorable député de Jacques-Cartier. Mon honorable ami a conseillé au ministre de faire préparer, aussitôt que possible, un plan de Port-Arthur et de la rivière Kaministiquia. Ce port me fait l'effet d'offrir de grands avantages pour l'avenir. Ceux qui ont visité les lieux, m'ont déclaré que la rivière elle-même est navigable pour les gros navires sur une distance d'environ douze milles, et que les bords offrent des emplacements convenables à la construction d'élévateurs et de bassins pour l'expédition du grain. Cette rivière offre cette spécialité d'être plutôt un canal naturel. Elle est profonde et fort large ; ses grèves sont de roc solide sur lequel on peut facilement construire des élévateurs. On trouverait difficilement ailleurs des avantages semblables à ceux qu'offrent ce port et, spécialement, la rivière dont je viens de parler. Je ne crois pas que la Chambre refuse de voter l'argent nécessaire au dragage de cette rivière et de ce port. Mais nous ne devrions pas dépenser des crédits divisés en fragments, en parcelles. Il nous faudrait un plan d'ensemble, un plan général des améliorations à faire à des endroits, en suivant, autant que possible, les conseils des personnes qui connaissent parfaitement les lieux. On pourrait même demander l'avis d'experts ne faisant pas partie du ministère; nous n'aurons plus alors d'obstacle à surmonter pour nous assurer le trafic qui se développe si rapidement au Nord-Ouest.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai remarquer que, avant longtemps, Port-Arthur et Fort-William seront des ports d'expédition du minérai de fer, tout autant que Duluth et West-Superior. Je partage volontiers l'opinion de mon chef et de l'honorable député de Jacques-Cartier qui demandaient, tous deux, que le ministre des Travaux publics fasse exécuter ces travaux d'après un plan déterminé. Je puis ajouter que la rivière Kaministiquia forme un delta dont on pourrait facilement utiliser chaque branche, en cas de nécessité. En amont de ce delta et sur une distance de plusieurs milles, la rivière est navigable pour des vaisseaux d'un tirant de 15 et même de 18 pieds ; un peu de dragage la rendrait très importante au point de vue de la navigation. Il faudrait aussi y établir un bassin permettant aux navires d'évoluer à leur aise pour changer de direction.

L'honorable M. TARTE : Mais ce bassin existe déjà.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, mais il se trouve bien en amont de l'endroit en question. La rivière de la Mission est une des embouchures de la Kaministiquia. Bien en amont de ce point se trouvent les élévateurs du Pacifique et il faut aux navires revenir en arrière, ce qui occasionne une perte de temps et d'argent. A ce propos, je puis rappeler que l'ancienne rivière Chicago n'était pas aussi large que les rivières MacIntyre et Neebing. L'ancien ruisseau Chicago sur les bords duquel s'est développé la plus grande ville intérieure du continent américain, ne pouvait être comparée pour la largeur aux rivières Neebing et MacIntyre qui servent d'embouchures à la rivière Kaministiquia.

M. SPROULE : On a parlé en ma présence de l'opportunité de construire un ba-

teau brise-glace, et je crois que cette idée mérite d'être étudiée à fond. Si nous avions à cet endroit un navire pouvant briser la glace, la navigation serait avancée de deux ou de trois semaines. La personne qui exprimait cette opinion, nous disait que sur la rivière Mackinaw on trouve des vaisseaux qui brisent les glaces sans grande difficulté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a appelé mon attention sur la nécessité d'avoir un bateau brise-glace à cet endroit, mais nous devons d'abord améliorer ce port. Cette question est sérieusement à l'étude et je constate avec plaisir que, si nous pouvons soumettre à la Chambre un plan qu'elle trouvera raisonnable, je puis compter qu'elle nous votera, sans hésitation, le montant nécessaire à l'exécution de ces travaux.

M. SPROULE : Mais l'acquisition d'un bateau brise-glace ne nuirait en rien aux améliorations qu'on fait à ce port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, mais on doit se demander au préalable si ce navire sera de quelque utilité dans les circonstances. Il semble exister une grande différence d'opinion à ce propos. Cependant, ce qu'a suggéré mon honorable ami mérite certainement l'attention sérieuse du ministère.

L'honorable M. TARTE : Si l'on creuse la rivière de la Mission, il ne sera pas nécessaire d'employer ces bateaux brise-glaces, parce que ce dragage permettra aux navires d'éviter les glaces qui s'amoncellent près de l'île dont j'ai parlé et qui bloquent l'entrée du havre de Port-Arthur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà un nouvel aspect de cette question.

L'honorable M. TARTE : Dans ces circonstances, les navires n'auront qu'à prendre la route du nouveau chenal.

M. R. L. BORDEN : Cela semble résumer l'opinion de tous ceux avec qui j'ai discuté cette question. Actuellement, les vaisseaux de fort tirant ne peuvent remonter la rivière de la Mission, mais si, tel qu'on le suggère, on la creusait assez pour permettre à ces gros bateaux d'y naviguer sans danger, notre saison de navigation durerait deux ou trois semaines de plus.

M. KAULBACH : J'ai écouté attentivement ce qu'on a dit sur l'opportunité de dépenser un montant considérable pour élargir et creuser les ports de Port-Colborne et de Fort-William ; mais qui nous garantit que nous pourrons, par ce moyen, détourner à notre profit le commerce qui passe actuellement par Buffalo et les autres ports américains ? L'honorable ministre peut-il nous donner une idée de la quantité de grain qui prend la route des ports américains et de celle qu'on expédie par nos voies fluviales ? Je crains que cette dépense ne tourne à l'avantage des ports américains et au préjudice de nos canaux qu'on devrait plutôt améliorer, pour les mettre en état d'offrir une route sûre aux navires qui transportent le grain aux ports maritimes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde, je crois, reconnait que, grâce à des améliorations convenables, nous pourrons maintenir une route fluviale canadienne pour le transport de notre grain de l'ouest. Je n'ai pas ici les statistiques que me demande mon honorable ami ; je crois, cependant, qu'en outillant nos ports, en accordant de plus grands avantages pour mettre le grain en entrepôt, nous pourrons réussir à faire passer par nos canaux une grande partie de ce trafic.

M. CLARKE : Je constate que l'an dernier, on a dépensé à Port-Arthur, $20,000 pour prolonger le brise-lames et faire du dragage, et qu'on a payé $11,000 environ à la " Duluth Dock and Dredge Company ", pour dragage exécuté au prix de 15½ cents la verge cube. A-t-on demandé des soumissions pour l'exécution de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'on ait demandé des soumissions, vu la difficulté qu'on éprouve à se procurer des dragueurs. Nous avons payé le prix régulier.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre ne croit-il pas que nous commettrions une grande erreur en dépensant autant d'argent à Port-Arthur et à Fort-William, et en négligeant les ports de l'est ? A mon sens, nous devrions d'abord améliorer le chenal du Saint-Laurent depuis le golfe en remontant, jusqu'aux grands lacs, au lieu de commencer à l'autre extrémité de cette voie fluviale, pour arriver à constater que ce chenal, jusqu'à l'océan, n'a pas la profondeur voulue pour nous permettre d'expédier à nos ports maritimes le trafic que prend la route de Fort-William et de Port-Arthur.

M. R. L. BORDEN : Le coût de ce dragage a été, paraît-il, de 15 cents la verge cube. Il va sans dire que je ne suis pas au fait de ce détail. On nous a dit, cependant, au cours du débat qui s'est développé au comité, qu'on pouvait, au prix de deux cents et moins même, faire exécuter des travaux semblables par des dragueurs de première classe. Si j'ai bien compris les déclarations que nous avons entendues ici à ce sujet, et si le gouvernement décide de faire toutes les améliorations dont on a parlé à propos de Port-Arthur et de Fort-William, le ministre devra tenir compte de ce qu'il a payé jusqu'à présent pour le service de ces dragueurs aux endroits que je viens de mentionner, et s'efforcer, autant que possible, de ramener ce prix à celui que l'on paie actuellement pour les ouvrages de ce genre qu'on exécute dans le Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur du ministère m'informe

qu'un dragueur tel que le " J.-Israël-Tarte ", qui a une drague à succion, ne pourrait enlever les matières qui forment le fond de ces port. Le prix des travaux dépend beaucoup des lieux, des matières qu'il faut enlever et du genre de dragueurs qu'il faut pour exécuter cet ouvrage. Je crois que nous avons payé moins cher que nos voisins les Américains, dans des circonstances semblables. Les propriétaires de ces cure-moles nous menaçent de travailler pour nos voisins qui, prétendent-ils, offrent des prix plus élevés. L'enlèvement de certaines matières ne peut s'effectuer sans que ce travail nous coûte au moins 20 cents la verge cube. La question de la construction ou de l'achat de dragueurs mérite donc d'être étudiée sérieusement par nous, et c'est ce que le ministère fait en établissant des comparaisons entre l'ouvrage exécuté par les dragueurs du gouvernement et celui accompli par les cure-môles appartenant à des particuliers.

L'honorable M. TARTE : Nous n'avons pas de dragueurs convenables du côté canadien des grands lacs. Je connais tous ces cure-môles. Ils ont bons, mais il leur manque les améliorations modernes. Ce sont des dragueurs à cuillère. Il n'y a pas de doute que si nous avions un cure-môle à chapelet à notre disposition, le dragage des rivières Kaministiquia et de la Mission et du port de Port-Arthur ne nous coûterait que deux ou trois cents par verge cube. Il y a quelque temps de cela, un dragueur du gouvernement, celui qui porte le numéro 6, je crois, creusa le port Fort-William, et ce travail ne nous a coûté que deux cents la verge cube de matières enlevées. J'oserai même dire que si l'on envoyait—malheureusement, cela n'est pas possible—que si l'on envoyait à Port-Arthur et à Fort-William un des dragueurs qui creusent le chenal du Saint-Laurent, le dragage ne nous coûterait pas même deux cents la verge cube. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Je sais qu'il faut au ministère des cure-môles à cuillère pour creuser près des quais, mais les dragueurs à chapelet modernes peuvent travailler n'importe où. Je dis que le ministère devrait se pourvoir d'un ou de deux autres cure-môles à cuillère. Mais lorsqu'il s'agit de dragage comme celui qu'il faut faire dans la rivière Kaministiquia ou dans la rivière de la Mission, un dragueur à chapelet peut faire plus d'ouvrage que trois ou quatre de ces cure-môles aux propriétaires desquels nous payons qu'nze cents pour chaque verge de matières enlevées. Voilà en deux mots toute la question. Mais on ne peut se procurer ces dragueurs, et c'est pourquoi le ministre ne peut faire plus qu'il ne fait dans les circonstances.

M. SPROULE : En quoi consiste le dragage dans la rivière Kaministiquia? J'ai compris qu'il ne s'agissait que d'enlever les matières légères du fond de cette rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a beaucoup de ces matières légères, mais il y en a d'autres aussi qui sont plus difficiles à enlever. Si nous avions une forte drague à succion, nous pourrions creuser la rivière de la Mission.

M. MONK : Quel serait le coût d'un dragueur à chapelet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $100,000 ou de $125,000, en chiffres ronds.

L'honorable M. TARTE : Cela dépend de la grandeur et de la puissance du dragueur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toute la difficulté, c'est d'avoir des dragueurs. Les propriétaires de quelques-uns des cure-môles qui travaillaient pour nous, l'an dernier, aux conditions actuelles, nous ont dit qu'ils pouvaient obtenir des Américains un prix plus élevé ; il faut donc nous efforcer de faire le meilleur marché possible. D'après entente, nous ne paierons pas plus cher qu'aparavant.

M. MACLEAN : Tout cela ne démontre-t-il pas qu'il nous faut suivre d'après un plan général et nous munir d'un outillage moderne? Il n'y a qu'un seul moyen d'exécuter ces travaux, et nous devrions le prendre. Le pays est prêt à faire cette dépense. Il vaut mieux avoir des dragueurs améliorés et faire nous-mêmes ces ouvrages, que de dépenser par miettes les deniers publics d'après un plan étroit et imparfait. Pourquoi le gouvernement n'assume-t-il pas la responsabilité de se présenter ici avec un plan des améliorations de ces ports, et ne demande-t-il, si cela est nécessaire, l'argent suffisant pour l'achat des dragueurs dont il peut avoir besoin? Cela aurait pour résultat de nous permettre d'outiller nos ports et de payer moins cher pour ces travaux.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député ne doit pas perdre de vue le fait que bientôt les travaux d'améliorations du chenal du Saint-Laurent seront terminés.

Cette année-là, après avoir visité les lacs et les ports, je donnai instructions à M. Coste de dresser un plan général pour l'amélioration des ports, des fleuves et rivières, à un point de vue tout à fait national. Je voulais me présenter devant les Chambres armé d'un rapport indiquant, à mon avis et de l'avis du ministère, les travaux d'urgence à exécuter. Les travaux du Saint-Laurent une fois terminés, notre puissante flotte de dragueur pourra être utilisée sur les lacs. Il faudra donc peut-être ne pas se hâter de construire des dragueurs. Pour le présent, il faudrait, à mon avis, dresser un plan soigneusement préparé, embrassant non seulement Port-Arthur et le Fort-William mais ce réseau dans tout son ensemble ; car, à mon avis, ce serait peine perdue de n'exécuter des travaux d'amélioration qu'à la tête du lac. Le député de Lunenburg (M. Kaulback) nous dit que les ports américains accaparent une forte partie de notre trafic. La raison de cet état de choses saute aux yeux;

c'est que l'outillage de ces ports est parfait. Les ports de Duluth, de Milwaukee, de Chicago, de West Superior, de Buffalo, possèdent un magnifique outillage, tandis qu'il n'y a pas un seul port de nos grands lacs qui possède les aménagements voulus. L'outillage des ports de nos lacs n'est encore qu'à l'état rudimentaire. Il nous faut outiller le port de Montréal et tous les ports, si nous voulons que le trafic s'y dirige. On nous dit que c'est l'ouest qu'il faut doter de chemins de fer, mais ce n'est pas suffisant. Je me range entièrement à l'avis du député de Lunenburg : si nous n'outillons pas nos ports sur les grands lacs, le trafic domestique ne se dirigera pas vers ces ports. C'est une chimère de croire que le jour viendra où les voies ferrées se substitueront entièrement aux voies navigables, et pour affirmer pareille chose, il faudrait ignorer toute la question de l'industrie des transports. Je ne saurais donc trop exhorter le ministre des Travaux publics à se préoccuper de l'importante question de l'outillage de nos voies navigables et de nos ports sur les grands lacs ainsi que sur le Saint-Laurent. C'est là une question nationale.

M. CLARKE : Le ministre des Travaux publics pourrait-il nous dire quand ce dragueur sera terminé ? On nous avait d'abord dit qu'un crédit de $300,000 suffirait pour compléter les travaux, et voilà qu'aujourd'hui on nous déclare que ce dragueur coûtera $500,000. En même temps, le ministre dit que du dernier jour de décembre au 1er de juin il a été dépensé $20,000 de ce chef. Du train que vont les choses, la construction de ce dragueur prendra vingt ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député consulte le compte rendu du débat qui s'est engagé à ce sujet et il pourra se convaincre qu'il fait erreur.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je prierais les membres du comité de s'en tenir à la question générale des transports.

M. MONK : Combien a-t-on payé par verge cube, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quinze cents à quinze et demi.

M. MONK : A ce prix, les entrepreneurs ont dû réaliser d'excellents profits. Il est bien compris, je suppose, que ce sera là le prix maximum pour cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, pourvu qu'il soit possible de faire un contrat à ce prix.

M. SPROULE : En remontant la rivière Sainte-Marie, l'année dernière, je me suis informé des prix du dragage et l'on m'a dit qu'il était de treize cents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un prix légitime sans doute. Il est fort possible que le dragage à treize cents dans certains endroits, soit plus lucratif qu'il ne le serait à quinze cents ailleurs.

L'honorable M. TARTE : Quel est l'ingénieur chargé de ces travaux, et quels sont les inspecteurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur est M. Temple. J'ignore les noms des inspecteurs.

Améliorations aux rapides Saint-André, Rivière Rouge, $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de l'achèvement des travaux commencés aux rapides Saint-André. Les travaux, m'informe-t-on, marchent lentement. De cette somme, il n'a encore été dépensé que $28,000 ou $30,000.

M. PUTTEE : Est-ce que le délai stipulé au contrat n'est pas expiré ? Virtuellement il n'y a encore rien de fait. Il s'agit tout simplement ici du renouvellement de l'ancien crédit. Le ministre, je l'espère, est en mesure de nous dire quelle ligne de conduite il entend tenir pour faire achever ces travaux au plus tôt.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant stipulé au contrat est de $469,000. Le coût du terrain, des frais d'ingénieur, etc., sont portés à $47,000. Le délai stipulé pour l'achèvement des travaux expire cet été. Les retards subis sont probablement justifiables.

M. PUTTEE : Quelles sont les raisons de ces retards ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous représenté qu'il y avait lieu de modifier le contrat. L'année dernière, l'honorable député s'en souvient sans doute, la crûe de la rivière, les inondations ont causé des retards. Bien que j'aie étudié la question, je n'ai encore rien décidé sur la modification à apporter au contrat. Les travaux ont commencé en 1901-02.

M. MONK : Quels sont les changements qu'on demande ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a demandé de substituer la pierre au béton. On nous a représenté qu'en raison des variations du climat sujet aux extrêmes du froid et de la chaleur, des ouvrages en béton en seraient pas aussi durables que des ouvrages de maçonnerie. J'ai demandé aux ingénieurs de dresser un rapport à ce sujet.

L'honorable M. TARTE : Ce qui a motivé les retards subis dans la construction de ces ouvrages, c'est l'insuffisance du prix demandé par l'entrepreneur. J'ignore ce qu'a pu le porter à faire pareille estimation. Il a dressé une soumission en bonne et due forme ; il a fait le dépôt de rigueur et signé le contrat. Il avait jadis exécuté des travaux d'importance sur le chemin de fer

Canadien du Pacifique puis comme il avait fait un dépôt de près de $50,000, j'ai dû signer le contrat. Cependant, le prix stipulé était insuffisant et l'entrepreneur n'a pas tardé à demander de substituer la pierre au béton. Quand un entrepreneur fait une estimation insuffisante, il ne tarde guère à demander des modifications au contrat : c'est là un fait que le ministre ne tardera guère à constater par lui-même, au cours de son administration.

Les messieurs Kelly, les entrepreneurs de ces travaux, sont des hommes d'expérience, ont représenté qu'il serait préférable de substituer la pierre au béton. Or, ceux qui sont au fait de ce genre de travaux, savent parfaitement que le béton est préférable à la pierre dans ce climat. Je refusai de modifier le contrat dans le sens demandé. Je fis entendre à M. Kelly que je ferais mon possible pour le tirer d'embarras, que je ne serais pas trop exigeant, mais que je ne saurais consentir au changement demandé. Le ministre des Travaux publics vient de nous dire que c'est cette demande qui a sans doute motivé les retards subis ; or, je lui ferai observer que j'ai donné à l'entrepreneur une réponse fort catégorique, et qu'après avoir obtenu un rapport des fonctionnaires du ministère et après m'être consulté avec d'autres ingénieurs, je lui déclarai qu'il m'était impossible de consentir à sa demande et que je ne prendrais pas la responsabilité de conseiller à mes collègues de sanctionner de semblables changements, qui auraient gonflé le coût des travaux d'un quart de million de dollars. J'ajoutai que s'il désirait abandonner l'entreprise, je demanderais à mes collègues de lui rendre son dépôt, bien que, dans le cours ordinaire des affaires, il nous serait loisible de le confisquer. Il est impossible à l'entrepreneur d'exécuter ces ouvrages sans éprouver de fortes pertes d'argent.

M. KEMP : A-t-il fait quelques travaux ?

L'honorable M. TARTE : Il a fait fort peu de chose. Si le parlement veut absolument qu'un entrepreneur travaille à perte, il en a incontestablement le droit. Nous avons le droit d'exiger de l'entrepreneur qu'il exécute son entreprise. De deux choses l'une : qu'il pousse les travaux de l'avant, ou bien qu'il abandonne son entreprise. Il n'a voulu ni pousser les travaux ni renoncer à son entreprise. Il a attendu, dans l'espoir que je consentirais au changement demandé, mais je m'y suis refusé.

Je lui ai déclaré que je ne saurais recommander ces changemnts. Je n'hésite pas toutefois, à dire, que les entrepreneurs ont commis une grave imprudence en entreprenant ces travaux. Le prix stipulé dans leur soumission est insuffisant ; il est inférieur au coût réel, de $75,000 au moins. La chose est regrettable, car ils me semblent avoir agi de bonne foi. Après cet exposé de faits, si le ministre voulait bien me le permettre, je lui recommanderais d'user de clémence envers ces entrepreneurs.

M. TARTE.

M. SPROULE : A-t-on effectué ou autorisé quelque changement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ex-ministre des Travaux publics n'a pas effectué de changements et quant à moi, je n'en ai pas autorisé. Les autorités municipales et d'autres citoyens, nous ont fait des représentations au sujet de l'établissement d'une force hydraulique à cet endroit. Au sujet de l'exposé de faits de l'ex-ministre des Travaux publics, je doit ajouter qu'après m'être renseigné auprès de l'ingénieur en chef, je constate que le coût réel des travaux est bien supérieur à l'estimation.

L'honorable M. TARTE : Est-ce que je fais erreur en affirmant que le prix stipulé au contrat est inférieur de $75,000 à l'estimation du ministère?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce chiffre est d'environ $100,000. Voilà un des inconvénients de ce genre de travaux. Si l'on accordait au ministre une certaine latitude, de sorte qu'il fut en mesure de ne pas accepter la soumission la moins élevée, on parerait par là à bien des embarras, et ces embarras sont inévitables, du moment qu'on adjuge une entreprise de cette nature, en dépit du rapport des fonctionnaires du ministère établissant l'insuffisance du prix stipulé dans la soumission. Tenant compte de l'avis de l'ex-ministre, j'étudierai la question et je ferai dresser un rapport, afin de m'assurer si les entrepreneurs sont en mesure de poursuivre leurs travaux.

L'honorable M. TARTE : Il leur est impossible d'exécuter leur entreprise à ce prix. Ils ont peut-être dépensé $20,000 mais il n'y a virtuellement rien de fait.

M. MONK : Si les entrepreneurs sont exposés à perdre $75,000, pour ma part, je serais disposé à les libérer. A mon avis, il n'y a pas lieu d'exiger que des entrepreneurs exécutent leur entreprise, quand il est évident qu'ils ne le sauraient faire qu'au prix de pareils sacrifices d'argent. D'autre part, il ne faudrait pas autoriser la moindre modification au devis primitif. Le béton est bien préférable à la pierre pour des travaux de ce genre, et on comprend facilement que les entrepreneurs demandent cette substitution. Je n'approuve pas la chose.

L'honorable M. TARTE : J'espère que le ministre des Travaux publics ne consentira jamais à ce changement.

M. McCREARY : Je désire appeler l'attention du ministre sur le premier rapport publié à ce sujet, par la chambre de commerce de Winnipeg, en 1879. Cette année-là même, ainsi qu'en fait foi ce rapport, des délégués de cette chambre de commerce se rendirent auprès du gouvernement, afin de lui demander d'améliorer les rapides Saint-André. Le gouvernement, promit que ces

travaux commenceraient dans le cours de l'année ; or, il s'est écoulé vingt-quatre ans depuis. D'année en année, on fit de nouvelles instances auprès du ministère, et lorsque sir Hector Langevin visita Winnipeg en 1884, bien que je ne sois pas censé être un conservateur à tous crins, j'assistai à un banquet qui fut alors offert au ministre, car les deux partis politiques s'étaient donné la main pour lui donner cette marque d'estime dans l'espoir qu'il adjugerait l'entreprise de ces travaux. Or, bien que nous lui eussions offert un des plus somptueux banquets qui aient jamais été donné à Winnipeg, et qu'il s'en allât bien repu et le cœur gai, jamais le ministre ne fit un seul pas pour commencer ces travaux. Les choses en restèrent là jusqu'à l'avènement des libéraux au pouvoir et alors nous eûmes l'espoir que le gouvernement se mettrait à l'œuvre J'en conviens, on a bien fait quelque cnose ; on a commencé les travaux. Comme l'a fait observer le ministre des Travaux publics, tout le mal vient de ce qu'on a donné ces travaux à l'entreprise, au lieu de les faire exécuter à la journée. Ce sont des travaux qu'un seul homme peut facilement diriger dans leur ensemble, différant en cela d'une entreprise de chemin de fer qui s'étend à plusieurs milles de distance. Quoi qu'il en soit, on a adjugé l'entreprise à celui dont la soumission était la moins élevée ; mais, comme on l'a dit, le prix stipulé dans cette soumission est inférieur de $100,000 au coût estimatif réel de l'entreprise à cette époque. Or, en pareilles circonstances, si l'on tient compte de la hausse subie par le coût des matériaux et de la main-d'œuvre depuis cette époque, il faudrait ajouter $100,000, à l'estimation primitive, et par conséquent la soumission est inférieure de $200,000 au coût réel des travaux à exécuter.

Malheureusement, si énergiques que soient ces entrepreneurs, et bien que vingt années durant, ils aient construit nombre de travaux à Winnipeg et entre autres la plus grande partie du système d'égouts de cette ville, la déveine semble s'être attachée à eux, l'année même où ils entreprirent ces travaux. Après avoir obtenu cette entreprise, la première chose qu'ils firent fut de construire une ligne à partir de l'embranchement de la ligne mère à Selkirk jusqu'aux travaux et la crue de la rivière fut telle que la voie fut submergée. Vingt-quatre années durant, j'ai passé et repassé par cette route et jamais avant cette année je n'avais vu la ligne du chemin de fer submergée à trois ou quatre endroits différents. L'année dernière, le même fait s'est répété. Les travaux ont été entravés de toute manière. Ils ont fait pour à peu près $30,000 d'ouvrage ; leur matériel d'exploitation sur place, outre 6,000 verges de sable et leurs pertes s'élèveront à trente ou quarante mille dollars. La situation est loin d'être rassurante, mais il ne sert de rien de récriminer sur le passé. Si le ministre veut m'en croire, il se mettra à l'œuvre sans retard, et s'il peut réussir à persuader aux entrepreneurs de renoncer à leur entreprise, je lui conseillerais de faire des tentatives dans ce sens. Le 1er juillet, les trois années de délai auront expirée ; mais comme les plans n'ont été dressés que le 1er octobre, les entrepreneurs réclament ce délai supplémentaire, en raison des retards inévitables qu'ont subis les travaux au début.

Depuis six mois, les citoyens de Winnipeg agitent la question de l'approvisionnement d'eau et du développement d'une force hydraulique. La ville a besoin d'une force hydraulique moins dispendieuse et on a demandé des soumissions pour cet approvisionnement d'eau. La source de force la moins éloignée sur la rivière Winnipeg est à soixante milles de la ville ; mais on croit qu'il serait possible de développer une force de 3000 à 5000 chevaux aux rapides Saint-André. Les municipalités de Saint-Paul, de St-Andrews, de Kildonan et de Saint-Clément croient que s'il leur était possible d'obtenir la construction d'un pont sur la rivière à quelque endroit, dans ce voisinage, la chose leur serait d'un grand avantage et elles sont disposées à se charger d'une partie des frais. Le gouvernement local fournirait aussi sa quote-part. Si je ne me trompe, il suffirait aux municipalités de construire les culées, de l'extrémité du barrage jusqu'au rivage, On m'informe, en outre, que certaines compagnies de chemins de fer tiendraient à traverser la rivière vers cet endroit, et le pont en question servirait au trafic des voitures et des piétons, aussi bien qu'aux chemins de fer à vapeur et aux tramways électriques.

Je tiens de bonne source que la compagnie du chemin de fer électrique qui exploite une ligne allant à Winnipeg Beach, consentirait à fournir sa quote-part pour la construction de ce pont, si on lui permettait de traverser la rivière à cet endroit. En présence de ces faits, le ministre, à mon avis, devrait demander à ses ingénieurs de dresser un rapport sur les changements qui seraient nécessaires pour l'exécution de ces divers projets. L'opinion publique à Winnipeg se prononce dans ce sens. S'il était possible de développer à cet endroit une force de 3,000 à 4,000 chevaux, la ville en bénéficierait grandement. Je prie le ministre d'étudier sérieusement la question d'ici à quelques semaines, et lorsque le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) sera de retour, il y aura lieu de discuter la chose plus à fond.

M. R. L. BORDEN : L'année dernière, l'honorable député (M. McCreary) a porté à $250,000 l'estimation des travaux que les entrepreneurs, à son avis, exécuteraient au cours de l'année.

M. McCREARY : Je l'espérais.

M. R. L. BORDEN : S'ils n'ont fait que pour $30,000 d'ouvrage en trois ans, leur tentative d'exécuter leur entreprise se résume réellement à fort peu de chose. Le règlement de cette question offre-t-il donc quelque difficulté? Est-ce qu'il n'est pas stipulé

au contrat que si les entrepreneurs ne poussent pas assez activement les travaux, le gouvernement pourra s'en charger? Il est bien loin de ma pensée de suggérer qu'on prenne des mesures de rigueur envers ces entrepreneurs qui ont commis une erreur dans le chiffre de leur estimation ; mais à coup sûr, il n'y a pas lieu d'accorder tant de délai à ces messieurs, pour arriver à constater qu'au bout de trois ans ils n'ont fait que $30,000 valant de travaux. De ce train, il faudrait quinze ans pour terminer cet ouvrage.

L'honorable député (M. McCreary) a beau nous dire que les travaux ont été retardés par la crue de la rivière et les inondations, il ne nous persuadera point que ces accidents se soient répétés au point de paralyser ainsi les travaux. A quelle époque les entrepreneurs ont-il compris qu'ils avaient une tâche ruineuse en mains? Ont-il fait quelques représentations au ministère à ce sujet ?

L'honorable député est d'avis que le gouvernement doit se mettre à l'œuvre sérieusement et faire marcher les travaux avec célérité, et en cela j'abonde dans son sens. J'ignore si le gouvernement devrait se lancer dans le projet que l'honorable député préconise ; mais, à coup sûr, il faut que le gouvernement prenne une initiative quelconque. Je suis pleinement d'accord avec les honorables députés qui prétendent que le gouvernement doit traiter ces entrepreneurs avec équité, et peut-être même les dégrever d'une entreprise trop onéreuse, s'il leur est impossible de la mener à bonne fin. Je me range également à l'avis de ceux qui soutiennent qu'il est inopportun d'effectuer les changements comme ceux qu'on a demandés relativement aux matériaux ; car ni le ministre ni ses fonctionnaires n'ont donné à la Chambre de renseignements qui justifient la chose. Peut-être le ministre pourrait-il nous dire si le contrat renferme la stipulation d'usage et si les entrepreneurs ont allégué quelque excuse de nature à justifier ce retard de trois ans dans l'exécution des travaux, sans avoir fait autre chose que ce qu'on peut à bon droit considérer comme quantité presque négligeable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat a été passé en juillet 1900, le prix stipulé étant de $469,000. L'ex-ministre (l'honorable M. Tarte) nous a dit que le prix de la soumission était insuffisant; or, il doit l'être encore bien plus, aujourd'hui que le coût des matériaux et de la main-d'œuvre a augmenté. Comme les devis n'ont été fournis aux entrepreneurs qu'au cours de l'automne de 1900, le délai de trois ans n'est donc pas encore expiré.

M. BORDEN (Halifax) : J'en conviens ; ce délai n'expire qu'en octobre prochain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les entrepreneurs firent alors des représentations au gouvernement, relativement à certains changements et il s'en suivit



de nouveaux retards. J'avais d'abord songé à demander à l'ingénieur en chef de se rendre sur les lieux et de dresser un rapport ; or, la multiplicité de ses occupations et sa présence aux séance de la Chambre ont rendu son départ impossible. Il est vrai que le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a fait au ministère une proposition oâcielle, portant que si le gouvernement jugeait possible d'effectuer certains changements, la compagnie fournirait sa quote-part des frais.

Il est possible que ce changement soit important, non seulement au point de vue des intérêts locaux, mais encore à celui des intérêt nationaux. Je ne saurais adopter de plus sage parti que celui de demander à l'ingénieur en chef de se rendre sur les lieux et de faire rapport sur toutes ces questions. Nous avons en outre, reçu de la chambre de commerce ou du conseil municipal de Winnipeg—je ne sais trop lequel—une pétition au sujet du développement d'une force hydraulique à ces rapides. A mon avis, ce projet ne gonflerait pas les frais, mais dans le cas contraire, il y aurait lieu d'étudier si les recettes qui en découleraient seraient une compensation suffisante de ces déboursés. A tout événement, en présence des représentations que nous a faites le Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il importe de constater dans quelle mesure elle voudrait se grever de ces frais, si le gouvernement consentait à effectuer les changements demandés. Les fonctionnaires du ministère m'informent que les représentations relatives à la substitution de la pierre au béton nous sont venues, par voie de pétition, de la part des citoyens de ce district. Il y a divergence d'opinion à ce sujet parmi les ingénieurs tant du ministère des Travaux publics que de celui des Chemins de fer et Canaux. A mon avis, du bon béton convenablement mis en œuvre est presque toujours préférable à la pierre ; dans d'autres cas, la pierre est préférable. Si l'on veut obvier aux conséquences de grandes variations de température, il faut que le béton soit posé en blocs, de façon à tenir compte de la contraction et de l'expansion.

M. R. L. BORDEN : Je vois que l'année dernière, on a trouvé à redire à la qualité de la pierre. Je n'ai point compétence en pareille matière; c'est là l'affaire du ministre. Le contrat en question doit contenir la stipulation de rigueur, autorisant le gouvernement à se charger des travaux, si, de l'avis de l'ingénieur, ils ne sont pas poussés avec assez de célérité pour en assurer l'achèvement dans le délai stipulé au contrat. On le sait, ces travaux sont loin d'avoir été exécutés avec la célérité voulue ; de fait, ils n'ont guère marché sauf, dans la mesure où $30,000 peut soutenir la comparaison avec $469,000. Du reste, ce pouvoir dont le gouvernement est revêtu, ne doit pas s'exercer avec trop de rigueur ni d'une façon arbitraire ou tyrannique, mais bien de façon à

protéger l'intérêt public, en assurant l'exécution des travaux dans le délai stipulé au contrat.

Le ministère peut se charger lui-même de l'entreprise, mais, en pareilles circonstances, il doit traiter les entrepreneurs avec la justice voulue.

L'honorable M. TARTE : En réponse à l'honorable leader de l'opposition, je puis dire que la raison pour laquelle je n'ai pas exercé le droit, que le gouvernement possède certainement, d'enlever l'entreprise à MM. Kelly Brothers, c'est que chaque fois que nous leur avons écrit, en leur faisant observer qu'ils n'exécutaient pas les travaux, il nous ont toujours répondu qu'ils ne tarderaient pas à se remettre à l'œuvre. Les Kelly avaient une excellente réputation, et ils avaient déjà exécuté ailleurs des travaux considérables, de sorte qu'il était assez difficile pour le département de venir leur dire que nous n'avions aucune confiance en eux. La dernière fois que je leur ai écrit, je les informai, en y mettant toute la fermeté possible, que je ne pouvais pas leur accorder les changements qu'ils demandaient, et j'ajoutai que si les travaux n'étaient pas repris j'annulerais immédiatement leur contrat. Alors M. Kelly me répondit que, même s'il devait y perdre $100,000, il terminerait les travaux. Il me dit ceci : "Je n'ai jamais jusqu'ici manqué à ma parole, et vous pouvez compter sur moi." L'honorable ministre dit que, depuis que j'ai quitté le ministère, le chemin de fer du Pacifique a offert de contribuer à l'achèvement des travaux si certains changements sont faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous a fait une proposition par écrit.

L'honorable M. TARTE : Je crois comprendre que, si cette proposition est acceptée par le gouvernement, on demandera de nouvelles soumissions, parce que les travaux seront entièrement nouveaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

L'honorable M. TARTE : Pour ce qui est du changement du béton pour la pierre, je n'ai pas bien saisi si l'honorable ministre a voulu dire que les opinions étaient partagées là-dessus dans le département des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit parmi les ingénieurs. L'honorable député doit savoir, d'après son expérience, que les ingénieurs diffèrent d'avis au sujet des avantages du béton ou de la pierre. Quant à moi j'ai dit que du bon béton, employé comme il devrait l'être, était préférable à la pierre dans certaines circonstances.

L'honorable M. TARTE : Je ne crois pas qu'aucun ingénieur irait dire que la pierre est préférable au béton. Cela ne pourrait pas se soutenir. Je sais comment on s'y prend pour établir une pétition. La vérité est que l'entrepreneur est dans une impasse, et si mon honorable ami pouvait conclure des arrangements avec lui pour lui payer ce qu'il a dépensé, disons $25,000 ou $30,000, et demander de nouvelles soumissions pour la dernière propositon qu'il a devant lui, je crois que ce serait la meilleure chose qu'on pourrait faire. Ces travaux sont très importants. Si le département force l'entrepreneur à aller de l'avant, il faudra à celui-ci plusieurs années pour terminer ces travaux, et il perdra de l'argent tout le temps. Par conséquent, je crois qu'il vaudrait mieux s'arranger avec lui. Le ministre a dans son département des ingénieurs en qui je repose la plus entière confiance, et un rapport signé par ces ingénieurs comporte toutes les garanties d'exactitude voulues.

M. MONK : Ce crédit me paraît être un très mauvaise posture. Quand nous avons abordé le sujet ce soir, j'ai compris que le ministre disait qu'on avait l'intention de continuer ces travaux. Mais à moins d'user de sévérité vis-à-vis de ces entrepreneurs, nous ne pourrons pas les obliger à continuer ces travaux. Je crois qu'il est évident que nous ne forcerons pas ces entrepreneurs à exécuter leur contrat à la lettre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit que c'était mon intention de les forcer d'exécuter leur contrat.

M. MONK : Quand il a été tout d'abord question de ce crédit, le ministre nous a dit que cet argent était destiné à l'exécution de ces travaux, et qu'il y avait un contrat, mais que les travaux n'étaient guère avancés parce que certaines difficultés s'étaient élevées. Mais je ne crois pas qu'on ait aucunement l'intention de forcer ces entrepreneurs à continuer les travaux tels qu'entrepris. Les remarques soumises par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) me portent à croire, vu qu'il serait possible—d'après la proposition faite par le Pacifique Canadien—d'exécuter ces travaux de façon à donner un surcroît de force hydraulique à la ville de Winnipeg, qu'il serait désirable de s'en tenir à cette proposition.

Pour ma part, si cela était décidé, et si l'on donnait suite à ces arrangements, je serais bien mieux disposé à appuyer ce crédit. Comme les choses sont dans le moment, nous votons sans savoir ce qui va s'ensuivre, car il est évident qu'on n'a pas l'intention de forcer ces entrepreneurs à s'en tenir à leur contrat, à moins de leur permettre d'employer des matériaux de qualité inférieure, et il s'ensuit donc qu'il y a là un élément d'incertitude qui ne nous dit rien de bon.

L'honorable M. TARTE: L'honorable député vient de déclarer qu'il ne permettra pas plus que moi d'apporter des changements aux travaux. Ce qu'il a dit, c'est que les

entrepreneurs ne continuent pas leurs travaux, et qu'il va essayer de conclure des arrangements avec eux en ne leur payant que ce qui leur est dû. Il demandera ensuite de nouvelles soumissions, comme suite à la proposition qui vient de lui être faite par le Pacifique Canadien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais pas l'intention de faire autre chose que de forcer les entrepreneurs à s'en tenir à leur contrat, mais les diverses opinions qui viennent d'être émises à ce sujet, et la proposition faite par le Pacifique Canadien me portent à admettre qu'il serait peut-être convenable de demander aux ingénieurs de faire un rapport.

L'honorable M. TARTE : Je suggèrerais de nouveau que l'honorable ministre cherche à s'entendre le plus tôt possible avec l'entrepreneur afin que, avant la fin de la session, un crédit soit inséré dans le budget et que l'on demande de nouvelles soumissions, et que les travaux soient terminés le plus vite possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef ne peut pas se rendre là lui-même, mais nous avons des ingénieurs, dans le département, qui peuvent étudier toutes les propositions et présenter un rapport dans une semaine ou deux. Alors, je pourrais demander à l'entrepreneur de continuer les travaux, ou bien, si des changements étaient proposés, d'en arriver à un arrangement raisonnable.

M. MONK : Je n'ai pas conseillé de payer les entrepreneurs, mais seulement de faire en sorte qu'on puisse leur épargner les fortes pertes dont ils sont menacés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est bien ce que j'ai compris.

M. MONK : Les entrepreneurs ont-ils eux-mêmes fait quelque proposition pour être relevés de leur contrat, sans recevoir, bien entendu, aucune indemnité supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons reçu aucune proposition. Ce que le département a fait, en dernier lieu, a été de leur notifier leurs retards et de leur demander avec instances de continuer les travaux.

L'honorable M. TARTE : Si les entrepreneurs n'exécutent pas leur contrat, tel qu'il est, va-t-on demander de nouvelles soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. PUTTEE : Nous sommes ce soir dans la même situation que l'année dernière quand il était question de ce crédit, et j'ai peur que la chose ne se répète l'année prochaine. Cela me paraît comme si les entrepreneurs n'avaient jamais essayé sérieusement de terminer leurs travaux. Je ne puis pas comprendre comment il a pu se glisser une erreur, car on a demandé des soumissions par deux fois, et quand on s'est aperçu que ces entrepreneurs ne pouvaient pas exécuter les travaux, et qu'ils ne se mettaient pas même sérieusement à l'œuvre, il a dû y avoir là plus qu'une erreur. Pour ce qui est du changement du béton pour la pierre, l'honorable ministre nous dit que des requêtes sont venues de Winnipeg, demandant ce changement, mais ces requêtes s'appuyaient sur ce que la pierre abonde sur les lieux mêmes, et les pétitionnaires demandaient au département de décider si ce changement pouvait être fait sans nuire à la bonne exécution des travaux.

Ce que veut la ville de Winnipeg ce n'est pas tant que ce changement soit fait comme de voir exécuter les travaux. On ne veut pas causer aucuns dommages aux entrepreneurs, mais on ne veut pas non plus que l'ouvrage soit retardé par la faute de ces entrepreneurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis que répéter la promesse que j'ai faite. Je vais faire préparer un rapport, avant la fin de la session, par quelques-uns des meilleurs ingénieurs de mon département.

M. SPROULE : J'ai compris qu'il y avait une offre de la part du Pacifique Canadien ainsi que de la ville de Winnipeg, et je serais d'avis qu'on ne devrait pas laisser tous ces pouvoirs tomber entre les mains d'un individu ou même d'une compagnie comme le Pacifique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La proposition du Pacifique Canadien n'est pas d'obtenir le contrat, mais tout simplement de contribuer aux dépenses si certains changements sont faits.

L'honorable M. TARTE : En réponse à l'honorable député de Winnipeg, je dois dire que je n'ai jamais voulu laissé entendre qu'une erreur avait été commise. J'ai seulement dit que la soumission des MM. Kelly était trop basse. Ces entrepreneurs n'ont jamais dit qu'ils s'étaient trompés dans leurs devis ou toute autre partie de leur contrat.

M. LENNOX : Il me semble qu'on ferait mieux de régler au besoin avec les entrepreneurs, avant d'aborder l'exécution du plus grand projet. Si vous envoyez un ingénieur, et qu'il soit entendu qu'on abandonne le projet original, alors vous vous apercevrez que c'est le gouvernement et non pas l'entrepreneur qui se trouvera avoir manqué à ses engagements. L'entrepreneur dira alors : " J'ai dépensé $30,000 ; j'ai beaucoup de matériaux et un outillage considérable sur les lieux, et si le gouvernement a l'intention de m'enlever l'entreprise je devrai avoir droit à une compensation." Le ministre devrait immédiatement notifier à ces entrepreneurs qu'il leur faut continuer les travaux et les obliger à ne pas manquer à leurs engage-

ments, avant de prendre en considération aucun des grands projets suggérés par l'honorable député de Selkirk et autres députés. Autrement ils s'apercevront que, si grandes que soient les difficultés qui nous entourent dans le moment, il y en aura encore de plus grandes auxquelles il nous faudra faire face dans l'avenir.

M. KEMP : L'honorable ministre pourra constater, quand il visitera Winnipeg, que la question d'améliorer la navigation de la rivière Rouge, en faisant disparaître les obstacles présentés par les rapides Saint-André, est une question de la plus grande importance. L'objet qu'on se propose, c'est de permettre aux bateaux de remonter jusqu'au lac Winnipeg et jusqu'aux tributaires de ce lac et autres cours d'eau, améliorant ainsi nos facilités de transport et permettant aux approvisionnements de descendre le cours de la rivière à des taux raisonnables.

Un DEPUTE : Et le combustible.

M. KEMP : Oui. La population de Winnipeg est mécontente des retards apportés à ces travaux. On a même été jusqu'à dire que les chemins de fer étaient jusqu'à un certain point responsable de ces retards. Je ne prétends, en disant cela, assumer aucune responsabilité, mais je l'ai entendu dire. On a dit que ces entrepreneurs n'abandonneraient pas leur contrat, et qu'ils ne continueraient pas, non plus, leurs travaux. Ce contrat, conclu avec le gouvernement, n'est il donc pas absolument comme un contrat conclu avec un individu ou une corporation ordinaire ? Assurément, le gouvernement doit avoir des moyens de se faire obéir. On a dit que le prix des matériaux avait beaucoup augmenté depuis que le contrat a été signé, et qu'un semblable contrat ne pourrait plus être passé maintenant. Le gouvernement a-t-il décidé de relever les entrepreneurs de leur contrat ?

Je ne vois pas pourquoi le gouvernement jouerait le rôle de philanthrope à l'égard de ces entrepreneurs qui sont aujourd'hui en défaut. A tout événement, je compte que le ministre verra à ce que cette affaire soit réglée et à ce que de quelque manière les travaux soient repris. Si l'on entend peu parler de ces travaux ici, le ministre, lorsqu'il visitera Winnipeg, s'apercevra que cette question est une de celles qui intéressent le plus l'ouest, et que ces travaux sont de ceux qui ont le plus d'importance pour le pays. J'ai l'espoir qu'à la prochaine session, celui, quel qu'il soit, qui aura l'honneur d'occuper la position de ministre des Travaux publics, pourra nous dire que l'affaire a été réglée, et que les travaux marchent le plus rapidement possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais faire tout en mon pouvoir pour y arriver.

M. BLAIN : Y a-t-il des garanties ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule garantie est le dépôt de $50,000. C'est la manière ordinaire d'accorder ces contrats.

Moyens de transport—Port de Montréal (division d'aval)—améliorations en aval du courant Saint-Marie, $243,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter les travaux en voie d'exécution.

L'honorable M. TARTE : Quand l'honorable ministre pense-t-il que l'entrepreneur aura terminé son contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons un crédit pour toute la somme nécessaire à l'achèvement des travaux. On compte qu'ils seront terminés avant la fin du prochain exercice financier.

L'honorable M. TARTE : L'entrepreneur est un peu en retard, naturellement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. TARTE : Si je me rappelle bien, les travaux devaient être terminés en juillet ou en août ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le contrat, ils devaient être terminés le 25 décembre dernier.

L'honorable M. TARTE : Et ils ne le seront pas avant le commencement de la prochaine saison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'opinion de l'ingénieur en chef.

M. MONK : N'y a-t-il pas eu quelque changement dans les matériaux employés ? Une sorte de bois n'a-t-elle pas été subsituée à une autre du consentement du département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. L'ingénieur en chef m'informe que le seul changement a été de permettre à l'entrepreneur de se servir d'une certaine quantité de pruche au lieu d'épinette dans les fondations, sous l'eau.

M. MONK : Combien de mille pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Entre 200,000 et 300,000. Les devis, si je ne me trompe, demandent de l'épinette, et c'est de pruche qu'on s'est servi.

M. MONK : N'était-ce pas au delà de 500,000 pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que c'était entre 200,000 et 300,000 pieds.

M. MONK : Y a-t-il eu un changement dans le prix?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef et le départe-

ment ne considéraient pas qu'il y eût de différence dans la valeur.

M. MONK : La question ne s'est pas présentée du tout alors?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était avant que je fusse ministre des Travaux publics. Je m'en rapporte aux informations fournies par l'ingénieur en chef qui me dit que le rapport au ministère constatait que le prix était le même.

M. MONK : Est-il vrai que de la pruche ait été substituée à l'épinette pour tout l'ouvrage submergé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que non.

M. MONK : Y a-t-il au département un rapport à ce sujet?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le pense pas.

L'honorable M. TARTE : Oui, il y en a.

M. MONK : Il y a des rapports?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe qu'il ne se souvient pas d'un rapport à ce sujet; mais j'en prends note, et s'il existe de ces rapports, je les produirai.

L'honorable M. TARTE : C'est moi-même qui ai ordonné le changement dont parle l'honorable député de Jacques-Cartier. L'entrepreneur vint au département et déclara qu'il lui était impossible d'obtenir toute l'épinette nécessaire pour l'exécution des travaux. Je consultai l'ingénieur résident et il fit rapport que la pruche était tout aussi bonne que l'épinette. Je consultai l'ingénieur en chef et il me dit la même chose. Je ne me rappelle pas s'il y a un rapport écrit de lui ; mais je le pense. Si mon honorable ami veut bien chercher, il verra qu'il y a, au moins, un rapport. Le changement fut fait seulement pour l'intérieur des fondations, je dirais les traverses. Comme la pruche était tout aussi bonne que l'épinette et que nous étions désireux de voir l'ouvrage avancer le plus rapidement possible, j'autorisai le changement. Mais il y a certainement un rapport.

M. MONK : Si l'honorable ministre veut nous permettre de voir le rapport, j'en serai très heureux. Le plan, dit-on, est de poser des blocs de béton très pesants sur des pilotis en pruche. Est-ce le cas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Le ministre pourrait-il nous dire si quelque décision a été prise au sujet de la cale-sèche dans le voisinage de l'endroit où cette jetée est construite, ou si le projet est encore dans le même état qu'il était il y a une année ou deux.



Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune décision n'a été prise.

M. KIDD : Le ministre peut-il nous dire quelle est la différence de prix entre l'épinette et la pruche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en sais rien personnellement, mais on me dit qu'à Montréal, les deux bois se vendent le même prix.

M. LEFURGEY : Je veux appeler l'attention du comité sur un sujet qui touche à cette question de transport ; je veux parler des améliorations qui ont été commencées, il y trois ou quatre ans, dans le havre de Summerside.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Je crains que nous ne puissions discuter cette question du havre de Summerside.

M. LEFURGEY : Mais il n'y a pas d'autre item dans les crédits à propos duquel je pourrais discuter cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura un item, et mon honorable ami aura l'occasion de discuter la question du havre de Summerside, lorsque je serai en meilleure position de lui donner des renseignements.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon honorable ami a parfaitement le droit de discuter l'absence d'un item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je disais que je serais en bien meilleur état de donner des renseignements sur le havre de Summerside lorsque les crédits supplémentaires seraient discutés. Je sais ce dont l'honorable député veut parler ; c'est là une de ces entreprises malheureuses.

M. LEFURGEY : Au commencement de la session, le ministre a promis de produire la correspondance concernant cette question ; je ne crois pas qu'elle ait encore été déposée sur le bureau de la Chambre. Je voudrais avoir cette correspondance avant que le crédit vienne dans le budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La correspondance promise est presque prête et sera déposée sur le bureau de la Chambre demain.

M. LEFURGEY : Est-ce que l'honorable ministre a déclaré qu'il y aurait un crédit pour le brise-lames de Summerside dans le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est mon intention.

Port Colborne, améliorations du havre, $142,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour compléter les travaux commencés à Port-Colborne.

M. BENNETT : Lorsque la jetée sera terminée quelle en sera la longueur et la largeur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle aura 50 pieds de large, et 5,700 pieds de long, y compris un caisson de tête de 100 pieds par 60 pieds.

M. BENNETT : D'après les premiers plans, est-ce que la largeur devait être de 25 pieds ou de 50 ? Et si l'on a fait un changement de 25 à 50 pieds, ce changement a-t-il donné lieu à des extras ? Ou a-t-on fait un nouveau marché pour les travaux additionnels ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les premiers plans avaient été faits pour une largeur de 25 pieds. On a constaté que la structure serait trop légère et on l'a fait de 50 pieds. On n'a pas demandé de nouvelles soumissions. Le prix a été réglé avec l'entrepreneur actuel.

M. BENNETT : Quel a été le coût des 25 pieds additionnels ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En chiffres ronds, $100,000.

M. BENNETT : On n'a donc pas demandé de nouvelles soumissions, lorsque l'on a décidé d'élargir la jetée de 25 pieds. Ces travaux additionnels ont-ils été faits par le premier entrepreneur, et quelle a été la base de l'arrangement fait avec lui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un arrangement a été fait entre le ministère et les premiers entrepreneurs.

M. BENNETT : Les travaux additionnels consistaient-ils en pilotis ou en caissons ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ouvrage devait être en caissons, et on l'a simplement élargi à 50 pieds. L'ingénieur en chef me dit que le genre d'ouvrage est le même, seulement la jetée est deux fois la largeur première. Le prix d'entreprise en premier lieu était de $395,000 ; après l'élargissement, le prix s'en est élevé à $495,000.

M. BENNETT : Le premier arrangement comportait-il que l'ouvrage serait fait pour un prix fixe ou devait-il être calculé à tant par verges et tant par pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'adjudication a été faite pour un prix à forfait.

M. BENNETT : A quelles conditions l'élargissement de la jetée a-t-il été fait? L'ouvrage a-t-il été fait à tant la verge ou à tant le pied?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que les travaux de coffrage additionnels ont dû être exécutés au *pro rata* du prix payé pour l'entreprise originale.

M. BENNETT : On me paraît avoir fait là un bien mauvais calcul au point de vue de l'intérêt public. On semble avoir commencé par construire une jetée de 25 pieds de largeur, une fois cela fait, le ministre, sans demander de soumissions, a accordé une entreprise additionnelle pour élargir la jetée de 25 pieds de plus, au même prix que le contrat originaire. Si j'ai bien compris, cette jetée devait avoir 5,000 pieds de longueur. Il est évident que l'entrepreneur a éprouvé beaucoup plus de difficultés à construire la jetée en premier lieu qu'à faire les travaux nécessaires pour lui donner une largeur additionnelle de 25 pieds. Dans le premier cas, il avait une foule de difficultés à vaincre, tel qu'installer son outillage, enfoncer ses fils, caler ses coffrages, etc., tandis que dans le dernier cas, tout lui était rendu facile, attendu qu'il avait la partie déjà construite de la jetée pour travailler. L'honorable ministre devrait pouvoir nous expliquer d'une manière plus satisfaisante comment il se fait que l'on n'a pas demandé de soumissions, et que l'on a permis à l'entrepreneur d'exiger le même prix pour les 25 pieds additionnels que pour l'ouvrage en premier lieu.

L'honorable M. TARTE : Je vais expliquer la chose, la seule responsabilité de mon honorable ami le ministre des Travaux publics dans toute cette affaire, est celle qu'il peut avoir comme ayant été mon collègue à cette époque.

J'étais en France quand l'entreprise fut accordée. Avant mon départ, on avait préparé les plans pour la construction d'une jetée de 50 pieds de largeur. Durant mon absence les plans furent modifiés et réduits à 30 pieds de largeur. Si je me rappelle bien, il y en avait quatre ou cinq cents pieds de construit de cette largeur. A mon retour, M. Coste, ainsi que les autres ingénieurs du département, me représentaient que cet ouvrage allait être emporté comme une paille si on ne l'élargissait pas. Il fallut exécuter l'ouvrage solidement avec de la pierre et d'autres matériaux. Les entrepreneurs n'étaient pas responsables de cet état de choses, car ils avaient exécuté les travaux requis par leur soumission, d'après les plans qu'on leur avait fournis, mais ces plans n'étaient pas ceux que j'avais approuvés avant mon départ. On les avait réduits dans des proportions dangereuses. Les honorables ministres qui visiteront cet endroit n'auront qu'à examiner les travaux pour constater qu'ils ont eu beaucoup à souffrir. Ils ont failli être emportés. Le parlement n'était pas en session à cette époque, et il nous était impossible de demander des soumissions, car nous craignions que les travaux fussent emportés d'un moment à l'autre. J'ai alors confiné l'entreprise aux entrepreneurs de la première partie vu qu'ils étaient les seules personnes en état d'exécuter l'ouvrage rapidement, étant sur les lieux et ayant à leur disposition tout l'outillage nécessaire pour faire l'ouvrage. N'importe quel homme d'affaires aurait sui-

vi la même ligne de conduite. Il s'a gissait d'un cas d'urgence, car il est certain que la jetée aurait été emportée. Tel qu'elle est actuellement, il est bien risqué qu'elle puisse résister à la violence des vagues. Il est vrai que nous avons dû payer un peu plus cher aux entrepreneurs que le prix qu'ils avaient reçu en premier lieu, mais il y avait urgence. Toute la difficulté provient du fait que l'on a réduit les plans primitifs dans un but d'économie, ce que l'on n'aurait pas dû faire.

M. BENNETT : Si j'ai bien compris les explications de l'honorable ministre, il y a maintenant une jetée de 5,000 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur à cet endroit, ou si elle n'est pas terminée, ces $142,000 suffiront à compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces $142,000 sont destinés à compléter les travaux.

L'honorable M. TARTE : A-t-on attiré l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité qu'il y a de construire un brise-lames de l'autre côté de l'entrée du canal ? Le brise-lames actuel ainsi que les travaux exécutés par le ministère des Chemins de fer et Canaux ne seront d'aucune utilité—et je parle en connaissance de cause—si on ne construit pas un brise-lames de l'autre côté. L'entrée du havre ne sera pas protégée et les navires ne pourront y trouver un bon mouillage. C'est si bien le cas, que le ministère des Chemins de fer et Canaux a discontinué les travaux qu'il avait commencés à cet endroit parce que le brise-lames n'était pas construit et que ces ouvrages étaient incapables de résister à la violence des vagues. Avant la fin de la présente session, le ministre des Travaux publics pourra prendre des renseignements à ce sujet et acquérir la certitude que ce que je dis là est exact. Nous voulons outiller convenablement l'entrée de nos canaux. Nous avons reçu une assez forte leçon sur ce point. Il ne passe guère de trafic sur nos canaux, et à moins d'outiller convenablement Port-Colborne, il est inutile de songer à aucun échange de trafic à cet endroit, car les navires n'y peuvent trouver un abri sans la construction immédiate de ces brise-lames. La jetée actuelle ne doit être considérée que comme le commencement des travaux qu'il faudra exécuter à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est qu'un brise-lames qu'on a l'intention de construire. Je ne sache pas que l'on ait demandé de l'utiliser pour d'autres fins.

M. BENNETT : Quelle est sa hauteur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis 22 pieds en descendant jusqu'à 12 pieds.

M. BENNETT : Lorsque, il y a quelques années, on a commencé ces travaux qui devaient coûter bien au delà de $500,000 au ministère des Travaux publics et à celui des Chemins de fer et Canaux, on espérait qu'aussitôt cet ouvrage terminé, les intéressés s'empresseraient de demander la permission de construire des élévateurs sur cette esplanade ou ce brise-lames.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question relève du ministère des Chemins de fer et Canaux. Elle ne concerne aucunement les travaux dont nous parlons maintenant. Il s'agit ici d'un brise-lames construit par le ministère des Travaux publics et dont le coût, jusqu'à présent, est plus élevé que le montant mentionné par l'honorable député (M. Bennett). Je ne sais pas combien a dépensé le ministère des Chemins de fer et Canaux, mais on se propose de construire des élévateurs à grain sur les jetées que ce dernier devra construire.

M. BENNETT : Ces ouvrages que le ministère des Chemins de fer et Canaux fait construire font-ils face à ce brise-lames ou partent-ils de ce dernier pour se diriger dans telle ou telle direction? Malheureusement, je n'ai pas visité Port-Colborne et je ne suis pas familier avec les lieux.

M. GERMAN: L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) dit que le crédit des améliorations à Port-Colborne, y compris les ouvrages exécutés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, dépassera probablement $500,000. Si je me rappelle bien les faits, je puis dire que, lorsqu'on a commencé ces travaux, le ministre a déclaré au parlement que le coût de ces ouvrages s'élèverait à environ $2,000,000.

Selon moi, avant qu'on ait outillé convenablement Port-Colborne, si l'on veut que les dépenses déjà faites aient quelques résultats pratiques, il faudra sacrifier encore près de $1,500,000. Le brise-lames qu'on est à terminer est un ouvrage utile. Je puis dire, toutefois, que je lui trouve certains défauts. On s'est trompé, dès le début, en construisant ce brise-lames à un endroit où il lui faut résiter à la pression des vagues que le lac Erié roule sur toute sa longueur. On a, toutefois, remédié à cet inconvénient en doublant la largeur de cet ouvrage. Tel que projeté d'abord, ce brise-lames est à peu près terminé. Ainsi que l'honorable député de la division Sainte-Marie l'a déclaré, cet ouvrage ne procurera pas à Port-Colborne tout ce qu'il lui faut pour être parfaitement outillé ; il faudra, pour cela, construire un autre brise-lames à l'est de ce port pour couper les vagues que le lac soulève de l'est. Les jetées que le ministère des Chemins de fer et Canaux fait constuire actuellement et sur lesquelles on bâtira des élévateurs, se trouvent à l'intérieur de ce brise-lames. Celui-ci est presque terminé, et Port-Colborne offre un refuge assuré contre les tempêtes de l'ouest ou du nord-ouest.

M. BENNETT : L'honorable député peut-il me dire si ce brise-lames se dirige vers le nord, le sud, l'est ou l'ouest ?

M. GERMAN: Cet ouvrage part de Sugar-Loaf-Point et s'avance dans le lac en suivant une direction sud-est. Les jetées que fait construire le ministère des Chemins de fer et Canaux se prolongent vers le sud ; elles s'appuient au rivage qui se trouve à 2,500 ou 3,000 pieds en deça du brise-lames. La Compagnie de transport et d'entrepôt du Canada qui demande à être constituée civilement, à cette session du parlement, s'est déjà adressée au ministère des Chemins de fer et Canaux pour obtenir le droit de construire deux élévateurs pouvant contenir chacun 2,000,000 de boisseaux de grain. Les directeurs de cette compagnie sont des personnes possédant des capitaux considérables et, à l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, un de ces élévateurs au moins sera complètement terminé. Le syndicat Wolvin, connu au Canada sous le nom de la " St. Lawrence Terminal Co'y. ", demande qu'on lui accorde des avantages à ce point terminal. Je suis convaincu que toute dépense de deniers faite à Port-Colborne dans le but d'organiser parfaitement nos routes fluviales sera à l'avantage général du pays. Sans aucun doute, on transportera, l'an prochain, à nos ports maritimes, de 30,000,000 à 40,000,000 de boisseaux de blé de l'ouest, par voie de Port-Colborne, du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Ces chiffres ne représentent pas la moitié, ni même le quart, peut-être, de la quantité de blé qui passera par notre route fluviale. Il nous en arrivera des millions de boisseaux de Depot-Harbour et de Midland. Je dis donc que si nous dépensons $1,500,000 ou même $2,000,000 à Port-Colborne, le pays en retirera des bénéfices inappréciables.

M. BENNETT : Cette question est fort intéressante ; l'honorable député (M. German) pourrait, peut-être, nous dire quelles sont la longueur et la largeur de ces jetées et où en sont rendus les travaux.

M. GERMAN : Ces jetées mesurent chacune 600 pieds de long et leur largeur est de 200 pieds.

On a fait des murs en béton de chaque côté, et l'on avait d'abord songé à remplir ces contreforts de pierres perdues retirées du port par le dragueur qui creusait ce dernier de 14 ou 18 pieds à 21 pieds. Des experts dans la construction d'élévateurs de ce genre, ont déclaré que ces pierres perdues ne pouvaient faire des fondations assez solides pour les élévateurs projetés. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux m'informe qu'il a donné instruction aux entrepreneurs de ne plus mettre de pierres perdues dans ces contreforts et que, avant longtemps, on décidera quelles fondations conviennent le mieux à la construction de ces élévateurs à cet endroit.

M. BENNETT : Quelle est la profondeur de l'eau à ces jetées ?

M. GERMAN : Quand ces ouvrages seront terminés, cette profondeur sera de 21 pieds.

M. SPROULE : Vous ne pouvez compter, maintenant, 21 pieds d'eau à ces endroits, n'est-ce pas ?

M. GERMAN : Ces jetées sont construites sur le roc solide. De chaque côté de ces ouvrages, le dragueur enlève le roc jusqu'à la profondeur voulue. Inutile d'employer le béton, lorsqu'on a ainsi à sa disposition le roc qui, à n'en pas douter, forme des fondations aussi solides pour le moins que celles qu'on pourrait construire avec du béton. La profondeur de l'eau, autour de ces jetées, sera de 21 ou de 22 pieds.

M. BENNETT : Quelle sera la largeur du bassin ainsi formé entre ces jetées et le brise-lames qui fait face à ces dernières ?

M. GERMAN : D'environ 2,500 ou 3,000 pieds de la tête extérieure de ces jetées ; ce bassin se trouvera donc assez vaste pour permettre aux plus grands navires d'y faire les évolutions nécessaires, pourvu qu'on drague ce port à la profondeur voulue.

M. SHERRITT : Le gouvernement se propose-t-il d'exécuter certains travaux, cette année à Grand-Bend sur le lac Huron ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous étudions actuellement cette question. Je ne puis promettre à mon honorable ami qu'il y aura un crédit à cette fin dans les estimations supplémentaires, mais le ministère s'occupe de cette question.

M. SHERRITT : L'honorable ministre voudrait-il nous dire pourquoi cet item a été retranché des estimations ? En 1900, lors des élections, l'ingénieur du gouvernement s'est rendu à cet endroit et a fait une inspection des lieux. L'on demanda alors un crédit de $5,700 pour l'exécution des travaux en question. Depuis, les estimations n'ont plus fait mention de ce crédit. Le ministre pourrait peut-être nous expliquer la raison de cette attitude. Je puis ajouter que cet ouvrage serait très utile. Les pêcheurs se rendent de dix milles à la ronde à cet endroit où le poisson abonde ; inutile de dire que ces gens seraient heureux de voir exécuter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La seule raison pour laquelle il n'est pas fait mention de cet item, c'est qu'en préparant le budget de 1903-1904, nous n'avons tenu compte dans les estimations que des travaux actuellement en voie d'exécution. On constatera qu'il n'a pas encore été question, à ce propos, de nouveaux ouvrages. Comme les travaux dont veut parler l'honorable député n'ont pas encore été donnés à l'entreprise, nous en avons remis l'examen à plus tard, et c'est ce que nous avons fait pour tous les autres ouvrages du même genre.

M. SHERRITT : S'est-on occupé de cette question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes à l'étudier à l'heure qu'il est.

M. SMITH (Wentworth) : Après ce qu'a dit l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), puis-je demander à mon honorable ami ce que le gouvernement se propose de faire relativement à la construction d'un autre brise-lames à Port-Colborne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est impossible de m'engager par une promesse quelconque à propos de ce qui sera fait, tant que le conseil n'aura pas pris une décision sur les crédits que devront contenir les estimations.

M. SMITH (Wentworth) : Le ministre s'occupe-t-il de cette question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

Sorel—Quai en eau profonde, $47,000.

M. MORIN : Construit-on ce quai pour le bénéfice de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ou pour l'avantage du public en général?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements qu'on m'a fournis, cet ouvrage servira au public en général.

M. R. L. BORDEN : Le but qu'on a en vue en demandant ce crédit, ainsi qu'on l'a déjà expliqué, semble avoir été l'établissement d'un port maritime à Sorel où devrait se faire un grand commerce ministre sur ce sujet, l'an dernier, m'ont porté à croire que cette dépense devenait nécessaire par suite du développement considérable de tout un système de voies ferrées aux environs de Sorel. L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître la situation actuelle de ces divers chemins de fer? Peut-il nous dire en quoi l'état de choses qui existe à l'heure qu'il est, nécessite une dépense aussi considérable pour atteindre la fin que l'on a en vue?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La construction de ce quai aura certainement pour résultat de donner la profondeur d'eau nécessaire à ce port. Je crois que cette profondeur atteint actuellement trente pieds. Je sais que le système de chemins de fer sur lequel Sorel doit compter grandement, s'est trouvé passablement inactif depuis un certain temps. On m'informe, cependant, que les trains ont recommencé à circuler sur ces lignes. Quant au volume d'affaires qui se fera à cet endroit, je n'en puis rien dire. Je suppose que les navires de fort tonnage ne pourront prendre cargaison à ce port tant que ce quai ne sera pas construit. Maintenant les résultats répondent-ils aux espérances de ceux qui demandent ces travaux? Je ne puis l'affirmer.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : On a commencé à dépenser une somme relativement minime, mais le coût de ces ouvrages va atteindre, semble-t-il, un montant considérable. A la dernière session, en réponse à certaines questions que je lui posais relativement à ces travaux, le premier ministre déclarait qu'on avait voté d'abord $25,000 pour cette entreprise. Les documents qu'on a déposés sur le bureau de la Chambre, font voir que l'ingénieur du ministère a estimé qu'il faudra dépenser $935,000 pour exécuter les différents ouvrages qu'on réclame du gouvernement. Le leader du ministère a déclaré qu'on avait décidé de demander ce montant, lorsque le ministre des Travaux publics était absent de la ville. Comme le montant voté n'était pas suffisant, on a demandé et obtenu un crédit de $100,000, et le premier ministre a dit qu'il faudrait dépenser $150,000 ou $175,000 pour terminer ces travaux. Voici ses paroles :

Mais les voies ferrées l'emportent aujourd'hui sur les voies navigables et deux chemins de fer se rendent à Sorel. D'abord, le chemin de fer de la Rive-Sud qui s'étend de Montréal à Sorel, se prolonge au delà jusqu'à Nicolet, et qui, probablement, atteindra Lotbinière cette année. Puis, le chemin de fer des Comtés-Unis, plus tard le chemin de fer de Rutland qui, je crois, appartient maintenant au New-York Central. Cette voie ferrée se détache du réseau du New-York Central au lac Champlain et gagne Sorel.

Il ressort de ces documents que les pétitionnaires à l'influence desquels on eut recours pour engager le gouvernement à commencer ces travaux sont la Compagnie de chemin de fer des Comtés-Unis et la banque de Saint-Hyacinthe. Citons un extrait de la pétition de la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

Votre gouvernement comprend facilement que pour engager les compagnies de steamers à desservir le port de Sorel, il faudra que la ligne d chemin de fer qui transporte le trafic à cet endroit fasse des installations qui grèveront fortement cette compagnie ; et voilà pourquoi, entre autres raisons, vos pétitionnaires s'adressent au gouvernement dans le ferme espoir qu'il accordera son concours à cette entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la date de cette pétition?

M. KEMP : La lettre, transmettant cette pétition est datée du 22 décembre 1899 et porte la signature de M. J. N. Greenshields. La pétition ajoute :

Les projets de la compagnie de chemin de fer sont entièrement subordonnés à l'achèvement des docks, de l'élévateur et à l'ouverture du chenal, ainsi qu'à la construction de plusieurs milles de voie ferrée donnant accès aux docks, et cela au mois de juin de l'année prochaine, ou avant cette date, et la compagnie est disposée à compléter les travaux voulus à cette date ou avant, et elle nourrit le ferme espoir que votre gouvernement, dans l'intérêt général du pays, et du développement de l'industrie des

transports, acquiescera aux demandes du présent mémoire.

L'ingénieur en chef suppléant, du ministère, M. Eugène D. Lafleur, a dressé, à ce sujet, un rapport que je vais citer, afin que la Chambre puisse juger de la chose en connaissance de cause :

Ministère des Travaux publics du Canada,
Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, 10 janvier 1900.

Monsieur,—Relativement à la liasse n° 208,734, étant la demande de M. J. N. Greenshields, de la part de la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour l'aménagement du port de Sorel et les installations voulues, j'ai l'honneur de vous informer qu'une certaine partie du terrain sur lequel doivent se faire ces améliorations, a déjà été l'objet d'études de la part du sous-ingénieur F. W. Cowie, et qu'à en juger d'après l'estimation du coût des travaux alors projetés, qui n'embrassaient que 1,000 pieds de quais au lieu des 2,000 pieds demandés, le coût estimatif des travaux en question ne saurait être inférieur à $935,000, comme suit :

| | |
|---|---|
| Dragage d'une superficie de 800 pieds de largeur et de 25,000 pieds de long à une profondeur moyenne de 18 à 27½ pieds, à eau la plus basse | $255,000 |
| Caissons et abris | 430,000 |
| Elévateur, de capacité de 1,000 boisseaux | 250,000 |

Si le ministre décide d'entreprendre ces travaux, il faudra naturellement faire compléter ces études, afin que l'estimation ci-haut soit réformée, surtout en ce qui concerne le dragage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) EUGENE D. LAFLEUR.
Ingénieur en chef suppléant.

Le secrétaire du ministère des
Travaux publics.

Il y a en outre, une pétition de conseil municipal de Saint-Hyacinthe et une autre de la banque de Saint-Hyacinthe. Il existe aussi un autre rapport, encore plus circonstancié, de l'ingénieur suppléant, en date du 23 avril 1900.

Pour le dock à Sorel, qui a coûté environ $5,000 de moins que l'estimation de M. Lafleur, l'ingénieur suggère trois emplacements. Celui qu'il recommande coûterait $260,330. Il n'est pas question, dans ces rapports, ni de la construction d'un élévateur, ni de dragage du chenal jusqu'au dock ; mais il faut supposer que si le gouvernement construit ce dock, il aménagera le chenal de façon à faciliter aux steamers océaniques l'accès du quai. Je le répète donc, ces travaux nécessiteront d'énormes frais ; et pour ma part, je ne vois pas que le pays puisse en bénéficier. Au cours d'un débat antérieur, on a dit qu'il y a trois chemins de fer qui aboutissent à Sorel. Or, un de ces chemins de fer ne dessert la ville qu'accidentellement et quelquefois le service est complètement interrompu, et quand le premier ministre a affirmé qu'un de ces chemins de fer devait se fusionner avec le New-York Central, il caressait un rêve qui s'est évanoui, car ce projet a abouti à l'avortement. Nous avons construit des travaux à grands frais à Sorel, et je ne vois pas l'utilité de poursuivre ces travaux, car jamais Sorel ne pourra concurrencer Québec et Montréal, comme port maritime. C'est un port fluvial qu'il aurait fallu laisser dans cet état, et je le répète, pour ma part, je n'approuve pas qu'on dépense les deniers publics dans une vaine tentative de créer à Sorel un port maritime.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût total des travaux s'élève à $273,000, et l'œuvre est à peu près terminée. Pour le moment, je me contente de demander $40,000, pour le parachèvement des travaux. Bien qu'il y ait divergence d'opinion, au sujet de l'utilité de ces travaux, comme ils touchent à leur fin, force nous est bien de faire ces frais.

M. MONK : S'agit-il d'un quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. GALLERY : Nous avons aménagé et outillé à grands frais la route du Saint-Laurent, mais le ministre pourrait-il affirmer que les tarifs d'assurance aient baissé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore.

L'honorable M. TARTE : Les tarifs d'assurance accusait une forte diminution, cette année. La flotte de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu des taux d'assurance aussi favorables que ceux en vogue dans les ports américains.

M. GALLERY : Comment se fait-il que le Grand Tronc puisse expédier du grain à Portland, à 300 miles plus loin que Montréal et cela à un prix moins élevé qu'il n'est possible de le faire par la route du Saint-Laurent ?

L'honorable M. TARTE : D'abord, cela tient à ce que le port de Montréal n'a pas l'outillage voulu. Le Grand Tronc y possède un élévateur d'ancien type, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en possède deux, mais ce ne sont pas des élévateurs de type moderne. Les commissaires du port sont en train d'y construire un élévateur. Non seulement les élévateurs de type moderne faisaient défaut, mais le port n'avait ni les aménagements ni les installations voulues pour le manutentionnement du trafic ; de fait, nous étions tout à fait arriérés. Cette année, les tarifs y seront aussi favorables que ceux en vogue aux ports américains. Mon honorable collègue ne doit pas l'oublier, la concurrence n'était peut-être pas aussi vive qu'elle l'aurait pu être entre les différentes compagnies, or, aujourd'hui que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est en mesure d'accorder des prix de transport plus légitimes, de l'ouest à l'est, d'autres compagnies emboîteront le pas derrière elle. Il faut se rappeler que le grain ne forme qu'une minime partie de la

cargaison d'un steamer. D'ordinaire, un steamer prend un chargement d'environ 50,000 boisseaux ; de sorte que s'il y a d'autres genres de trafic en concurrence, les compagnies de navigation seront en mesure d'établir des tarifs moins élevés.

M. GALLERY : Aujourd'hui que le chenal entre Montréal et Québec a 30 pieds de profondeur, comment se fait-il qu'il se produise tant d'accidents ? Cela tient-il à ce que le système de pilotage est défectueux ?

L'honorable M. TARTE : L'année dernière, il est arrivé fort peu d'accidents entre Québec et Montréal. La plupart des accidents sont survenus en aval de Québec. Il est arrivé un accident à un vaisseau de guerre ; or, ce vaisseau s'est échoué à un endroit du fleuve où le chenal a 1,500 pieds de largeur et 50 pieds de profondeur, et l'accident est le fait du pilote. Des accidents de ce genre sont inévitables ; mais il ne faut pas s'en prendre à la route du Saint-Laurent.

Il y a une semaine ou deux, il s'est produit un accident, dû au fait que les bouées s'étaient déplacées ou avaient été mal placées, tandis que le pilote dirigeant le vaisseau entre les deux bouées, se croyait en parfaite sécurité. Des accidents de ce genre sont inexplicables ; quoi qu'il en soit, il s'est produit fort peu d'accidents sérieux l'année dernière, entre Québec et Montréal. Le chenal est bien outillé. A cette période de l'année, il y a trente pieds d'eau tout le long de la route ; mais après le 15 septembre, à l'eau basse, il n'y aura plus cette profondeur. Dans une année ou deux, cependant, cette profondeur sera uniforme durant toute la période de navigation, et le chenal de navigation est mieux outillé que jamais, tant sous le rapport des bouées que de l'éclairage.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Les députés s'écartent de l'étude de l'item en discussion : la construction d'un quai à Sorel.

M. KEMP : Il est bien question d'un quai ici ; mais si je ne me trompe, le ministre a affirmé qu'il renferme aussi le dragage du chenal. S'applique-t-il aux deux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la construction d'un quai et du dragage des abords du quai.

M. KEMP : D'après le rapport de l'ingénieur du ministère, les frais s'élèveront à $935,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une erreur. La totalité du coût est de $273,000, et l'item de $47,000 est affecté au paiement du reste des frais des entrepreneurs.

M. KEMP : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de la construction d'un quai de 700 pieds de longueur, de 46 pieds de hauteur, et de 40 pieds de largeur à la base, avec 30 pieds d'eau à marée basse, et 600 pieds d'ouvrages à chevalets.

M. KEMP : L'estimation primitive porte les frais à $935,000 et on veut faire de Sorel un port maritime. Réussira-t-on à outiller le port de Sorel de façon à en permettre l'accès à des steamers de la capacité de ceux qui vont à Montréal ? En pareilles circonstances, comment le ministre explique-t-il cette estimation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première fois que j'en entends parler. Du reste, il ne s'agit pas ici de pareilles estimations qui varient souvent, mais du devis adopté.

M. KEMP : D'après le rapport en question, les travaux coûteront $900,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là le rapport primitif qui n'a jamais été adopté.

M. KEMP : En dépit de tous ces frais et de tous ces travaux, on ne réussira pas à faire de Sorel un port pour les gros steamers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura trente pieds d'eau et il est probable que les plus gros steamers pourront stopper à ce port. Quand ces travaux seront terminés, les quais, me dit-on, auront treize cents pieds de longueur et offriront les installations voulues à deux des plus gros steamers.

M. KEMP : Quel sera l'entrepreneur de l'élévateur mentionné au rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là une autre question.

M. KEMP : Y a-t-il lieu d'espérer que les steamers océaniques desserviront ce port et que les chemins de fer en question y trouveront du trafic?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les citoyens de Sorel sont d'avis qu'il y aura du trafic.

M. KEMP : Qu'en pense l'honorable ministre

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre, comme mon honorable ami, n'est peut-être pas une bonne autorité ; mais il est optimiste, très confiant dans les ressources du pays et plein d'espérance que tous ces ports seront prospères dans un avenir rapproché.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais lorsqu'à la dernière session, le premier ministre a saisi la Chambre de cette question il a représenté la situation sous un autre jour. Voici ce qu'il disait :

L'intention du gouvernement est de faire de Sorel un port de mer.

Et en terminant ses observations, il ajoutait :

Ce crédit n'est pas destiné à Sorel seulement, et les travaux qui seront exécutés font partie

du plan que nous poursuivons et qui consiste à outiller les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec. L'honorable député de Toronto (M. Kemp) n'a aucun doute, j'en suis certain, qu'avant plusieurs années, le trafic de l'Ontario et de l'ouest sera assez considérable pour alimenter tous ces ports au nombre desquels se trouve Sorel.

L'honorable ministre des Travaux publics veut-il que la Chambre s'engage ce soir à approuver un projet de cette nature ? N'est-il pas évident que Montréal et Québec n'ont pas le dixième du trafic qu'ils devraient avoir ; et en face de cet état de choses, allons-nous outiller ce troisième port de mer sur le Saint-Laurent, sans la plus légère probabilité, autant que nous pouvons en juger, qu'un seul d'entre nous vivra assez longtemps pour constater l'utilité de ces travaux.

Ce crédit est peut-être destiné à payer les entrepreneurs ; mais je désirerais connaître l'intention du gouvernement sur le projet que je viens de mentionner. L'honorable député de Toronto (M. Kemp) demande avec beaucoup de raison : Qui construira l'élévateur qu'il faudra bâtir si l'on veut que Sorel partage avec Montréal ou Québec le trafic de l'ouest ou l'accapare au détriment de ces deux derniers ports. Le gouvernement s'engage-t-il à établir à Sorel un port capable de recevoir le grain de l'ouest ? Un pareil projet est tellement fantastique qu'il est difficile de supposer que l'honorable ministre puisse s'engager à le réaliser. Il en a peut-être l'idée. Les travaux que l'on fait à Sorel sont beaucoup trop considérables pour le trafic local, mais, à moins de dépenser à l'avenir des sommes énormes, ils sont tout à fait insuffisants paur répondre aux besoins du commerce de l'ouest. Cette dépense d'un quart de millions de dollars paraît basée sur l'hypothèse que ces voies ferrées sont destinées à être les tronçons d'un réseau très important, mais cette partie du projet primitf a complètement échoué. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir du débat de l'an dernier, le réseau de voies ferrées qui desservirait Sorel, au lieu d'attirer le trafic de l'ouest à cet endroit, le dirigerait plutôt vers New-York. Je puis me tromper dans mes prévisions, mais avant de faire voter ce crédit, le ministre des Travaux publics devrait déclarer en toute sincérité s'il croit cette dépense justifiable en vue des besoins du trafic local ; ou, si l'on a l'intention de faire de Sorel un port de mer destiné à recevoir le grain de l'ouest, ainsi que le premier ministre l'a dit l'an dernier, à quel chiffre nous arrêterons-nous et quelle espérance pouvons-nous raisonnablement entretenir de voir Sorel faire concurrence à Montréal ou à Québec, et enfin, quelle raison peut nous justifier de créer cette concurrence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dépenser une grosse somme pour construire un quai destiné au trafic local. Sorel est un port de mer, si c'est le terme dont on doit se servir pour désigner un port où l'eau a trente pieds de profondeur. Ainsi que mon honorable ami l'a fait observer, et ainsi que le gouvernement l'avait déclaré, on fondait de grandes espérances sur l'établissement d'un important réseau de voies ferrées, mais, par suite de quelque fâcheux contretemps, la perspective au sujet du commerce de grain n'est pas aussi brillante aujourd'hui qu'autrefois.

L'entreprise fut adjugée le 25 juin 1901 et l'ouvrage est presque terminé. Quelles que soient mes vues sur l'avenir du port de Sorel, nous devons payer aux entrepreneurs les sommes que nous leur devons. Je ne puis dire ce qu'on fera au sujet du réseau de voies ferrées dont on nous avait représenté l'établissement comme prochain. Naturellement, nous espérons que tout s'arrangera pour le mieux.

M. BORDEN (Halifax): L'honorable ministre croit, si j'ai bien saisi ses explications, que cette entreprise est loin d'être brillante. Cependant elle nous coûte jusqu'ici $240,000 et nous devons payer une dette que le gouvernement a contracté un peu à la légère. Je suis fâché de ne pas voir le très honorable premier ministre à son siège. Je ne me plains pas de son absence, car je sais que nous ne pouvons espérer le voir constamment dans cette enceinte. Mais mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) devrait laisser l'item en suspens jusqu'à ce que le premier ministre soit présent afin que nous ayons les explications, car je suis certain qu'il connaît mieux cette question que son collègue. Il est assez évident, je crois, que la position prise par le premier ministre, l'an dernier, n'est pas très forte, pour dire le moins. Mais il pourrait peut-être nous donner quelques explications que l'honorable ministre des Travaux publics paraît incapable de nous fournir. Il n'est pas déraisonnable de demander que, dans l'intervalle, l'item reste en suspens. Si nous devons outiller comme port de mer chaque endroit du Saint-Laurent où il est possible d'obtenir une profondeur d'eau de trente pieds, et si pour cela nous devons dépenser un quart de million, un million ou deux millions de dollars, nous saurons tous à quoi nous en tenir. Mais je ne sais quels arguments emploiera mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland) pour nous convaincre que c'est là une proposition raisonnable. La demande que l'on nous fait au sujet du port de Sorel ne me paraît pas beaucoup plus justifiable. Je suis prêt à voter les crédits destinés à l'exécution des travaux publics dans toutes les parties du Canada, lorsque l'intérêt du pays l'exigera, mais dans les circonstances dépenser un quart de million de dollars à Sorel est une proposition qu'il est absurde de discuter. Il s'agit pour nous de décider quels sont les grands ports de mer capables de répondre aux besoins du trafic de l'ouest et de les outiller convenablement afin que ce commerce

ne prenne pas une autre voie. C'est travailler contre ses intérêts, ce me semble, que de laisser sans l'outillage nécessaire, Montréal, Québec ou d'autres ports qui ont la chance de recevoir les produits de l'ouest, pour placer notre argent dans des entreprises que la raison ne justifie pas et dont le succès dépend de l'établissement de voies ferrées qui n'existeront probablement jamais que dans l'esprit de leurs promoteurs. Je ne veux pas être sévère dans mes remarques ; mais je dirai que mon honorable ami n'a rien dit de nature à me convaincre que j'avais tort. Le crédit que l'on demande me semble beaucoup trop considérable pour Sorel, à moins que votre intention ne soit là de créer un port de mer, et, en face de l'état de choses actuel, comment pourriez-vous justifier une semblable proposition ? Dans les circonstances, est-ce que le ministre des Travaux publics ne pense pas que la Chambre a droit à des explications plus satisfaisantes avant de voter cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La proposition de l'honorable chef de l'opposition est assez légitime. J'ajouterai que, dans différentes occasions, à cette session, nous avons longuement discuté ce sujet. Le premier ministre fera peut-être une déclaration au sujet de ce crédit et pourra répondre à toutes les questions qu'on lui posera.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que les estimations budgétaires de mon honorable ami ont été longuement discutées, mais je lui ferai observer que ce soir nous avons voté des crédits à raison de $5,000 à la minute, d'après des calculs que j'ai faits il n'y a pas longtemps. Ainsi pour une fois dans sa vie il devrait être satisfait de la marche des affaires. Peut-être qu'il en arrivera à la conclusion que les objections que j'ai apportées sont raisonnables.

M. MONK : Avant de passer à un autre item, je demanderai à l'honorable ministre s'il veut bien me fournir l'état des sommes qui ont été payées à ces entrepreneurs depuis la signature du contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $178,788.81, jusqu'au 30 septembre. Le total des sommes payées s'élevera le 30 juin, à $226,500. Il nous reste à débourser $47,000.

L'honorable chef de l'opposition désire-t-il que nous laissions cet item en suspens ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne voudrais pas intervenir de façon à empêcher la discussion de cet item. Si quelque député a encore quelque chose à dire à ce sujet, il peut continuer ; mais j'aimerais que l'item ne fut pas voté maintenant afin que nous puissions avoir l'avis du premier ministre sur la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Laissons alors cet item en suspens.



La discussion de ce crédit est remise à plus tard.

Saint-Joseph, lac Huron—quai, $5,000.

M. McEWEN : Le gouvernement a-t-il l'intention de dépenser cet argent cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Probablement, si le crédit est voté et si nous nous décidons à terminer les travaux. Il s'agit de savoir si nous devons renoncer à cette entreprise ou la continuer. L'autre soir, lorsqu'on a apporté certaines objections au vote de ce crédit, l'ancien ministre des Travaux publics a dit qu'il avait recommandé la continuation des travaux et qu'il étudierait de nouveau la question. Mais, en certains quartiers on a des doutes sur l'utilité de l'entreprise.

L'honorable M. TARTE : Lorsque la Chambre a examiné cet item l'an dernier, je me suis engagé à ne pas continuer l'ouvrage sans avoir visité les lieux. En mon absence, pendant l'exposition de Paris, quelques personnes de Montréal et de Saint-Joseph eurent à ce sujet une entrevue avec le premier ministre qui leur promit d'étudier attentivement la question. Comme il avait presque toute la charge de l'administration de mon département en ce qui concernait la province de Québec, il fit préparer un relevé des lieux. A mon retour le plan des travaux était prêt. Je m'engageai moi-même à étudier la question, et c'est ce que j'ai fait. Après la dernière session, je me rendis à Saint-Joseph et constatai ce qu'une carte géographique m'aurait sans doute appris, à savoir qu'entre Goderich et Sarnia il y a trente milles de côte sans un seul quai, excepté à Bayfield. A ce dernier endroit l'eau n'est pas assez profonde et, pour cette raison, le quai n'est pas d'une grande utilité. Après avoir fait ces constatations j'en arrivai à la conclusion que cette entreprise serait avantageuse, non seulement pour Saint-Joseph, mais pour la population des environs que l'on mettrait en état de nouer des relations d'affaires avec cette localité.

Je sais que divers intérêts s'opposent à la construction d'un quai à cet endroit. Cette opposition vient surtout des villages situés en arrière de Saint-Joseph. La nature humaine est la même partout. Quelques-uns de nos amis ont des magasins près de la gare du chemin de fer et quelques autres ont des intérêts auxquels cette entreprise nuirait. Naturellement, ces gens-là s'opposent à la construction de ce quai. Un ministre de la Couronne ne doit pas s'arrêter à ces mesquines considérations ; il ne doit avoir en vue que l'intérêt général du pays.

Après examen, dis-je, j'en arrivai à la conclusion qu'il serait avantageux d'avoir un quai entre Sarnia et Goderich. Je fis dresser un plan par un ingénieur habile et bien connu, M. Corriveau. Son rapport, qui se trouve dans les archives du département, a été approuvé par M. Roy, l'inspecteur général des travaux publics. D'après le devis

estimatif, l'entreprise devait coûter $5,000. Dans ces conditons, je donnai ordre de commencer l'ouvrage. Je suis très surpris d'apprendre aujourd'hui que ce quai coûtera $15,000. Si je ne me trompe, il y a eu des accidents qui augmenteront les dépenses.

J'avais confié les travaux à M. Long, l'un des ingénieurs les plus expérimentés du département. Je ne me rappelle pas le nom du contremaître. Si je suis bien renseigné, les vagues ont détruit une partie du quai avant qu'il fût complété. Ce contre-temps augmente le coût de l'entreprise, cela va sans dire.

Saint-Joseph est un petit village français; un petit coin de terre française, comme il y en a toujours eu sur le sol canadien. Il y a là quelques établissements industriels. Ce n'est pas un grand village, mais c'est un très joli endroit, très pittoresque et un très beau site.

Je crois que la construction de ce quai serait une source de progrès, non seulement pour Saint-Joseph, mais pour la population des environs. Je serais chagrin de voir l'entreprise abandonnée. Le coût en est beaucoup plus élevé que je ne croyais, puisque d'après l'état estimatif que l'on m'avait fourni, les dépenses ne devaient être que d'un peu plus de $5,000. Une partie du crédit affecté à cette fin a été dépensée et il me semble que nous devrions continuer les travaux. Naturellement, si mon honorable ami qui a maintenant l'administration du département des Travaux publics croit qu'il serait préférable de renoncer à l'entreprise, c'est son affaire,

M. McEWEN : M. le Président, je demanderai au gouvernement de laisser cet item en suspens jusqu'à l'an prochain. Vous avez entendu les observations de l'ancien ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) au sujet de Saint-Joseph. Les citoyens qui ont charge des affaires de ce village font beaucoup de tapage ; mais leurs actions ne seront jamais aussi belles que leurs paroles. Je ne veux dire rien de désagréable à leur endroit, mais j'aimerais que cet item restât en suspens encore une année afin de constater s'ils rempliront les engagements qu'ils ont pris. Ils n'ont encore construit aucune manufacture et n'ont fondé aucune industrie qui nous justifierait de continuer les travaux. Je serais le premier à leur venir en aide, s'il y avait nécessité, mais il n'y a rien à faire à cet endroit pour l'échange des produits. Il n'y a pas une seule fabrique en exploitation. Il y a une scierie et un certain nombre de bâtiments. Il est vrai aussi que Saint-Joseph possède un hôtel de 150 pieds de longueur par 150 pieds de profondeur, mais il est désert.

Le quai a déjà coûté $10,000, et je suis fâché d'avoir à dire que l'argent a été très imprudemment dépensé! Sur le rivage, il y a sept ou huit caissons et il y en a un dans deux ou trois pieds d'eau. Voilà tout le résultat que l'on a obtenu en dépensant $10,000. Je sais parfaitement à quoi m'en tenir, car j'ai moi-même visité les lieux. Lors de mon passage à cet endroit, M. Cantin, l'un des pionniers du village, me dit qu'il y avait de 200 à 300 cordes de pierre entassée sur la rivage, mais je les ai vainement cherchées du regard. Il y a une certaine quantité de bois qui n'a pas encore été employé.

Le gouvernement ferait bien, je crois, de laisser l'item en suspens encore une année afin de constater si les fondateurs du village donneront suite à leurs engagements. S'ils remplissent leurs promesses et s'ils prouvent qu'ils sont sincères, je serai le premier à leur venir en aide. Mais, dans les circonstances, je ne puis approuver cette dépense, car neuf sur dix de mes électeurs croient que l'argent voté a été imprudemment dépensé.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre des Travaux publics me permettra de dire qu'une forte compagnie a été formée dans le but d'acheter les différentes propriétés de M. Cantin et les diverses constructions que ce dernier a commencées depuis deux ans. Je connais les Montréalais qui font partie de cette compagnie et je dois dire qu'ils sont très en vue dans le monde des affaires. L'un d'eux est à la tête de la maison bien connue, Hector-Lamontagne et Cie, une des plus considérables de Montréal. La compagnie formée dans le but de développer le petit village qui a été fondé il y a deux ou trois ans est très importante et d'une excellente solvabilité.

M. SCOTT : N'est-ce pas une compagnie américaine ?

L'honorable M. TARTE : Non, c'est une compagnie canadienne, composée, en grande partie, de membres canadiens-français.

M. SCOTT : Est-ce que ces travaux ont été promis à titre d'encouragement ?

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas une raison de leur refuser notre concours, parce qu'ils sont Canadiens-français. Ils font une œuvre patriotique en travaillant au développement du pays. Il me semble que la province d'Ontario, qui voit sa population diminuer, ne devrait pas empêcher les Canadiens-français de s'établir dans ses limites. Les deux côtés de la Chambre ne peuvent que m'approuver, je crois, lorsque je parle ainsi. J'en appelle à l'honorable député de Huron-sud (M. McEwen). Ces gens-là deviendront pour lui un fort appoint électoral. Je l'invite donc à retirer ses objections contre le présent crédit. Il nous dit qu'il veut attendre et voir ce que l'on fera. La meilleure manière de venir en aide aux membres de cette compagnie est de construire un quai. Si vous ne leur fournissez pas des moyens de communication, ils ne pourront peut-être pas aussi facilement mener à bonne fin leur entreprise. D'ailleurs

les travaux ont été commencés ; un accident les a interrompus. Ce n'est pas la première fois qu'un quai situé dans un endroit difficile a été emporté par les vagues. D'autres ouvrages ont été détruits avant d'être terminés, mais on ne les a pas abandonnés pour cela.

Dans les circonstances, mon honorable ami (M. McEwen) ferait bien, je crois, de retirer son objection. Naturellement, le ministre des Travaux publics est responsable de l'administration de son département, mais il m'est bien permis d'indiquer ce que je crois être la meilleure ligne de conduite à suivre. Il me semble que la Chambre devrait avoir des égards pour les gens qui ont placé des capitaux dans les entreprises de Saint-Joseph. On a construit à cet endroit un vaste hôtel qui a coûté $250,000, me dit-on, mais la spéculation n'a pas été heureuse. Il y a là deux ou trois fabriques, mais j'avoue qu'elles ne sont pas considérables.

M. SPROULE : Et les briques que l'on devait y faire et exporter à Chicago ?

L'honorable M. TARTE : On fait des briques, actuellement, à Saint-Joseph.

M. SPROULE : Les envoie-t-on à Chicago ?

L'honorable M. TARTE : On le fera lorsque le quai sera construit. Entre Sarnia et Goderich, sur une distance de 30 milles, il n'y a pas d'eau. La Chambre ne devrait pas hésiter, ce me semble, à voter ce léger crédit.

M. McEWEN : J'aurais protesté contre cet item, l'an dernier, mais je n'ai jamais pensé et personne, dans cette région du pays, n'a jamais pensé que M. Tarte, après avoir visité les lieux, dépenserait un sou de l'argent voté. L'honorable député avait promis de venir me prendre pour visiter la localité avec moi ; mais il n'en a rien fait. Il est passé par Parkhill et il n'est resté sur les lieux que deux heures et nous ne l'avons pas rencontré. La grande majorité de la population française qui habite cet endroit n'a jamais demandé la construction de ce quai. Il est bien vrai que les gens qui ont placé leur argent dans les entreprises de Saint-Joseph l'ont perdu et qu'ils n'en retireront jamais un sou. M. Cantin a une manière à lui de faire les choses et il est d'une grande habileté lorsqu'il s'agit d'obtenir des fonds destinés à pousser des entreprises qui ne produiront jamais un sou. Ce qui me surprend c'est qu'un homme de cette trempe puisse induire le gouvernement à dépenser de l'argent là où le besoin ne s'en fait pas sentir et ne s'en fera pas sentir avant de nombreuses années. Autant vaudrait construire un quai sur le sommet d'une montagne. Si l'on reprend les travaux suivant l'ancien plan, on construira ce quai au pied d'une colline qu'il sera impossible de franchir à moins que l'on n'achète les terrains avoisinants et à moins d'établir une route à travers une ravine qu'il sera très difficile d'atteindre. A présent, on passe par un chemin de tolérance pour se rendre sur le rivage, mais il y a une colline irrégulière de cinquante pieds de hauteur à l'endroit où le quai sera construit, et par conséquent l'accès en serait très difficile. Sans vouloir manquer de respect envers les ingénieurs du gouvernement, la somme de $5,000 est loin d'être suffisante pour construire ce quai.

L'honorable M. TARTE : Pour ce qui est de la colline, mon honorable ami (M. McEwen) sait très bien qu'il est facile d'y établir un chemin qui en suivrait les pentes les plus douces. J'ai descendu cette colline moi-même par une route qui existe actuellement.

Mon honorable ami me reproche de n'avoir pas été le prendre lorsque je suis allé à Saint-Joseph.

M. McEWEN : Vous aviez promis de le faire.

L'honorable M. TARTE : Je vais dire franchement à la Chambre pourquoi je ne l'ai pas fait.

M. McEWEN : J'aimerais le savoir.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami avait déclaré aux citoyens de Saint-Joseph qu'il était favorable au projet——

M. McEWEN : A quels citoyens ?

L'honorable M. TARTE : A M. Cantin et à d'autres, et il m'avait écrit qu'il ne l'était pas. J'ai toujours agi avec droiture.

M. McEWEN : L'avez-vous fait lorsque vous n'êtes pas venu me prendre après me l'avoir promis ?

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami (M. McEwen) m'avait écrit qu'il n'était pas favorable à la construction de ce quai après avoir déclaré à d'autres personnes qu'il voyait le projet d'un bon œil.

Dans les circonstances, je pris le parti de juger de la situation par moi-même, et je crois que c'est ce qu'un autre ministre aurait fait à ma place. Jouons cartes sur table. De plus, mon honorable ami avait été élu, en se déclarant indépendant, contre M. MacMillan, un vieux libéral qui jouissait ici du respect de tous ses collègues. Mon honorable ami (M. McEwen) n'était pas considéré comme un partisan avéré du gouvernement puisqu'il avait défait un vieux libéral qui avait siégé ici pendant plusieurs sessions. Dans les circonstances, je pensai que ,sans offenser l'honorable député, j'étais justifiable de me rendre sur les lieux, ainsi que je l'avais promis à la Chambre, et de juger de la situation par moi-même. L'emplacement du quai avait été choisi avec le plus grand soin, et l'accès en est très facile. Une violente tempête a détruit une partie des travaux ; ce qui a été cause de l'augmentation du coût de l'entreprise.

Une forte compagnie a été formée, je le répète, dans le but de tirer parti des res-

sources de Saint-Joseph ; le petit village a été divisé en lopins de terre et possède deux ou trois petites fabriques. Il y a là une briqueterie et une manufacture de tuyaux d'orgue. J'admets que ce n'est pas un village considérable ; mais nous avons construit des quais dans des localités qui n'étaient pas très considérables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami (M. McEwen) nous a fait un portrait assez ressemblant de ce M. Cantin. Je ne le connais pas personnellement, mais il me semble capable de vivre d'expédients et d'induire les gens à placer leur argent dans des entreprises dont la base est très fragile. Je ne le connais que pour en avoir entendu parler au sujet de la construction de ce quai. Il a trompé une foule de gens en les induisant à placer des capitaux dans une entreprise hasardeuse. On me dit cependant que des personnes solvables sont entrés en scène et sont en état de pousser les travaux. Nous pourrions, je crois, voter ce crédit, et ne l'utiliser que dans le cas où l'on mènerait à bonne fin les entreprises que l'on a en vue pour le développement de cette localité. L'ouvrage nous a déjà coûté si cher que nous pourrions le continuer.

M. SPROULE: Et aider cet homme à faire de nouvelles victimes.

M. McEWEN : L'honorable ex-ministre des Travaux publics dit que j'ai été élu comme indépendant. Je désire démentir cette assertion. Le discours que j'ai prononcé à Seaforth le jour de la présentation des candidats ne contient pas un mot qui puisse l'autoriser à affirmer une chose semblable. J'ai conservé une copie de mes discours et je puis la produire en aucun temps et elle démontrera que l'honorable M. Tarte n'est pas bien renseigné à ce sujet.

En ce qui concerne le crédit en discussion, vous pouvez continuer les travaux et le dépenser, si vous le désirez ; mais je ne puis approuver cette dépense. En parlant ainsi, j'exprime l'opinion des neuf dixièmes des habitants non seulement de mon collège électoral, mais de tout le comté et je crois que mes représentations devraient être écoutées.

M. TAYLOR : Vous me paraissez un député indépendant.

M. SHERRITT : C'est un étrange état de choses que de voir le gouvernement s'ingérer dans les affaires d'un comté qui élit un député favorable à l'administration et dépenser de l'argent contrairement aux désirs de ce dernier. Il me semble que c'est là un spectacle sans précédent dans l'histoire parlementaire du Canada. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de l'honorable député (M. McEwen) ainsi que celles de l'ancien ministre des Travaux publics. Ce dernier nous a dit que la population de Saint-Joseph était française en grande majorité. J'en suis très heureux et je désirerais voir dans Ontario un plus grand nombre de citoyens de cette nationalité. Ils sont intelligents et industrieux et ils n'aiment pas plus que nous a gaspiller les deniers publics dans des entreprises hasardeuses.

J'apprends pour la première fois de la bouche de l'ancien ministre des Travaux publics, que l'on a dépensé l'an dernier, $10,000 à Saint-Joseph, car si je me rappelle bien, le crédit voté n'était que de $5,000, et c'était déjà beaucoup trop, si on en juge par les travaux qui ont été exécutés et si l'on en croit l'opinion publique dans cette région.

Je n'ai pas visité les lieux. La discussion de ce soir nous a appris qu'il y avait là un monticule, et je trouve malheureux que l'on n'ait pas construit le quai sur le sommet. Il aurait certainement été aussi utile à cet endroit et le gouvernement aurait pu le transporter beaucoup plus facilement dans une autre localité du pays. L'ex-ministre des Travaux publics nous a dit qu'il y avait des capitaux engagés dans les entreprises de Saint-Joseph. Il y en avait, mais il sont aujourd'hui considérablement amoindris. En parlant ainsi, je ne voudrais pas offenser l'homme qui a été la cheville ouvrière de ces entreprises ; mais il n'en est pas moins vrai qu'un de nos plus riches concitoyens a perdu son argent dans cette aventure, et qu'il est mort, je ne dirai pas sur la paille, mais beaucoup plus pauvre qu'avant de connaître le brasseur d'affaires dont je vous parle.

En disant que cette dépense est considérée comme ridicule, non seulement j'exprime mon sentiment personnel, mais l'opinion de tout homme intelligent, conservateur ou libéral, qui connaît le quai de Saint-Joseph. Je ne parle pas ainsi pour censurer la conduite du gouvernement, car si le quai pouvait être d'une utilité quelconque pour cette région, l'honorable député de Huron-sud (M. McEwen) et moi-même serions les derniers à demander que le crédit soit rayé du budget, car nous sommes tous deux très intéressés au développement de cette partie du pays. Il n'y a là aucune entreprise en marche, et il n'y en aura jamais.

L'ancien ministre des Travaux publics n'est pas en état d'affirmer, je crois, qu'il est possible de construire ce quai en ne dépensant que $15,000 ou $20,000. Bayfield est un port naturel que l'on pourrait améliorer, mais Saint-Joseph est un des endroits les plus exposés du lac Huron. Tous les membres de cette Chambre conviendront avec moi qu'une somme de $15,000 ou de $20,000 est insuffisante pour établir un port à cet endroit, et que même après avoir fait les dépenses nécessaires à cette fin, ce port ne serait d'aucune utilité. Il est malheureux que cet item ait été inscrit au budget. L'argent que l'on a dépensé à l'heure qu'il est a été gaspillé, et l'on ne ferait pas un meilleur emploi des fonds que l'on avancerait pour continuer les travaux. Je ne puis faire autrement que de proposer que l'item soit biffé.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre des Travaux publics pourrait peut-être nous dire quelles sommes on a dépensées à Bayfield. Mon honorable ami (M. Sherritt) ne devrait pas oublier qu'il n'y a aucun port entre Sarnia et Goderich, sur une distance de trente milles. Je sais qu'il travaille contre cette entreprise de concert avec l'honorable député de Huron-sud. Ils marchent la main dans la main. Il n'y a pas au Canada beaucoup de localités situées dans une région aussi importante que celle-là qui n'aient pas un seul quai sur une distance de trente milles. Mon honorable ami sait cela aussi bien que moi, mais parce que la place s'appelle Saint-Joseph, les honorables députés combattent ce crédit avec acharnement.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. TARTE : Je dis carrément ma pensée. J'appellerai l'attention de la Chambre et du pays sur ce fait que sur une distance de trente milles il n'y a pas un seul quai dont on puisse se servir avec avantage et qu'il y a dans ce district une population de 30,000 habitants à laquelle le port de Saint-Joseph serait très utile. Le commerce de cette région est considérable. Mais on combat ce crédit pour deux raisons. La première, c'est que cet endroit s'appelle Saint-Joseph et la seconde c'est que les gens établis autour de la gare du chemin de fer et les citoyens de Hensall et de Zurich croient que la construction de ce quai nuirait à leurs intérêts commerciaux. Voilà la source de l'opposition que l'on suscite contre ce crédit autour duquel, à mon avis, on fait beaucoup trop de bruit.

M. McEWEN : L'ancien ministre des Travaux publics semble croire que nous nous opposons à la construction de ce quai parce que les habitants de Saint-Joseph sont Canadiens-français. C'est là une attitude qui me fait peine à voir. Cette imputation est absolument sans fondement et je regrette que mon honorable ami ait été, j'allais dire, assez extravagant pour nous la lancer à la face.

Les gens que M. Cantin a attirés à cet endroit attendent encore après l'argent qu'ils lui ont avancé. Soit dans les élections municipales ou autres, ces hommes ont été mes meilleurs amis.

Quant à l'attitude de Hensall et de Zurich, je ne connais pas le sentiment de ce dernier endroit, mais je puis affirmer que les citoyens de Hensall n'ont jamais songé à s'opposer à ces travaux parce que la construction de ce quai nuirait à leurs intérêts commerciaux. Ils pourraient peut-être, pour cette raison, combattre le projet d'un chemin de fer, mais ce quai ne peut leur nuire. A cet endroit du lac Huron, une somme de $15,000 ou $20,000 est insuffisante pour construire un quai dont d'ailleurs aucun bateau ne pourrait se servir avec avantage. Saint-Joseph est exposé à un vent qui traverse le lac sur une distance de 200 milles du nord-ouest et de 60 milles de l'ouest et une simple jetée s'avançant de 200 ou 300 pieds dans l'eau basse ne peut être d'aucune utilité pour la navigation. Aucun bateau à voile ne peut se rendre là, excepté dans le plus beau temps de l'année, et aucun bateau à vapeur n'ira atterrir à cet endroit, car la côte est trop proche.

L'assertion que l'on fait que nous nous opposons à ce crédit par fanatisme est une absurde fausseté. Les Canadiens-français de cette localité sont nos meilleurs amis, et ce serait un grand plaisir pour nous que de leur venir en aide ; mais il n'y a rien à faire à présent. En réalité, il n'y a à Saint-Joseph aucune entreprise qui vaille la peine d'être mentionnée. Je sais qu'il y a là un fabricant de tuyaux d'orgue. C'est un excellent citoyen et un bon travailleur. De plus, il y a une petite fabrique de tuiles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que les opinions sont très partagées au sujet de ce crédit.

M. SHERRITT : Pas dans le comté de Huron.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a déjà $10,000 que l'on dépense pour ces travaux ; mais si le crédit est voté, je me ferai un devoir de m'enquérir de toutes les circonstances, et si je constate que cette entreprise n'est pas dans l'intérêt public, je ne le terminerai pas. L'ingénieur en chef du département déclare qu'il y a là dix ou onze pieds d'eau ; et je ne puis comprendre comment il aurait fait ce rapport, s'il n'y en a pas.

M. McEWEN : Quant à moi, si l'honorable ministre veut visiter les lieux lui-même, je m'en rapporterai volontiers à sa décision.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député croit que je devrais me rendre moi-même à Saint-Joseph au lieu d'y envoyer l'ingénieur en chef du département, je m'y rendrai.

M. SHERRITT: Quant au vote de cet item, je désire bien définir mon attitude. L'ancien ministre des Travaux publics a dit que je combattais ce crédit parce que cette localité s'appelait Saint-Joseph. Une pareille imputation peut bien faire quelque impression sur la Chambre, mais les citoyens de cet endroit ne la croirait jamais fondée. Mon honorable ami (M. Tarte) a mal mesuré la distance entre Sarnia et Goderich, car il y a beaucoup plus de trente milles. Mais à environ six ou sept milles en aval de Saint-Joseph, il y a un vieux village d'une grande importance contenant des établissements industriels et faisant un commerce florissant. Je veux parler de Grand-Bend. En 1891, on a voté un crédit destiné à la construction d'un quai à cet endroit et de plus la municipalité a dépensé $20,000 pour redresser le cours de la rivière.

En 1901, un crédit de $5,700 fut inscrit au buget afin de creuser la rivière qui passe à cet endroit, mais on n'a pas dépensé le crédit affecté à cette fin. Voilà des travaux dont la nécessité se fait sentir, car le poisson abonde à Grand-Bend, et il serait facile d'y attirer les amateurs de pêche en faisant quelques améliorations. C'est une station d'été considérable ; et en outre, il y a là beaucoup de bois et une bonne scierie. Voilà un excellent endroit pour y exécuter des travaux et je suis heureux de la promesse que le ministre a faite de considérer s'il ne serait pas opportun d'inscrire un crédit à cette fin dans le budget supplémentaire. De plus, Grand-Bend est plus éloigné du marché de nos produits que Saint-Joseph et il est beaucoup plus facile d'y construire un brise-lames et un port. Que l'honorable ministre se rende sur les lieux et étudie attentivement la situation, et il constatera, j'en suis convaincu, que ce serait un bon placement que de dépenser de l'argent à Grand-Bend.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je consens volontiers à me rendre à Saint-Joseph et à me consulter avec les députés du comté de Huron avant de reprendre les travaux de ce quai.

L'item est voté.

Certaines résolutions sont rapportées.

Sur motion du directeur général des Postes, la séance est levée à minuit et dix minutes.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 20 mai 1903.

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

### PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 180) constituant en corporation la Prince Edward Island Ferry Company.—(M. Emmerson, par M. Fraser.)

### AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. W. M. GERMAN (Welland) demande la permission de présenter le bill (n° 181) modifiant l'Acte général des chemins de fer de 1888.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudra-t-il nous expliquer en peu de mots la nature de ce projet de loi ?

M. GERMAN : Ce bill a pour objet de modifier la loi de telle sorte que les propriétaires de terrains avoisinant une ligne de chemin de fer, qui éprouvent des dommages ou des pertes par suite d'incendies résultant de la circulation des trains, puissent obtenir compensation plus facilement qu'ils ne le peuvent sous l'empire de la loi actuelle. Celle-ci oblige le propriétaire qui a éprouvé des pertes à établir qu'il y a eu négligence de la part de la compagnie de chemin de fer. Il a été démontré qu'en pratique c'est toujours là chose difficile, et parfois impossible. Les preuves de négligence doivent être obtenues de la compagnie elle-même. Il est certain que la plupart des locomotives qui circulent aujourd'hui sur nos lignes de chemins de fer sont pourvues de grillages à mailles suffisamment serrées pour empêcher l'émission d'étincelles et d'escarbilles qui pourraient mettre le feu aux propriétés le long de la voie.

Mais lorsqu'un train lourdement chargé s'engage sur une rampe un peu raide, il arrive que le mécanicien relève le grillage de la cheminée, le résultat étant que des escarbilles de la grosseur d'un œuf d'oiseau ordinaire sont lancées de la locomotive et retombent sur les terrains bordant la voie. Sous l'empire de la loi actuelle, il a été jugé que si le feu prend naissance sur le terrain réservé à la compagnie et s'étend de là aux propriétés avoisinantes, la compagnie est *prima facie* coupable de négligence. Mais si l'incendie prend naissance sur un terrain avoisinant, c'est au propriétaire à prouver négligence de la part de la compagnie, s'il veut recouvrer des dommages. Dans beaucoup de cas, la chose n'est pas possible. Par exemple, un champ considérable de grain ou de foin est détruit par un incendie allumé par les étincelles d'une locomotive, et le cultivateur se trouve à perdre ainsi quarante ou cinquante dollars. Afin d'établir qu'il y a eu négligence de la part de la compagnie, il lui faut, en premier lieu, constater quel est le numéro de la locomotive, chose déjà assez difficile. Puis il lui faut aller lui-même, ou envoyer des experts, examiner la locomotive et voir si elle est pourvue de grillages requis. Supposons que l'examen révèle que la locomotive est en règle sous ce rapport ; pour établir qu'il y a eu négligence de la part de la compagnie, le cultivateur devra appeler en témoignage le mécanicien pour lui faire déclarer, s'il est possible, qu'il avait relevé le grillage et déterminé ainsi l'émission d'étincelles et d'escarbilles qui ne se seraient pas échappées autrement. Tout le monde sait combien il est difficile de prouver sa cause à l'aide de témoins hostiles. L'amendement en question va supprimer la difficulté, en rejetant le fardeau de la preuve sur la compagnie de chemin de fer; ce sera à celle-ci à prouver qu'il n'y a pas eu de négligence de sa part. Le bill déclare que dans le cas où il sera établi que le feu a été le résultat d'étincelles ou de flammèches qui se sont échappées de la cheminée d'une locomotive circulant sur la voie ferrée, la compagnie sera tenue responsable des pertes infligées, à moins qu'elle ne montre valable raison au contraire. Je pense que l'amendement est clairement dans l'intérêt des pro-

priétaires de terrains bordant un chemin de fer, et qu'il remédie à un mal dont on souffre depuis de longues années dans les campagnes. J'ai le ferme espoir qu'on ne s'opposera pas à son adoption.

La motion est adoptée et le bill est lu la première fois.

## DEPARTEMENT DE L'IMPRIMERIE ET DE LA PAPETERIE DE L'ETAT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) propose la première lecture du bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des Statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître l'objet du bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En 1893, le parlement autorisa le chemin de fer Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard à faire imprimer leurs documents dans les provinces maritimes, comme il était beaucoup plus commode de faire exécuter ce travail là-bas que dans la capitale. Une des dispositions de la loi est ainsi conçue :

Que le prix n'excède pas ce qui serait demandé à l'Imprimerie de l'Etat, à Ottawa.

L'Imprimeur du roi vise toujours les comptes d'impressions comme étant justes et raisonnables ; depuis 1893, le visa apposé sur ces comptes a été rédigé dans ces termes. Mais l'auditeur général a décidé qu'un tel visa n'est pas suffisant, que les prescriptions du statut doivent être suivies. Ce projet de loi a pour but de modifier la loi de manière à permettre que ces comptes soient payés pourvu que le prix n'excède pas les taux justes et ordinaires du commerce pour ouvrages de même nature et pour les mêmes quantités de fournitures. C'est là l'objet du bill ; il a pour but de permettre de faire ce qui a été la pratique depuis 1893 ; mais je dois avouer, que ce qui a été la pratique depuis 1893 est dans une certaine mesure en opposition aux termes du statut.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

## CANAL DESJARDINS.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je demande qu'il me soit permis de présenter le bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la mainlevée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton. Comme le savent les députés de cette région, en 1832, sir Allan McNab, alors président de la Compagnie du canal Desjardins, emprunta du gouvernement, par l'entremise du receveur général, la somme de £5,000 pour aider à la construction de ce canal. En garantie du remboursement de cette somme, M. Peter Hamilton hypothéqua un bien-fonds dont il était alors propriétaire et qui se trouve maintenant compris dans les limites de la ville d'Hamilton. Cette propriété a été subdivisée, elle est aujourd'hui répartie entre plusieurs personnes, et le titre hypothécaire est perdu. Il y a environ un an, après mûr examen, nous en étions arrivés à la conclusion que si nous réclamions cette somme on nous opposerait peut-être un plaidoyer de prescription. Lorsque les différents propriétaires ayant été poursuivis, il fut allégué que M. Hamilton n'avait jamais touché cet argent. Sur ce, et comme nous avions laissé passer tout ce temps sans présenter de réclamation à un seul de ces particuliers, qui avaient tous contribué à l'amélioration de la propriété qu'ils détenaient, nous décidâmes de ne rien faire. Main-levée de l'hypothèque fut donnée aux intéressés. Cependant, comme je doute que le gouvernement eût droit d'accorder une décharge en pareil cas, nous avons cru qu'il valait mieux faire ratifier cet acte par le parlement.

M. BARKER : J'aurais quelques mots à dire à l'appui de ce bill. Demeurant à Hamilton, je suis au fait de tout ce dont vient de parler le ministre de la Justice. Les propriétaires de parties du terrain hypothéqué, pauvres et riches, se comptent par centaines ; il serait difficile, pour ne pas dire impossible d'établir s'il est encore dû quelque chose par aucun d'eux, bien que chacun ait pu être, tout d'abord, tenu de payer. Les frais qu'il faudrait faire pour faire déclarer cette hypothèque bonne et valable, seraient énormes. D'ailleurs, il est très douteux qu'elle ait jamais eu aucune valeur. Les avocats qui exerçaient, il y a une soixantaine d'années, et connaissaient bien tout ce qui pouvait avoir rapport à cette hypothèque, n'y voyaient aucun élément de garantie absolument rien sur quoi il eût été possible de fonder une réclamation, et pas moins de soixante années durant, ce titre qu'on a cherché à ressusciter il y a environ un an, fut jugé absolument nul. Il serait donc tout à fait malheureux pour plusieurs pauvres petits propriétaires de la ville d'Hamilton qu'on songeât à le faire valoir.

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

## INTERPELLATIONS.

### POISSON GELE—REQUETE D'EXPEDITEURS.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.P.-E.):

1. Le gouvernement a-t-il reçu en 1903 une pétition des expéditeurs de poisson gelé et autres articles de nature périssable de la province de l'Ile du Prince-Edouard, demandant d'être indemnisés des pertes subies faute de communication entre l'île et la terre ferme au cours de l'hiver dernier ?

2. Quelle décision le gouvernement a-t-il prise au sujet de cette pétition ?

3. Indemnisera-t-il les expéditeurs des pertes qu'ils ont subies ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Oui.

2 et 3. Cette question est à l'étude.

MARCHANDISES ALLEMANDES—ACHATS ANTERIEURS A SURTAXE.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) :

1. Le rapport suivant a-t-il été communiqué à l'honorable ministre des Douanes ?

" Winnipeg, 13 mai 1903.

" Au président et aux membres du conseil
" de la Chambre de commerce de Winnipeg.

" Messieurs,—Le comité que vous avez nommé le 11 mai pour faire un rapport sur la surtaxe imposée sur les produits allemands a l'honneur de vous soumettre les considérations suivantes :—

1. " Que la date fixée par le gouvernement, savoir le 1er juillet, avant laquelle les produits allemands, pour éviter la surtaxe, doivent être déclarés en douane pour la consommation et être libérés des droits à payer, ne donnera pas aux importateurs canadiens suffisamment de temps pour recevoir les articles dont ils ont fait la commande de bonne foi avant le 16 avril dernier. Une grande partie de ces articles doivent être livrés à l'automne et à l'hiver, et dans certains cas les importateurs ont vendu ces articles d'après l'ancien tarif ; et en conséquence, nous désirons recommander que la Chambre de commerce insiste fortement auprès du gouvernement sur la nécessité de proroger le délai au 30 septembre 1903, date à laquelle les achats faits de bonne foi pourront être entrés pour la consommation aux termes de l'ancien tarif.

2. " Vu que Winnipeg et autres localités de l'ouest sont situées à de grandes distances de la mer (le transport depuis Montréal et autres ports du Canada-est exigeant de deux à six semaines) une législation établissant une date uniforme pour la déclaration des articles achetés serait grandement préjudiciable à la plus grande partie du Canada ; et à notre avis ce ne serait que justice pour tous les intéressés si l'arrivée dans un port quelconque du Canada des produits dans le navire par lequel ils auraient été expédiés était considérée par le gouvernement comme preuve de leur arrivée, et si un délai additionnel était accordé afin d'acquitter les droits quand ces articles auraient atteint leur destination.

" Respecteusement soumis.

" D. W. BOLE,
" Président du comité."

2. Est-ce l'intention de proroger la date fixée par le gouvernement, savoir le 1er juillet 1903, de manière à permettre aux importateurs de l'ouest de faire leurs déclarations d'après l'ancien tarif ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) :

1. Oui.

2. Ce sujet ayant occupé l'attention non seulement de la Chambre de commerce de Winnipeg, mais de tous les marchands du Canada, j'en dirai quelques mots afin de prévenir les intéressés de ce qui sera bientôt fait par le ministère des Douanes moyennant l'approbation de l'Exécutif. Dans la résolution présentée au comité il est dit que la surtaxe ne devrait pas s'appliquer aux marchandises commandées avant le 16 avril et à être transportées immédiatement. Le département des Douanes ayant à régler la question de temps, nous avons pensé qu'il suffirait d'accorder dix semaines pour la révocation des commandes déjà faites ou pour mettre les intéressés à même de faire passer leurs marchandises par quelque autre pays. Cet avis est parvenu aux hommes d'affaires, mais peu après il nous est arrivé de partout des lettres où l'on disait que les achats faits en Allemagne créaient une situation exceptionnelle, surtout que certains articles, comme ceux qui se débitent à l'occasion de certains jours de fête, étaient déjà commandés et devaient être fabriqués après réception des commandes seulement ; qu'il était impossible aux marchands de révoquer ces commandes et que, même en les révoquant, ils se seraient encore mis dans l'embarras, parce que leurs voyageurs étaient déjà en route et occupés à vendre de ces marchandises sur échantillons. Ayant jugé, après mûr examen, que la plupart de ces commandes seraient exécutées d'ici au 30 septembre plutôt qu'au 30 juin, j'ai l'intention de recommander à mes collègues une prorogation de délai.

D'après cette recommandation le délai accordé pour le transport des marchandises sous la rubrique de " transport immédiat ", sera prorogé jusqu'au 30 septembre, mais il faudra que la commande ait été réellement faite avant le 16 avril.

Le chambre de commerce de Winnipeg ayant signalé en second lieu qu'il serait tout à fait injuste d'exiger que toutes les marchandises fussent débarquées et déclarées en douane en Canada, dans un délai uniforme, attendu que dans certains cas il faut quelques semaines pour les rendre à destination et les déclarer en douane après leur arrivée ici. Je dois dire que nous voulons être justes à l'égard de tous les marchands de ce pays et que j'ai l'intention de prévenir tout grief en pourvoyant à ce que l'arrivée des marchandises dans un port quelconque du Canada suffise à l'information du département.

GARDE-BESTIAUX.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Avant qu'on procède à l'appel des ordres du jour, je me permettrai de signaler au gouvernement la question des garde-bestiaux. Le 6 avril dernier la Chambre adoptait une motion demandant le dépôt de toute correspondance concernant l'enquête relative aux garde-bestiaux, la nomination des commissaires, etc. Recherches faites, je vois que ces documents n'ont pas encore été déposés, et pourtant, le gouvernement doit le comprendre, il importe qu'ils le soient. Il y a déjà longtemps qu'on les a de-

mandés et il nous les faudrait. Bientôt le gouvernement aura à étudier le bill présenté par——

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas accompagner son interpellation d'un discours. La Chambre se formera bientôt en comité des subsides, et il pourra alors discuter cette question s'il le désire.

M. LENNOX : Je ne veux pas faire de discours, mais tout simplement demander au ministre si le rapport de la commission a été déposé.

Le PREMIER MINISTRE: Quel rapport ?

M. LENNOX : Concernant la commission relative aux garde-bestiaux.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en sais rien, mais je vais prendre note de l'interpellation de l'honorable député et tâcher d'y répondre à la reprise de la séance.

## CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'ai demandé hier quels seraient les termes de la commission d'enquête qu'on se propose d'instituer par rapport à la concession Treadgold. Le ministre intérimaire de l'Intérieur a répondu que le gouvernement serait peut-être en état de le dire aujourd'hui. Je veux seulement rappeler cette réponse au premier ministre afin qu'il le dise, s'il le peut.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre intérimaire de l'Intérieur m'informe qu'il n'a pas eu le temps de s'occuper de cette question aujourd'hui. J'ai lieu de croire que je pourrai déposer le titre de la commission sur le bureau de la Chambre lorsque nous reprendrons la séance.

## RECLAMATIONS DES METIS—COMMISSION.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : M. l'Orateur, je prierai l'honorable ministre intérimaire de l'Intérieur de vouloir bien me dire quand je pourrais avoir le reste du rapport de la commission relative aux réclamations des Métis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir William Mulock) : Le sous-ministre de l'Intérieur m'informe que la préparation du reste du rapport exigerait beaucoup de travail—qu'il faudrait y consacrer plusieurs semaines—et il a même été question de savoir s'il ne faudrait pas chercher de l'aide au dehors. Il ne serait probablement pas possible de l'achever avant la fin de la session. Peut-être l'honorable député était-il loin de croire si volumineux le document qu'il a demandé ? Alors, s'il veut bien limiter sa demande, je serai heureux de voir à lui donner satisfaction. Si j'ai donné ordre au département de préparer seulement une aussi grande partie que possible de ce rapport au lieu du tout, ce n'est pas que j'eusse le moindrement songé à priver l'honorable député des renseignements qu'il a demandés, mais tout simplement parce que ce rapport-là est trop volumineux.

M. LaRIVIERE : D'après la partie du rapport que j'ai déjà, il y a une liste de trois mille noms. Il ne devrait pas falloir bien des semaines pour écrire 3,000 noms.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela se peut, mais je n'en sais rien, je ne fais que répéter ce que m'a dit le sous-ministre. Si l'honorable député voulait bien se rendre chez ce dernier et lui préciser ce qu'il désire il obtiendrait peut-être que le rapport fût complété.

## INTERCOLONIAL—JONCTION DE WINDSOR—ACCIDENT.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Hier, en réponse à une question, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il consentait à déposer sur le bureau de la Chambre la preuve recueillie par le commissaire chargé de s'enquérir de la cause de l'accident arrivé dernièrement à la jonction de Windsor. Voudrait-on me dire quand ce document sera déposé ?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais prendre note de cette question.

## SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Dépenses diverses, y compris les Territories du Nord-Ouest, $37,000.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le ministre de la Justice n'est pas ici, mais il doit y être dans un instant. Ce crédit est le même que l'an dernier.

M. HUGHES (Victoria) : Au sujet de ce crédit, j'appellerai l'attention du ministre de la Justice sur un point que j'ai soulevé il y a quelque temps. Dans les Territoires du Nord-Ouest on transporte comme voyageurs de première toutes sortes de prisonniers. L'automne dernier, je l'ai dit dans cette Chambre il n'y a pas bien longtemps, un assassin et deux ou trois autres criminels des plus vils se sont rendus ainsi d'Edmonton à Regina; ils occupaient une banquette près d'un groupe d'étudiants qui s'en allaient à l'Ecole Normale de cette dernière ville. Dans la province d'Ontario et dans d'autres parties du pays les volontaires sont tenus de voyager en seconde, et il leur est souvent arrivé de voyager en wagons à marchandises ou à bestiaux. Je trouve très inconvenant qu'on laisse passer des criminels en première.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que ce serait à la gendarmerie à cheval de s'occuper de cette question. C'est elle

qui a charge de transporter les prisonniers, dans les Territoires du Nord-Ouest ; or, je suppose que ces officiers ne dédaignant pas de voyager en première, y font monter avec eux les prisonniers qu'ils ont à conduire. Quoi qu'il en soit, le fait nous ayant été signalé, il ne se répétera plus, si c'est possible.

M. HUGHES (Victoria) : Bien que je sois toujours disposé à défendre la gendarmerie à cheval, je prendrai la liberté de dire que nous ne voulons pas être tout simplement laissés à sa discrétion. Il nous faut mieux que cela. Que l'on accorde aux gendarmes tout le confort possible, soit; mais je proteste contre cette façon de transporter les prisonniers. Le ministre de la Justice va-t-il s'occuper de ce point ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais signaler ces remarques à l'attention des officiers de la gendarmerie à cheval.

M. R. L. BORDEN : Que comprend ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A en juger d'après sa rédaction, on dirait qu'il comprend d'autres dépenses que celles faites dans les Territoires du Nord-Ouest, mais de fait, il ne comprend pour ainsi dire que celles-ci; par exemple : l'entretien des prisonniers aux casernes de la police, leur transport par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; les avocats de la Couronne, les frais de justice, la taxe des jurés et des témoins, les enquêtes des coroners, les honoraires des shérifs, les greffiers des cours, etc. Voici ce que nous avons eu à payer l'année dernière : Entretien des prisonniers, $11,224 ; taxe de jurés et de témoins, $11,673 ; transport des prisonniers, $3,847 ; honoraires et dépenses des shérifs, $761 ; frais d'extradition, $2,091, etc.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement fédéral paie-t-il directement les frais d'administration de la justice criminelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous en avons le contrôle absolu.

M. BORDEN (Halifax) : Et nous en payons tous les frais ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Frais et dépenses de voyage des juges au Manitoba, $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce la somme que nous avons coutume d'accorder ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. C'est ce qui a été invariablement payé en vertu d'un ordre en conseil qui date de 1882.

M. BORDEN (Halifax) : Est-il payé des frais de voyage à tous les juges de toutes les provinces ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, mais pas d'après le même mode. Dans la province d'Ontario on accorde tous les ans une certaine somme à chaque juge, et dans la province de Québec, $6 pour chaque jour que le juge siège en dehors de son district.

M. BORDEN (Halifax) : Dans la Nouvelle-Ecosse, c'est tant par circuit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Au Manitoba, est-ce tant par jour ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Conformément à l'arrêté ministériel de 1882. Frais de déplacement du juge, depuis sa demeure jusqu'au lieu où il va siéger, et retour, plus $5 par jour tant qu'il est absent.

Frais de voyags des juges dans la Colombie Anglaise, $13,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme paraît élevée comparativement à ce qu'il en coûte pour les autres provinces.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans cette province-là il y a de très grandes distances à parcourir. Les paiements se font conformément à un décret du conseil, qui remonte à 1887. Il y est dit que les allocations pour frais de voyage des juges de la cour Suprême seront fixés et déterminées d'après les déboursés qu'ils auront réellement et raisonnablement faits en paiement de leurs frais de voyage et d'hôtellerie et dont ils devront donner une attestation selon une formule stipulée. Quant aux juges des cours de comté il a été établi en 1879, par décret du conseil qu'on paierait à chacun d'eux ses frais réels de déplacement, de sa demeure jusqu'au lieu où il irait siéger, et retour, plus $5 par jour tant que durerait son absence.

M. SPROULE : J'ai eu l'occasion de converser longuement avec un des juges de la Colombie Anglaise lorsque je suis allé visiter cette province, l'automne dernier. Ce que je connais des conditions de transport dans cette partie du pays me permet de dire qu'il n'est certainement pas trop alloué aux juges pour frais de déplacement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas trop.

M. SPROULE : Je crois que, de fait, on ne leur alloue pas assez.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. SPROULE : Je suis persuadé qu'il en coûte plus cher pour vivre et principalement pour voyager dans la Colombie Anglaise que dans n'importe quelle autre partie du pays. On ne peut s'en former une idée juste qu'après y avoir voyagé soi-même, et je considère que le gouvernement serait justifiable de se montrer plus libéral sous le rapport des frais de voyage. Si l'on tient compte de l'augmentation des dépenses dans la Colombie Anglaise, le montant qui y est accordé à cette fin n'est pas aussi élevé que dans les vieilles provinces.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les traitements des juges de la Colombie Anglaise sont moins élevés que ceux des juges de Québec et d'Ontario.

M. SPROULE : Comment sont payés les juges qui président la haute cour de justice siégeant hebdomadairement à Ottawa et à London ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand le juge siège à Ottawa, il reçoit $25 pour ses frais de déplacement et quand il siège à London, à part une allocation de $5 par jour durant le temps qu'il est absent de sa résidence pour présider la cour.

M. SPROULE : Qu'entendez-vous par " frais de déplacement " ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela doit vouloir dire les frais de transport, et l'allocation de chaque jour sert à payer ses frais de pension.

Traitement d'un juge de la cour des divorces et causes matrimoniales au Nouveau-Brunswick, $500.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est-il demandé en vertu d'une loi à cet effet ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit est voté chaque année. S'il était omis du budget une année, le juge ne le recevrait pas, car aucun statut y pourvoit.

M. BORDEN (Halifax) : Existe-t-il une différence sous ce rapport entre le juge de la cour des divorces du Nouveau-Brunswick et celui de la même cour dans la Nouvelle-Ecosse ? L'honorable ministre sait que lorsque la Nouvelle-Ecosse est entrée dans la confédération, le juge présidant la cour d'Equité était autorisé par statut à prendre connaissance des causes de divorce et autres causes matrimoniales. C'est pour cette raison, je crois, que le titre de juge en équité a été conservé dans la Nouvelle-Ecosse, car à part cela, ce titre n'a aucune signification dans cette province, tous ses juges ayant la même juridiction générale. Il existe un certain nombre de causes de cette nature dans la Nouvelle-Ecosse comme dans le Nouveau-Brunswick, et je ne vois aucune raison pour établir une distinction entre les juges qui remplissent ces fonctions dans les deux provinces.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a déjà soulevé cette objection au cours de la discussion des crédits de mon département l'année dernière. J'ai été frappé de la justesse de ses remarques, et après m'être enquis de la chose j'ai constaté que cette distinction provenait du fait que le juge de la Nouvelle-Ecosse avait accepté de s'occuper de ces causes sans exiger de rémunération additionnelle, tandis que le Nouveau-Brunswick en avait fait une des conditions de sa nomination. Cette raison ne m'a pas paru suffisante pour justifier la distinction, et mon honorable ami verra par le budget supplémentaire que ses remarques de l'année dernière ont porté fruit.

Dépenses en vertu du chapitre 181, S.R.C., $700.

M. SPROULE : Que signifie cet article?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce sont les frais encourus pour les exécutions capitales.

Bureau du greffier de la cour et de la chambre des juges, Prince-Albert, $260.

M. SPROULE : A quoi est destiné ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On prétend que le palais de justice n'est pas assez grand pour contenir les bureaux du greffier et du shérif et des chambres sont louées dans la ville de Prince-Albert, en dehors du palais de justice, pour servir de bureaux à ces employés. J'espère que nous aurons bientôt des bureaux convenables à cet endroit dans le palais de justice, car en cas d'incendie les registres des actes qui s'y trouvent pourraient être détruits. Bien qu'on ait pris des mesures pour les protéger, le meilleur moyen d'atteindre ce résultat serait de construire un nouveau palais de justice. J'ai essayé, mais sans succès jusqu'à présent, d'obtenir la chose. La construction d'un palais de justice dépend, non du ministère de la Justice, mais d'une autre branche du service public.

Allocation aux juges *ad hoc*, $200.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont ces juges *ad hoc* ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je constate par les comptes que cette allocation n'a pas été payée depuis plusieurs années. Cependant, il arrive quelquefois qu'un juge est requis de siéger à la place d'un autre juge qui en est empêché, et comme il faut lui payer ses frais de voyage c'est là le but de ce crédit.

Cour Suprême du Canada—arrêtiste de la cour, $2,100.

M. TAYLOR : Il y a des augmentations de $50 dans les appointements de cinq ou six employés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce sont des augmentations statutaires ordinaires.

Pour l'achat de livres de droit et autres pour la bibliothèque de la cour Suprême, $4,500.

M. BORDEN (Halifax) : L'état actuel de la bibliothèque de la cour Suprême est, à mon avis, loin de faire honneur au pays, à la cour elle-même ainsi qu'au ministère de mon honorable ami, bien que je sois convaincu qu'il n'y a aucun reproche à lui faire à ce sujet. Le nombre des livres va tellement en augmentant qu'il est devenu presque impossible de travailler à cet endroit. La chambre qui sert de bibliothèque n'a jamais été bien propre à cet usage, et avec la quan-

tité des livres qui s'y trouve actuellement, il ne reste plus le moindre espace libre pour les avocats. Les officiers de la cour, de même que le bibliothécaire et son adjoint ne peuvent y faire leur travail convenablement. Les avocats sont incapables d'y préparer leurs causes. En un mot, toute la bibliothèque est dans un véritable pêle-mêle par suite du manque d'espace. A part cela, je crois que de grandes quantités de livres sont serrés dans la cave et le grenier. Il me semble que l'on devrait trouver moyen de placer cette bibliothèque dans un état plus convenable. Il se peut que la mise à exécution d'un pareil projet soit une question trop importante pour pouvoir être discutée cet après-midi. Cependant, je considère qu'il est juste d'attirer l'attention du gouvernement sur cet état de choses, et le ministre de la Justice, qui est au courant de tous ces faits, en comprend comme moi l'importance. Si le ministre des Travaux publics visitait les lieux, il en reviendrait convaincu qu'une amélioration s'impose sans retard. C'est la plus haute cour du pays, il y vient des avocats de toutes les parties du Canada, et ce n'est que dans la bibliothèque de la cour Suprême qu'ils peuvent se retirer pour préparer leurs plaidoyers. L'espace autrefois réservé come moyen de communication entre les deux extrémités de la cour est actuellement rempli de rayons, si bien qu'il est presque impossible de passer. Les choses sont dans un tel état, que le ministre des Travaux publics devrait se consulter avec le ministre de la Jutice afin de voir 'il n'y aurait pas moyen d'améliorer la situation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon attention a été attirée sur cette question par le ministre de la Justice ainsi que par une délégation que j'ai rencontrée il y a environ deux semaines. Pour ma part, je serais d'avis de construire un nouvel édifice, mais je ne sais si mes collègues partageront ma manière de voir sur ce point. Je doute qu'il soit possible d'améliorer l'édifice actuel. Dans tous les cas, le ministère va s'occuper de la question aussitôt que possible, et j'espère pouvoir proposer quelque chose à ce sujet avant peu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je dirai avec mon honorable ami le chef de l'opposition que non seulement l'édifice actuellement occupé par la cour offre des inconvénients, mais qu'il est très dangereux d'y laisser une aussi précieuse collection de livres dans les conditions actuelles. Quelques-uns de ces livres ne pourraient être remplacés, et l'achat d'une nouvelle bibliothèque coûterait de $50,000 à $60,000.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a à part cela les archives de la cour.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai visité l'édifice avec mon collègue le ministre des Travaux publics, et nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il était impossible de l'améliorer et qu'il n'y avait qu'une chose à faire, la reconstruire.

M. R. L. BORDEN : On a fait subir à cet édifice toutes les réparations possibles. Quand il fut question d'acheter de nouveaux terrains, j'ai toujours considéré que cela était inutile, car nous avons tout le terrain nécessaire pour construire tous les édifices publics requis pour les besoins du pays. Le terrain sur lequel l'édifice actuel est construit ainsi que ce que l'on pourrait prendre près de là devrait fournir un espace suffisant pour permettre d'y construire une cour convenable, une bibliothèque et même un édifice pour le ministère de la Justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je dois en juger par les besoins récents qui se sont manifestés, je ne crois pas que le terrain actuel soit suffisamment grand pour y construire tous les édifices publics nécessaires. J'admets avec mon honorable ami le chef de la gauche que l'emplacement actuel de la cour Suprême pourrait suffire pour un édifice en particulier, mais si nous sommes pour avoir les édifices publics requis à Ottawa, il nous faudra nous agrandir et acheter du terrain. L'augmentation considérable des affaires durant ces dernières années doit nous donner une idée du développement qu'elles atteindront d'ici à vingt ans, et il est bien évident qu'il nous faudra acheter de nouveaux terrains pour les édifices publics. On pourrait construire un édifice convenable sur l'emplacement actuel de la cour Suprême. Mais ici se présente la question de savoir s'il ne serait pas préférable de construire sur les terrains libres. Les opinions sont partagées sur ce point, il est cependant à désirer que l'on conserve les espaces libres que nous avons actuellement au lieu d'y entasser les édifices.

M. SPROULE : Si l'on construisait un pont suspendu sur le canal cela nous donnerait accès à des terrains inoccupés que le gouvernement pourrait utiliser. Il est vrai qu'il y a le parc, mais du moment qu'il deviendrait nécessaire d'y construire un édifice public, je ne vois pas pourquoi nous n'empiéterions pas sur le terrain réservé au parc. Nous avons d'ailleurs de vastes terrains inoccupés, qui ne sont pas employés pour les fins d'un parc et dont nous pourrions nous servir pour construire les édifices requis. A part cela, il y a certains ministères qui pourraient être plus éloignés. A Washington, la plupart des édifices de l'administration sont éloignés—dans certains cas, de trois milles environ—les uns des autres par suite de la difficulté où l'on se trouve de trouver des terrains convenables. A Ottawa, on devrait établir dans d'autres parties de la ville les bureaux de certains ministères, et il serait toujours facile de s'y rendre par tramway électrique. On pourrait aisément acquérir à bon marché les emplacements nécessaires, et l'on y construirait

les édifices devant servir de bureaux aux divisions du service auxquelles le public n'a pas souvent besoin de s'adresser.

M. MARCIL (Bonaventure) : Ce que suggère l'honorable ministre des Travaux publics ne peut avoir que de bons résultats, à mon avis. Il faut nécessairement acheter d'autres terrains si l'on veut répondre aux exigences du service. Je me permettrai, à ce propos, de faire une proposition : Pourquoi le gouvernement ne chercherait-il pas un emplacement où il pourrait construire un nouveau palais législatif et ne convertirait-il pas le bâtiment actuel en bureaux pour l'administration ? Ce serait suivre l'exemple de Londres, de Paris et d'autres villes capitales, et je crois que nous pourrions nous entendre relativement à la construction d'un édifice où les représentants du peuple pourraient se réunir, et qui serait, en même temps, un monument dont le pays pourrait s'enorgueillir.

Cour Suprême du Canada—dépenses éventuelles et déboursés, appointements des officiers (shérif, registraire en qualité d'éditeur des décisions, huissiers, etc.) ; livres pour les juges, sans dépasser $300, et salaire du messager, $330, $5,030.

M. TAYLOR : Il y a ici une augmentation de $30.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je constate que le feuillet de mon mémoire qui contient les détails de ce crédit, se trouve égaré. Je ne puis fournir le renseignement demandé. Il va sans dire, toutefois, que le shérif reçoit une rémunération pour chaque jour de séance de la cour Suprême ; de son côté, le registraire, en sa qualité de rédacteur et d'éditeur des rapports, retire un supplément de traitement.

Impression, reliure et distribution des décisions de la cour, $3,000.

M. CLARKE : Ce travail se fait-il à l'imprimerie de l'Etat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLARKE : Combien vend-on ces livres ? Les recettes sont-elles aussi élevées que les dépenses ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces rapports se vendent $2.50 chaque volume. On peut trouver tous les détails se rapportant à ce crédit dans le rapport de l'Auditeur général. Mon honorable ami n'a qu'à consulter la page M—52 de ce document, pour constater que le montant indiqué a servi à payer le coût non seulement des rapports de la cour Suprême, mais encore de ceux de la cour de l'Echiquier.

M. CLARKE : Je trouve qu'on a reçu $3,149 de ce chef.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous parlez des rapports de la cour Suprême ? Oui.

M. CLARKE : Les dépenses occasionnées par la préparation et l'impression de ces rapports ont excédé les recette de $3,000 par année, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; il nous faut payer le coût de préparation et de publication, et les revenus que nous procure la vente de ces volumes retombent dans le fonds du revenu consolidé, ainsi qu'en témoigne le rapport de l'Auditeur général.

M. LENNOX : Dans ce cas les revenus excèdent un peu les dépenses ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Livres de droit et livres de texte pour la bibliothèque de la cour Suprême, $4,500.

M. CLARKE : Quelle est la nature de ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet item s'est toujours trouvé dans les estimations depuis plusieurs exercices ; cet argent servira à l'achat de livres de loi pour la bibliothèque de la cour Suprême. Mes honorables amis qui visitent cette bibliothèque, comprendront facilement que cette dépense est nécessaire, parce qu'il faut acheter les rapports des différentes cours de justice du Canada et ceux des cours d justice d'Angleterre et des Etats-Unis, qui ont une certaine valeur. De plus nous devons acheter des livres de texte. Ceux qui sont obligés d'avoir une bibliothèque de droit utile, avoueront qu'il faut consacrer beaucoup d'argent à cette entreprise.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Mais, après avoir acheté ces livres, vous ne saurez où les mettre. C'est là une objection qu'on peut soulever.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'aurons pas occasion de nous en servir.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Nous n'aurons pas même un endroit où les placer.

Cour de l'Echiqnier du Canada—commis de seconde classe cadette, $1,000.

M. CLARKE : Quel est le nombre de ces commis ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Deux ; l'un reçoit le maximum d'appointements accordés à cette classe, et je veux régler le cas de l'autre.

M. CLARKE : Alors il ne s'agit que des appointements d'un seul de ces commis ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Cet item devrait se lire : " d'un commis de seconde classe ".

Appointements de Duncan Clarke, commis de seconde classe cadette, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $900.

M. SPROULE : L'honorable ministre semble accorder, à ce fonctionnaire, en une seule fois, trois augmentations statutaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais expliquer les circonstances de ce cas. Quant à la loi relative au service civil, je puis dire franchement que j'approuve de tout cœur les conditions imposées à l'Exécutif au sujet des appointements à accorder aux fonctionnaires de l'Etat. Cette loi s'applique aussi au ministère de la Justice, et nous ne pourrions donc accorder à ce fonctionnaire plus que $50 d'augmentation, par année. Il y a, cependant, des circonstances spéciales qui se rapportent à ce cas et qui m'ont engagé à demander au parlement d'approuver ce que j'ai fait en augmentant de $250 le traitement de ce fonctionnaire. Le registraire de la cour de l'Echiquier, sous la direction immédiate duquel se trouve ce jeune commis, a écrit au sous-ministre de la Justice que ce jeune homme était employé au ministère depuis neuf ans. Voici une partie de cette lettre :

Il s'est toujours montré fonctionnaire assidu, capable et d'une grande probité ; le travail qu'on lui confie exige beaucoup d'intelligence ; c'est aussi un travail de grande responsabilité; M. Clarke s'occupe de tous les documents et de tous les livres du bureau ; de plus, il prend en sténographie toute ma correspondance et la transcrit ensuite au clavigraphe.

Il vend les timbres légaux et il fait généralement tout l'ouvrage qui se présente au comptoir ; dans l'accomplissement de ses devoirs, il s'est toujours montré employé très fidèle. Je puis ajouter encore qu'il n'a reçu, jusqu'à présent, la moindre augumentation statutaire. Je crois qu'il mérite grandement l'augmentation que je vous demande de lui accorder.

J'ai accepté la recommandation du sous-ministre de la Justice, et je crois devoir demander à la Chambre d'approuver cette augmentation statutaire.

M. SPROULE : A-t-il reçu l'augmentation régulière ou statutaire, chaque année ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a une exception pour l'année 1897. D'après les renseignements que m'a fournis sur ce jeune homme le registraire de la cour d'Echiquier, je puis dire que si l'on se privait des services de ce fonctionnaire, il serait bien difficile de trouver quelqu'un pour le remplacer aux appointements que nous payons maintenant, soit $900.

M. SPROULE : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur un détail important que me suggère ce cas. Il y a, dans le service public un grand nombre de commis qui n'ont pas obtenu, depuis plusieurs années, l'augmentation statutaire qu'ils méritaient d'avoir. On prétend s'excuser en disant que ces employés reçoivent le maximum des appointements accordés à la classe dont ils font partie, et qu'ils ne peuvent faire partie d'une autre classe. Il semble que le commis dont il est maintenant question a reçu l'augmentation régulière statutaire, à l'exception d'une seule année ; mais il y a un grand nombre d'autres commis qui, depuis plusieurs années, n'ont pas obtenu d'augmentation, et à mon point de vue, cela constitue une injustice à leur égard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit ici d'un cas de mérite exceptionnel. Ce jeune homme est entré au ministère, il y a plusieurs années, et il s'est élevé par son travail et sa bonne conduite à la position qu'il occupe maintenant. Il est vigilant, actif, assidu à ses devoirs et, dans ces circonstances, nous devrions lui montrer que nous apprécions ce qu'il a fait.

M. SPROULE : Je pourrais citer des cas où des hommes qui font partie du service civil depuis au delà de vingt ans, n'ont pas reçu l'augmentation statutaire depuis huit ou dix ans.

Dépenses éventuelles, frais de déplacement du juge et du registraire, traitements des shérifs, etc., impressions et papeterie, etc., et $50 de livres pour le juge, $4,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sous le rapport des frais de déplacement, la cour de l'Echiquier nous coûte bien cher. Elle tient ses séances à différents endroits du Canada, lorsque les circonstances l'exigent. S'il surgit à Halifax ou à Vancouver un cas du ressort de la cour de l'Echiquier, et s'il faut entendre plusieurs témoins dans cette cause, le juge se rend soit à Halifax, soit à Vancouver. Le résultat de ces déplacements, c'est que les 4:5 du temps du juge et du registraire de la cour de l'Echiquier se passent dans des voyages d'un endroit à un autre. A l'heure qu'il est, le juge de la cour de l'Echiquier est à entendre une cause à Charlottetown, Ile du Prince-Edouard. Demain, il devra peut-être se rendre dans la Colombie Anglaise. Je crois qu'il est prudent lorsqu'il s'agit de dépenses. Si je ne me trompe, le montant de ces dernières n'a pas sensiblement varié depuis 1890. Cela prouve évidemment que le juge n'est pas extravagant dans ses dépenses de voyage.

Cour de l'Echiquier—supplément de traitement au registraire en sa qualité de rédacteur et d'éditeur des rapports, $300.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le registraire de la cour de l'Echiquier a assumé la responsabilité de rédiger et de publier les rapports des décisions rendues par cette cour. De ce chef, on lui accorde, depuis plusieurs années, une rémunération annuelle de $300. Le registraire de la cour Suprême fait un travail semblable quant aux jugements rendus par ce tribunal, et il reçoit des appointements supplémentaires.

A Charles Morse, pour fournir aux publications périodiques de jurisprudence les décisions de la cour de l'Echiquier, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $50.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ses rapports sont des extraits des décisions rendues ; ils sont communiqués aux journaux qui s'occupent des questions de droit et de

loi, afin de faire connaître au public en général la nature de ces jugements.

M. LENNOX : Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement doit payer ce travail. Les journaux qui reçoivent ces renseignements, devraient eux-mêmes payer celui qui les leur fournit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami, qui, comme moi, est avocat, sait que la plupart des malheureux éditeurs de revues légales sont loin d'être très riches. Ces journaux qui sont pourtant bien utiles aux avocats, ne rapportent pas grand'chose à ceux qui les publient. Cette dépense du reste date de plusieurs années, et il est bien difficile de ne pas la répéter maintenant.

Appointements du registraire de la cour d'Amirauté de Québec, $666.66.

M. BORDEN (Halifax) : A propos de ce crédit et de l'item suivant qui se rapporte aux appointements du prévôt, je voudrais demander au ministre de me dire si ces fonctionnaires ne sont pas sur le même pied que les registraires de Saint-Jean et d'Halifax, et si la base de traitement est différente.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces fonctionnaires de la cour d'Amirauté de Québec ont été nommés, lorsque cette cour formait une des divisions de la cour d'Amirauté impériale, et leurs appointements devaient être fixés par le gouvernement anglais. Lorsque notre cour d'Amirauté a cessé d'être une division de la cour impériale, pour faire partie de la cour de l'Echiquier du Canada, ces employés continuèrent à exercer leurs fonctions, mais il était entendu que leur traitement resterait le même, tant qu'ils conserveraient leur position.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, dans les cours d'Amirauté des autres provinces le prévôt et le registraire sont payés d'après un tarif d'honoraires payés par les parties aux différents procès. Je suppose qu'on a l'intention, lorsque les fonctionnaires actuels ne feront plus partie de ce service, de mettre cette cour sur le même pied que celles des autres provinces.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi stipule qu'après la disparition des rangs du service civil de ceux qui remplissent maintenant ces fonctions, les successeurs de ces derniers se trouveront soumis aux dispositions de la loi concernant la cour de l'Echiquier. Cette loi stipule qu'ils devront être payés d'après un tarif d'honoraires. Outre les appointements que nous leur payons, les fonctionnaires actuels reçoivent aussi des honoraires.

Pour payer le loyer d'appartements pour la cour de l'Echiquier siégeant comme cour d'Amirauté, au besoin, $300.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est-il toujours désigné ainsi ? Est-ce que les juges des cours de l'Echiquier et d'Amirauté ne tiennent pas les séances de ces cours aux palais de justice qui se trouvent dans chaque province ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il arrive quelquefois qu'on nous présente une réclamation, mais ce crédit n'est pas ordinairement dépensé. Prenons, par exemple, le cas du palais de justice d'Halifax ; autant que mes connaissances bien limitées peuvent me permettre d'exprimer une opinion, je dirai que cet édifice est sous la haute main de la province et du comté.

M. BORDEN (Halifax) : De la cité et du comté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Le comté nous a présenté une réclamation, parce que le juge de la cour de l'Echiquier avait tenu les séances de celle-ci dans le palais de justice d'Halifax. Cette question n'est pas encore réglée, et c'est afin d'éviter des désagréments semblables, que nous demandons ce crédit.

Territoire du Yukon—frais de déplacement des juges, $1,500.

M. R. L. BORDEN : Les juges du Yukon sont-ils obligés de parcourir un certain circuit pour y tenir les séances de la cour ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Rarement, mais la cour siège quelquefois à White-Horse et, dans certaines circonstances, il leur faut tenir les séances de la cour en dehors de Dawson. J'ai fait une enquête sur le montant dépensé à même ce crédit, et j'ai trouvé que ce dernier était loin d'être trop élevé, généralement parlant.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-on dépensé de ce chef, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On m'a dit de consulter la page M—17 du rapport de l'Auditeur général ; j'ai cherché tout ce qui pouvait se rapporter à cette question, je ne puis trouver qu'on ait payé certaines sommes. Je ne puis donc parler d'une manière certaine. J'ai demandé à mes fonctionnaires quel était le montant que nous avions payé à même ce crédit, et ils m'ont répondu que les juges se rendaient quelquefois à White-Horse et que cela occasionnait certaines dépenses. On a ajouté, que la somme dépensée, l'an dernier, était minime.

M. R. L. BORDEN : Ce qui m'embarrasse dans cette page M—17, c'est qu'on n'y trouve pas comme en-tête une indication quelconque du crédit qui a servi à payer tous les item mentionnés dans cette page.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là la page indiquée dans le mémoire qu'on a préparé pour moi, relativement au budget de mon ministère; toutefois, après avoir parcouru tous les item de cette page, je constate qu'elle ne me fournit aucun renseignement. Il y a un item de $791.75 pour dépenses de voyage; il se lit comme suit :

George Craig, sténographe, voyage de Dawson à Ottawa et retour, $322.45 ; George L. Taylor,

magistrat de police, voyage de Bothwell, Ontario, à Ottawa puis de cette dernière ville à White-Horse, $49.30.

Je ne trouve rien qui se rapporte aux frais de déplacement des juges.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre veut-il nous dire ce que signifie cet item de $791.75 pour dépenses de voyages ? Pourquoi se sténographe est-il venu à Ottawa ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quant à M. Taylor, je sais que cette dépense se rapporte à son voyage d'Ottawa au Yukon. Mais en ce qui concerne M. Craig, je ne puis expliquer pourquoi nous devrions payer ses dépenses de voyage de Dawson à Ottawa et retour. Je suis prêt à laisser en suspens ce crédit, afin d'avoir le temps de m'informer des détails de toutes ces dépenses.

L'item reste en suspens.

Appointements du shérif et du greffier de la Cour territoriale, $4,000 chacun, $8,000.

M. CLARKE : Dans le rapport de l'auditeur général, page M—54, je trouve une correspondance au sujet des honoraires du shérif. L'honorable ministre peut-il nous fournir quelques explications sur cette affaire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Avant l'adoption des estimations du dernier exercice, une difficulté a surgi entre le ministère et le shérif. Ce dernier avait l'habitude de recevoir, outre le traitement qu'on lui votait, une partie des honoraires de son bureau. L'an dernier, le gouvernement a décidé qu'à l'avenir ce fonctionnaire n'aurait pas le droit de recevoir ces honoraires.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Que faut-il conclure de tout cela ? Ces honoraires retournent-ils au fonds du revenu consolidé, ou les a-t-on abolis ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils font partie de ce fonds. D'abord, d'après une entente entre le gouvernement et le shérif, celui-ci recevait une certaine somme représentant ses appointements. On lui accorda de plus un certain montant comme allocation de subsistance et il retenait la moitié ou le tiers des honoraires de son bureau. L'auditeur général a prétendu qu'il était bien douteux qu'on pût faire une convention semblable avec le shérif; après une longue discussion et une correspondance assez volumineuse, le gouvernement décida de se faire autoriser par une loi à payer au shérif, chaque année, un traitement fixe de $4,000, et lui enlever tout droit aux honoraires de son bureau. Ces derniers retournent donc au fonds du revenu consolidé.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il eu un statut à cet effet, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et les appointements du shérif sont de $4,000 par année.

L'honorable M. HAGGART : Accordez-vous une rémunération au shérif pour ses frais de déplacement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous accordons au shérif une allocation de subsistance.

M. CLARKE : Combien lui donnez-vous de ce chef ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $1,800 par année.

L'honorable M. HAGGART : Et vous ne lui payez pas ses dépenses de voyage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

Appointements d'un sous-shérif et de deux commis adjoints pour la cour territoriale, $1,800 chacun, $5,400.

M. LENNOX : Cet item est-il nécessaire ? Nous avons à cette cour territoriale un shérif, un greffier en chef, plus un sous-shérif et deux commis adjoints. Je demanderai au ministre s'il a jamais étudié cette question. J'ignore si ce crédit est nécessaire, mais je ne crois pas qu'il le soit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dernièrement encore, on a insisté auprès de moi sur la nomination de deux commis surnuméraires à la cour territoriale, et je n'ai pas cédé à cette pression, parce que je n'ai pu me convaincre que ces nominations étaient nécessaires. Je croyais qu'un greffier en chef, assisté de deux commis, pouvait et devait expédier tout le travail de la cour. Quant au shérif, il me semble qu'il lui faut un adjoint. Ces cours ont eu beaucoup d'ouvrage, depuis deux ou trois ans, et je ne sache pas qu'on se soit plaint de ce que les fonctionnaires n'auraient pas assez de besogne à expédier. Il y a beaucoup de procès au Yukon.

Apppointements de deux sténographes pour la cour Territoriale, $2,000 chacun, $4,000.

M. R. L. BORDEN : Tous ces appointements sont-ils payés à même les frais qu'on charge aux plaideurs ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceux-ci doivent payer un montant plus considérable que la somme requise pour acquitter ces appointements.

Yukon—Allocations de subsistance aux juges, $5,000 chacun, $15,000.

M. SPROULE : Il y a trois ou quatre ans, on nous a expliqué ce crédit en disant que le coût de la vie était très élevé au Yukon ; aujourd'hui, la vie coûte moins cher et, cependant, ce crédit reste toujours le même. Comment explique-t-on cette anomalie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami se rappellera les difficultés que nous avons eues, l'an dernier, au sujet des allocations de subsistance payées aux juges du Yukon. Tout l'embarras provenait de ce que le ministère de la Justice avait voté une certaine somme à cet effet, et de ce que le ministère des Travaux publics avait donné à ces juges l'usage de résidences chauffées et éclairées aux frais du

pays. Nous avons cru qu'il valait mieux payer à chacun de ces magistrats un traitement de $5,000 par année, et leur accorder une somme déterminée de $5,000 pour payer toutes les réclamations qu'ils pourraient faire à propos d'allocations de subsistance. Ces juges ne reçoivent aucune rémunération en dehors de cette somme, à ma connaissance du moins. Voilà ce que nous avons fait, l'an dernier, après les difficultés qui ont surgi à propos du juge Dugas. Je puis dire qu'il est devenu nécessaire de prendre des procédures contre le juge Dugas, afin de lui faire rendre compte de certaines gratifications qu'il avait reçues, en outre de ses allocations de subsistance payées par le ministère de la Justice. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il devait rendre compte de tout ce qu'il avait reçu des différents ministères, à l'exception du ministère de la Justice, et les tribunaux auront à se prononcer dans cette affaire. Pour éviter de nouvelles difficultés à l'avenir, nous avons décidé que le traitement de ces juges sera de $5,000 par année, et nous leur avons accordé à chacun $5,000, et pas un sou de plus, comme allocation de subsistance. Nous sommes tombés d'accord sur ce montant, après la discussion qui a eu lieu sur ce sujet, l'an dernier, dans cette Chambre.

M. SPROULE : Fournit-on le logement aux juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, nous ne leur accordons que $5,000. Nous avons cru que ces $5,000 accordés à chacun des juges du Yukon dépassent de beaucoup ce qu'on paierait à un juge qui se trouverait dans la même situation dans aucune des anciennes provinces du pays ; nous voulons rémunérer les juges des dépenses supplémentaires qu'ils pourraient faire relativement à leur résidence dans ce territoire.

M. SPROULE : Ce système est de beaucoup préférable à l'ancien ; ce dernier allait devenir scandaleux, parce que personne n'aurait pu nous dire le montant qu'on payait à ces juges, chaque année, ni la source d'où provenait cet argent. Par la méthode nouvelle, nous saurons toujours ce que nous payons réellement, et c'est déjà là un bon point en faveur de cette réforme. Je ne suis pas prêt à dire que ce montant est trop ou n'est pas assez élevé. On prétend, pourtant que le coût de la vie au Yukon a beaucoup diminué ; si cela est vrai, on serait porté à croire que cette rémunération de $5,000 est plus que suffisante. Je constate encore que nous payons des allocations de subsistance au shérif et aux autres fonctionnaires. Je ne puis comprendre pourquoi on agirait ainsi maintenant. Nous accordons de forts appointements à ces fonctionnaires qui, s'ils demeuraient dans d'autres parties du pays, devraient subvenir eux-mêmes à leur propre existence.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit concernant les allocations de subsistance se trouve dans les estimations de chaque exercice ; cela nous permet d'en diminuer le montant quand nous le jugeons convenable. On avait suggéré d'abord d'accorder en tout et pour tout $10,000 par année, à ces juges, et d'adopter une loi à cet effet. Cependant, nous avons cru sage d'accorder aux juges du Yukon le traitement accordé aux autres juges, dans des circonstances semblables, et de leur fournir une certaine somme comme allocation de subsistance, et cela tous les ans, ce qui nous permet de diminuer cette subvention dès que nous le jugerons nécessaire. Je crois cependant que l'état de choses qui existe actuellement au Yukon ne nous permet pas d'opérer cette réforme ; mais, encore une fois, le système actuel nous donne l'avantage de pouvoir modifier la règle, tous les ans.

M. LENNOX : Les explications du ministre semblent satisfaisantes, surtout si l'on fait cette diminution le plus tôt possible. Je ne puis dire si $10,000, tout compris, représentent une somme trop élevée, mais il me semble que les $5,000 supplémentaires comme allocation de subsistance, sont un chiffre trop élevé, vu l'état actuel des choses. Nous accordons un traitement de $5,000 par année à un juge de la province d'Ontario et, cependant, ce magistrat doit vivre à même ce traitement. Supposons que le coût de la vie s'élève à $3,500, dans le cas de ce juge d'Ontario ; si nous ajoutons cette dernière somme aux $5,000 que nous accordons aux juges du Yukon comme allocation de subsistance, le coût de la vie représente dans ce dernier cas $8,500 par année. Comme résultat de la lutte que nous avons faite de ce côté-ci de la Chambre l'an dernier, ce que nous avions déclaré constituer une méthode condamnable de rémunérer ces juges, a été mise de côté, et je crois que le ministre de la Justice verra à ce que, à la prochaine session, ce système d'allocation de subsistance soit changé. Je ne veux pas mettre les juges du Yukon sur un pied d'infériorité avec les juges des autres parties du pays, et c'est pour cela que je demande qu'on les traite de la même façon.

M. CLARKE : Dois-je comprendre, d'après les paroles du ministre, qu'on a pris des procédures judiciaires contre un des juges du Yukon pour le forcer à remettre l'argent qu'il a retenu ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit cela. A la dernière session, nous avons eu une discussion très longue ici même, au sujet des allocations de subsistance accordées aux juges du Yukon. J'ai dit que ces derniers recevaient une certaine sommes sous forme d'allocation, en vertu de l'autorité que le parlement nous avait accordée en votant ces crédits ; on a découvert qu'en outre du montant que le ministère de la Justice leur a payé, ils avaient reçu diverses autres gratifications du ministère des Travaux publics. Je n'ai pas dit

qu'ils avaient reçu de l'argent, mais qu'ils avaient retiré des bénéfices parce qu'on leur avait permis de demeurer dans des maisons qui appartenaient au gouvernement, ou parce que le ministère des Travaux publics avait payé le loyer des appartements qu'ils occupaient, qu'il avait chauffés et éclairés. Quand cette question fut discutée ici, je crus qu'il était plus ou moins irrégulier que ces juges reçussent des gratifications de la part d'autres ministères que celui de la Justice, et, afin de savoir à quoi nous en tenir sur cette question, j'ai appelé l'attention du juge sur ce fait, et je lui ai demandé de remettre l'argent représentant ces gratifications. Il m'a répondu qu'il n'était pas obligé à cela, parce que c'était une des conditions qui l'avaient engagé à se rendre au Yukon. Comme cette question était en litige entre nous, j'ai cru que le meilleur moyen de la faire décider était d'instituer des procédures judiciaires, et c'est ce que j'ai fait.

M. CLARKE : Qui doit juger ce procès ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette question comporte une insinuation que je veux repousser immédiatement. Cette affaire se plaidera devant la cour de l'Echiquier.

M. LENNOX : Le ministre veut-il dire que cette poursuite est en recouvrement, entre autres choses, de l'argent représentant le loyer et les dépenses de chauffage et d'éclairage dont il a été question, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Allocations de subsistance au shérif, au sous-shérif, au greffier de la cour, aux commis adjoints, au magistrat de police et aux sténographes de la cour territoriale du Yukon, $1,800 chacun, $14,400.

M. TAYLOR : Le ministre veut-il nous dire combien le shérif Eilbeck retire comme appointements, allocation de subsistance et dépenses éventuelles, non seulement du ministère de la Justice, mais des autres ministères du gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député n'est pas juste à mon endroit en espérant que je pourrais répondre pour tous les autres ministères du gouvernement. Mais quant à ce qui concerne le ministère de la Justice, ce dernier accorde au shérif Eilbeck $4,000 de traitement, et $1,800 comme allocation de subsistance.

M. TAYLOR : Je vois qu'on lui a payé aussi certains frais se rapportant à l'exécution d'O'Brien ; pour avoir construit l'échafaud, payé les frais de l'exécution, etc., il a reçu $586.80.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce sont là des dépenses qui, dans les autres provinces, sont payées par les gouvernements provinciaux eux-mêmes. Quand un homme comme O'Brien doit être pendu, on ne peut pas s'attendre à ce que le shérif paie de ses propres deniers le coût de cette exécution.

M. TAYLOR : Ces dépenses sont bien fortes, en vérité, je vois aussi que le shérif Eilbeck retire des sommes considérables du ministère de l'Intérieur. Ce dernier a retenu ses services pour la vente d'emplacements de ville. Ce doit être un fonctionnaire bien habile. Je crois que ses appointements comme shérif devraient payer les services qu'il peut rendre en vendant à l'encan des propriétés appartenant au gouvernement; cependant, on lui paie des honoraires d'encanteur. J'aimerais savoir ce qu'il retire du gouvernement en tout et partout.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis dire combien il a retiré dans le cas de l'exécution d'O'Brien; mais si j'en juge d'après le rapport de l'auditeur général, O'Brien a coûté passablement cher au Canada. Il nous a fallu dépenser beaucoup d'argent pour le capturer et pour lui faire son procès ; mais, selon moi, la façon dont on l'a capturé et dont on en a débarrassé la société est tout à l'honneur de l'administration de la justice au Yukon, spécialement de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Je vois ici que M. F. C. Wade, avocat, représentant la Couronne, a retiré $3,000 pour ses services dans le procès d'O'Brien. Il me semble que tous ces fonctionnaires retirent de fortes sommes d'argent du gouvernement.

M. SPROULE : Je remarque que tous ces fonctionaires reçoivent autant d'argent sous forme d'allocation de subsistance qu'on leur en donne comme appointements. Si ces derniers paient assez bien l'ouvrage que ces employés font, je ne vois pas pourquoi nous devrions payer aussi leur pension. Dans aucune autre partie du Canada cette pratique n'est suivie. Je pourrais comprendre pourquoi on a accordé ces gratifications lorsqu'on commença à exploiter ce district. Le coût de la vie était alors exceptionnellement élevé ; mais aujourd'hui la vie est aussi facile à Dawson que dans la plupart des autres parties du Canada, et elle ne coûte pas aussi cher qu'auparavant. Nous accordons à deux sous-shérifs un traitement de $1,800 chacun, ce qui serait considéré comme des appointements raisonnables dans d'autres parties du Canada. Pourquoi ajouter à ce traitement $1,800 comme allocation de subsistance ? Voilà ce que je ne puis comprendre. Cela revient à dire que nous payons $3,600 les services d'un sous-shérif au Yukon, alors que, dans d'autres parties du Canada, ceux qui remplissent les mêmes fonctions ne reçoivent pas la moitié de ces appointements. A tous nos employés du Yukon nous accordons des traitements élevés, et je ne vois pas pourquoi il nous faudrait payer en outre des allocations de subsistance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'avoue avec l'honorable député que les fonctionnaires du Yukon reçoivent des appointements assez élevés; je crois aussi que la question des allocations de subsistance doit être étudiée sans retard. Pour donner suite à la discussion de cet après-midi, je vais examiner attentivement toute cette affaire. Lorsque les estimations furent préparées au mois de décembre dernier, on m'a dit que la vie coûtait encore bien cher au Yukon, et que ces allocations n'étaient pas trop élevées, si l'on tenait compte de ce fait. Je ne puis parler de mon expérience de tout cela, car je ne me suis jamais rendu au Yukon, mais j'ai consulté une personne qui a fait partie de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

M. HENDERSON : Relativement à cette augmentation du coût de la vie au Yukon, le ministre me permettra-t-il de lui demander s'il en connaît la cause ? Si je ne me trompe, le Yukon produit maintenant du grain et des légumes de première qualité, et je ne puis comprendre pourquoi nos fonctionnaires, dans ce territoire, exigent des rénumérations aussi fortes sous prétexte du coût excessif de la vie. Je crains plutôt que ce ne soit là le résultat d'habitudes extravagantes qu'ils ont contractées dans cette région, et je doute que ce parlement ait raison d'encourager ces mauvaises passions. Il serait peut-être sage d'imposer un frein à ces fonctionnaires, et de leur demander de vivre sur le ton qu'a adopté le commun des mortels.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il va sans dire que si le grain et les légumes étaient cultivés au Yukon, en quantité suffisante pour satisfaire les besoins du marché local, je partagerais l'opinion de mon honorable ami. Mais s'il croit qu'il en est ainsi, sa connaissance du Yukon est à peu près aussi imparfaite que la mienne. Ceux que j'ai consultés ne parlent point dans le sens de mon honorable ami. C'est ainsi, par exemple, qu'on m'a dit qu'il fallait payer $75 par mois les services d'une domestique ; et si tout coûte en proportion, on peut comprendre ce qu'il faut payer pour vivre au Yukon.

M. HENDERSON : Je comprends que l'honorable ministre tient ses renseignements des fonctionnaires du gouvernement. Cela n'explique pas pourquoi les services des domestiques coûtent si cher. Le gouvernement devrait profiter du courant d'immigration qui se dirige vers notre pays, pour envoyer des serviteurs et des servantes au Yukon.

M. TAYLOR : Il ne semble pas exister une liste définie de ces allocations de subsistance. On accorde $1,800 au shérif, et le magistrat de police qui porte un bon nom en vérité—George L. Taylor—reçoit un traitement de $2,400 et, depuis le 9 septembre jusqu'au 30 juin, on lui a accordé $2,433 comme allocation de subsistance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le magistrat de police reçoit une allocation de subsistance de $1,800.

M. TAYLOR : Le rapport de l'auditeur général indique qu'il reçoit $2,400.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, avant le dernier exercice.

M. TAYLOR : Outre cela, on lui paie $460 pour un voyage de Bothwell à Ottawa et de cette dernière ville à White-Horse.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand il s'est rendu au Yukon, il était entendu qu'on lui paierait ses frais de déplacement jusqu'à White-Horse.

M. SPROULE : Prenons le cas du sténographe. Il reçoit $2,000 par année ; c'est le prix qu'on paie à nos sténographes, et il n'a pas autant d'ouvrage à faire. On lui accorde en outre $34 par semaine comme allocation de subsistance.

Prenez les shérifs adjoints par exemple, ils reçoivent $34 par semaine pour leurs frais d'entretien, en sus de leur traitement de $150 par mois. Si vous ajoutiez dix ou vingt pour cent à leur traitement pour compenser l'augmentation du coût de la vie, cela ne serait peut-être pas déraisonnable, mais lorsque vous leur donnez le double, je crois que vous payez trop. La vie ne doit pas coûter $34 par semaine de plus qu'ici.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a peut-être un peu raison.

M. SPROULE : Alors, le ministre ferait bien d'y voir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Certainement.

M. SPROULE : Mais, c'est la même chose tous les ans. Bien que l'on admette en partie l'à-propos de nos critiques, cependant par temporisation ou pour une autre raison, le gouvernement néglige d'appliquer le remède, et l'on est toujours au même point.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a eu amélioration. Autrefois, les shérifs recevaient des honoraires, mais on a changé cela. La question est de savoir si $1,800 par année pour les frais d'entretien est trop. Mes renseignements sont que c'est une somme raisonnable, mais vu ce que mon honorable ami a dit, je ferai une nouvelle enquête, et si j'en viens à la conclusion que la somme est trop élevée, je ne suis pas obligé de la payer. Ce crédit met simplement une certaine somme à la dispositon du gouvernement, mais celui-ci n'est pas obligé de la dépenser. Ce n'est pas un contrat.

M. SPROULE : Le crédit est pour un but particulier, et je ne vois pas comment le ministre peut s'exempter de le payer. Lorsque nous votons une certaine somme pour

un traitement, nous sommes obligés de la payer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'on vote une certaine somme pour un traitement, alors il y a contrat ; mais l'allocation pour frais d'entretien est payée en sus du traitement, jusqu'à ce que nous venions à la conclusion qu'elle est trop élevée, et nous avertissons le bénéficiaire que nous ne la lui paierons pas davantage. Il peut alors accepter ce que nous lui offrons ou donner sa démission.

M. ROSS (Ontario) : Au sujet du coût de la vie dans le Yukon, je veux citer quelques prix que je trouve dans le " Dawson Times " du 3 avril 1903 : beurre, 50 cents la livre ; œufs frais, $1.50 la douzaine; fromage à la crême, 50 cents la livre; graisse, 35 cents la livre; pommes de terres, 21 cents la livre; oignons, 20 cents la livre; carottes, 20 cents la livre; betteraves, 20 cents la livre; pommes, 9 à 10 cents; oranges, 25 cents; citrons, $1.50; farine $4 par 100 livres ; avoine roulée, 20 cents la livre; sucre 15 cents la livre; viande fraîche, saucisse, 50 cents la livre; bœuf 30 à 35 cents la livre ; lard, 43 à 50 cents; mouton, 35 à 60 cents; veau, 35 à 75; volailles, 45 cents; dindes, 40 à 50 cents; canards, 40 cents; poisson blanc, 50 cents ; huitres, $1.50, je ne sais si c'est la livre; fruits et légumes en conserves, tomates en conserve, qui se vendent ici à 10 cents la boîte, se vendent à Dawson 50 cents ; fèves, 25 cents ; pois en conserve, 25 cents ; Ce sont les prix de détail à Dawson. Tout semble se vendre à des prix extraordinaires comparés à ceux d'Ontario. Les pommes sèches que nous pouvons acheter dans Ontario à trois cents la livre, se vendent à Dawson, 30 cents ; les pêches, les abricots et les poires se vendent 30 cents. Le pétrole " Pearl " se vend $7, mais je ne sais pas si c'est le gallon; l'avoine 7 cents; le foin, 15 cents; le son, 7½ cents.

Ces prix donnent une idée du coût de la vie au Yukon. Comme de raison, cette liste est pour le mois d'avril alors que les effets étaient peut-être plus chers que dans une autre saison; la vie coûterait alors au Yukon non seulement le double, mais le triple de ce qu'elle coûte dans l'Ontario.

M. SPROULE : Il n'y a aucun doute qu'elle coûte beaucoup plus cher, mais l'honorable député a en partie répondu lui-même à son argument en avouant qu'il nous avait donné les prix les plus élevés du marché. Mais, comparez quelques-uns de ces prix avec ceux d'Ontario. Le beurre se vend 50 cents à Dawson et 25 cents ici, ce qui indiquerait que le coût d'un des articles nécessaire à la vie, est deux fois plus élevé qu'ici. Mais, lorsque nous donnons à ces fonctionnaires $34 par semaine pour leur aider à payer le surcroit du coût de la vie, il me semble que nous leur payons une somme extravagante. Vous pouvez avoir une pension ici pour $6 par semaine, et si vous ajoutez $34 par semaine à cette somme, vous avez quarante piastres par semaine au Yukon, et personne prétendra que la vie coûte ce prix là. Bien que le coût de la vie soit beaucoup plus élevée là-bas qu'il est ici, il ne l'est pas réellement plus vu les traitements plus élevés que nous donnons à ces fonctionnaires. L'honorable ministre dit qu'il pourra diminuer l'allocation, mais supposons qu'il fasse savoir à l'un des employés que son intention est de diminuer son allocation, et que l'employé continue à faire son ouvrage jusqu'à la fin de l'année, et demande son allocation pour son entretien, titre sous lequel, nous votons ce crédit, je suis porté à croire que l'auditeur général dira que le fonctionnaire y avait droit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela serait juste.

M. SPROULE : S'il en est ainsi, nous devrions changer cela. Au moment où l'on toucha ce sujet j'étais pour dire que ces fonctionnaires recevaient des gratifications de plusieurs sources. Je n'ai aucun doute qu'avec le traitement, une allocation généreuse pour les frais d'entretien et toutes ces gratifications, la rémunération de ces fonctionnaires était très élevée. Et comme le coût de la vie a diminué, nous devrions aussi réduire l'allocation. Mais, nous ne faisons aucun effort dans cette direction, autant que je sache.

M. BOYD : Je voudrais demander au ministre sur la recommandation de qui les allocations ont été fixées? Qui a recommandé au conseil de faire ces allocations ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'année dernière, lorsque ces allocations ont été fixées, le gouvernement estima que la vie au Yukon coûtait trois fois ce qu'elle coûtait dans l'Est du Canada. Je n'ai pas suivi attentivement les chiffres cités par mon honorable ami d'Ontario (M. Ross), mais je crois que le coût de la vie au Yukon est à peu près trois fois ce qu'il est dans l'Est. Dans tous les cas, c'est la base sur laquelle nous avons fait nos calculs.

M. BOYD : Je suis heureux que l'honorable ministre ait donné cette explication, parce que cela me permet d'appeler son attention et celle du gouvernemnt sur une question que nous avons discutée ici l'année dernière. Il me paraît y avoir une petite clique officielle au Yukon, et tout ce qu'elle recommande, ou propose, ou désire, elle réussit à l'obtenir. J'ai appelé l'attention du gouvernement, l'année dernière, sur le fait que des personnes travaillent au Yukon—pas des journaliers—pour un salaire de $100 à $150 par mois, sans aucune allocation. Je veux parler des télégraphistes. On verra par le rapport de l'auditeur général que ces télégraphistes reçoivent $150 par mois. Ils ne font pas partie de la clique que j'ai mentionnée, et n'étant pas

membre de ce petit cercle de famille, on ne leur accorde pas de $1,800 à $5,000 par année pour frais d'entretien. Ce sont des hommes intelligents, instruits et capables, et en outre, ils ont un métier dans lequel on ne peut devenir expert à moins de trois ou cinq ans de pratique. Je demanderai au ministre de la Justice s'il croit que c'est traiter avec justice ces télégraphistes, lorsque l'on compare ce qu'ils reçoivent avec ce que reçoivent les shérifs, les avocats de la Couronne et autres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'aimerais pas que l'on me demande d'exprimer mon opinion sur la conduite de mes collègues ; j'en ai assez de répondre aux questions qui me sont posées au sujet de mon ministère. Mais je ne crois pas qu'il soit juste de supposer que cette moyenne du prix de la vie a été fixée à la demande de ceux qui en devaient bénéficier. Je dois dire que lorsqu'il a été question d'en fixer le chiffre l'année dernière, j'ai regardé ce que nous payons et j'ai cru qu'on pourrait faire une réduction considérable. J'ai consulté ceux qui, je croyais, étaient en position de m'aider, y compris les fonctionnaires dont l'expérience dans ce pays pouvait m'être utile pour établir ce que coûte la vie dans cette région, et après avoir étudié toute la question, je suis venu à une conclusion que je croyais juste. Il se peut que je me sois montré large—je ne dirai pas que je ne l'ai pas été; c'est un peu dans ma nature d'être libéral, mais je crois avoir traité ces fonctionnaires avec justice. Je puis m'être trompé un peu, mais je suis prêt à accepter la critique et à peser tous les faits qui pourront être portés à ma connaissance. Lorsque le budget supplémentaire sera devant la Chambre, cette question reviendra de nouveau. En attendant, je puis discuter la question avec ceux qui sont en position de la connaître et de cette façon juger si je me suis trompé ou non.

M. CLARKE : Je regrette que le ministre du Travail (l'honorable sir W. Mulock) n'était pas dans la Chambre pour entendre ce qu'a dit mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) au sujet des télégraphistes. Ce sont des hommes d'élite, et considérant qu'ils sont obligés de consacrer plusieurs années à apprendre leur métier avant de devenir des experts, il n'est que raisonnable que l'on prenne ce fait en considération, en fixant leur rémunération. Et si un fonctionnaire inférieur reçoit de $1,200 à $1,800 par année, pour frais d'entretien, il est certain que les réclamations des télégraphistes méritent considération. Le ministre du travail ou l'officier préposé au juste salaire, devrait s'occuper de cette affaire.

M. LAVELL : Est-ce que cette allocation de $5,000 aux juges est une affaire convenue ou est-elle à la discrétion du ministère de la Justice ?



Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons cru devoir fixer en vertu du statut, le traitement des juges à $5,000 par année, et quant à l'allocation pour frais d'entretien, nous avons cru devoir la faire voter tous les ans par le parlement, de sorte que chaque année, nous pourrions la réduire si l'on trouvait qu'une diminution dans le coût de la vie justifiait cette réduction. Il n'y a pas d'engagement envers les juges, mais c'est au parlement à décider ce qu'il paiera en frais d'entretien à chaque exercice. Nous pourrions toujours, si nous le voulions, dire que nous allons abolir l'allocation pour l'entretien, ou nous pourrions simplement l'omettre du budget. Ou encore, nous pourrions dire: Vu le changemnt dans les conditions de la vie au Yukon, au lieu de proposer au parlement de donner $5,000 pour frais d'entretien nous proposerons de ne donner que $3,000 ou $2,500. Mais, comme de raison, il y a un statut qui fixe le traitement.

M. LAVELL : Mais une fois que le crédit est voté et fixé pour le parlement pour l'année, le juge y a droit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quant à l'allocation pour un juge, je dois dire qu'il serait difficile de la changer. Mais, quant à celle d'un fonctionnaire qui n'est pas permanent, je crois que le ministre pourrait lui dire: Le parlement a voté $1,800 pour vos frais d'entretien, mais je considère que c'est excessif. J'aurais le droit de dire à ce fonctionnaire, que, en outre de son traitement, au lieu de recevoir $1,800 pour ses frais d'entretien, on lui accordera $1,000 ou $1,200. Si nous faisions cela, ce serait à lui à décider s'il restera ou non à l'emploi du gouvernement.

M. LAVELL : Mais, quant aux juges, le ministre croit-il que cette question d'allocation est laissée à sa discrétion ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Evidemment.

M. LAVELL : Il me semble que c'est contraire aux principes d'indépendance de nos juges que de donner au gouvernement un pouvoir discrétionnaire sur leur traitement, car c'est à cela que cela se résume. Dans les circonstances, ils ne peuvent certainement pas être aussi indépendants du gouvernement du jour que le reste des juges du pays.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le juge est nommé par statut, et sa rémunération est fixée par statut. Outre cela, il reçoit cette allocation, mais cela n'a rien à faire avec sa position.

M. LAVELL : Rien à faire avec sa position, mais beaucoup avec sa rémunération. Ainsi que je l'ai dit auparavant, il me semble que l'effet est d'intervenir sérieusement dans l'indépendance de la magistrature qui est reconnue comme le boulevard de notre constitution. Il n'y a pas d'autres juges,

autant que je sache, dont les traitements peuvent être changés par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que mon honorable ami a soulevé là une très grande question. C'est cependant ce que nous faisons lorsque nous nommons des juges, par exemple pour agir comme commissaires, et que nous leur votons des rémunérations additionnelles à leur traitement. C'est à peu près la même chose. Lorsque le gouvernement accorde une rémunération additionnelle à un juge pour des services additionnels nous touchons de bien près à l'indépendance des juges, ainsi que mon honorable ami l'a fait remarquer. Je me rappelle avoir lu il y a quelques années, un article intéressant, sur la question de savoir, si lorsqu'un juge a été nommé pour donner tout son temps au service du pays, il n'était pas contraire à la constitution de l'enlever de ce service pour lequel il a été nommé en vertu du Statut, et de l'employer d'une autre façon, ou de lui donner une autre rémunération pour des travaux additionnels. C'est là une de ces grandes questions que je n'aimerais pas à discuter sans y avoir donné beaucoup d'attention.

M. LENNOX : Je crois que nous devrions porter un peu d'attention à ce que mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clark) nous a dit. Le ministre de la Justice nous a dit qu'il n'avait pas de contrôle direct sur les télégraphistes, mais il nous dit qu'il est très porté à être généreux. Je crois que nous devrions noter ses sympathies en faveur de ces personnes. Il est malheureux que le ministre du Travail ne soit pas ici. Je serais très satisfait si nous pouvions amener cet honorable ministre à soulager d'une façon pratique ceux qui, dans plusieurs cas, ont besoin de l'aide du ministre du Travail afin d'obtenir une juste rémunération. C'est une erreur de croire que parce qu'un homme tient une plume, ou remplit quelque autre charge, qui ne demande pas une grande somme d'intelligence, il doive recevoir un traitement élevé, tandis qu'un ouvrier dont le métier demande beaucoup d'habileté, et qui doit être constamment sur le qui vive, ne devrait être payé que le prix d'un travailleur ordinaire.

Un honorable DEPUTE : Moins qu'une servante.

M. LENNOX : Oui, parce que d'après ce que le ministre de la Justice a dit, une servante reçoit $75 et sa pension au Yukon. Il me semble y avoir une grande disproportion entre le salaire de ces deux classes d'individus. Je crois que l'échelle des salaires des télégraphistes devrait être augmentée, et que l'échelle des allocations des autres fonctionnaires devrait être revisée.

M. SPROULE : Lorsque je fais le total des frais de l'administration de la justice au Yukon, j'arrive à la somme de $123,800. On dépense cette somme dans un pays qui n'est pas aussi grand que l'un de nos comtés ordinaires. Cette dépense me semble extravagante et devrait être diminuée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Comme exemple, je ferai remarquer à l'honorable député que pour la nourriture des prisonniers dans les Territoires du Nord-Ouest, nous payons 60 cents par jour, à la police à cheval. Mais lorsque nous arrivons au Yukon, il faut payer $2 par jour. Cela explique pourquoi l'administration de la Justice est si coûteuse au Yukon. Ces chiffres montrent la différence dans le coût de la vie dans les deux pays.

M. TAYLOR : J'ai compris que le ministre de la Justice nous a dit que l'allocation du shérif avait été fixée. Quelle est-elle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $1,800 par année.

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il expliquer pourquoi il a payé $2,437.23 de septembre à juin.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'était pour l'exercice finissant en juin. La somme de $1,800 a été fixée à la dernière session.

M. TAYLOR : Pourquoi l'honorable ministre est-il venu chercher dans l'est un magistrat de police dont le transport d'ici au Yukon a coûté $461 ? N'aurait-il pas pu faire un bon choix au Yukon même.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On ne saurait trouver d'homme mieux qualifié que M. Taylor.

M. TAYLOR : Il n'y a rien à redire quant au nom, mais le particulier qui le porte devait avoir grand besoin d'un emploi, et le gouvernement a pensé que le meilleur moyen de se débarrasser de lui, c'était de l'envoyer au Yukon.

M. R. L. BORDEN : Le chapitre 36 des statuts de l'année dernière pourvoit à ce que l'on paie au magistrat, outre son traitement, les frais d'entretien dont l'exécutif aura fixé le chiffre. Le maintien de tous ces frais-là est-il fixé par décret du conseil ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et cette somme est votée comme crédit.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas qu'on ait payé à six juges $3,000 à titre de frais d'entretien, comme le rapport de l'auditeur général pour l'année dernière en fait foi. Cependant, il s'agit de porter cette somme à $5,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami veuille bien se souvenir de ce qui s'est passé l'année dernière lorsque les crédits furent votés. La question des paiements faits à M. le juge Dugas a soulevé un débat fort intéressant. J'ai soutenu alors avec fermeté que tout ce qu'il avait reçu c'était ce que lui avait payé le ministère de la Justice à titre de frais d'entretien.

Or, on a trouvé dans le rapport de l'auditeur général qu'il avait reçu du ministère des Travaux publics certaines gratifications concernant un domicile et autres choses de ce genre, et l'on s'est demandé s'il appartenait au ministère des Travaux publics d'agir ainsi. Je l'ai dit il y a un instant, nous avons dû instituer contre M. le juge Dugas une action pour savoir si nous pouvions recouvrer le montant des gratifications qu'il avait reçues du ministère des Travaux publics ou si la loi lui donnait raison de les avoir reçues. Nous avons ensuite décidé que son traitement serait de $5,000 plus $5,000 par année à titre de frais d'entretien, mais que les frais d'entretien ne seraient pas compris dans le traitement, afin qu'il nous fût permis de les réduire sans porter atteinte à l'indépendance des juges.

M. BOYD : Dans le rapport de l'auditeur général, M—54, il est dit :

En vertu d'un décret du conseil en date du 31 mai dernier, les appointements du shérif sont augmentés de $2,000 à $3,000 par année, et il lui est alloué $1,800 au lieu de $1,200 à titre de frais d'entretien. Il pourra, en outre, garder pour lui-même la moitié des honoraires, déduction faite des appointements et des dépenses du ou des shérifs adjoints, et d'autres dépenses.

Puis, un peu plus bas :

Le ministère de l'Intérieur a payé au shérif Eilbeck, dans l'été de 1900, la somme de $2,751.37 pour quatorze jours de service comme encanteur à la vente de terrains miniers au Yukon.

Je signale ces poits à l'attention du ministre de la Justice et du premier ministre. Nous nous plaisons tous à reconnaître la générosité de celui-ci et combien il est impossible à celui-là de ne pas être libéral, qui est un des traits distinctifs de sa nationalité. Je leur signalerai donc la grande différence qu'il y a entre une certaine classe d'employés du gouvernement et une autre. Je suis sûr, d'ailleurs, que le premier ministre établit jusqu'au dernier sou combien coûte l'entretien de la gendarmerie à cheval. D'après les règlements du ministère de la Justice l'entretien d'un criminel coûte $2 par jour, et on ne lui sert pas, ou du moins il n'est pas à supposer qu'on lui sert les mets les plus délicats. Partant, on peut dire que le pauvre diable qui gagne $100 par mois et est obligé d'en payer $60 pour pension, ne gagne pas assez et que le fonctionnaire qui reçoit $2,751 pour quatorze jours d'ouvrage ne reçoit pas trop, puisque le gouvernement ne s'en plaint pas. Je prie ces deux ministres si généreux de voir s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer la situation de la gendarmerie à cheval, dont les services, à mon sens, ne sont pas suffisamment rémunérés.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de le dire, nous sommes coupables d'avoir trop économisé.. Nous allons nous efforcer de ne plus commettre cette faute.

M. FITZPATRICK.

M. SPROULE : On a dit que le shérif a touché cette somme considérable, à titre d'encanteur, indépendamment de ses appointements ordinaires. N'y a-t-il rien à répondre à cette affirmation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Rien, quant à moi. Il s'agit de savoir si le ministère de l'Intérieur devait ou ne devait pas rémunérer les services rendus par le shérif par rapport à la vente de terrains miniers. Je ne suis pas responsable de ce paiement, ce n'est pas moi qui l'ai effectué.

M. TAYLOR : Le ministre a dit : nous allons fixer les appointements du shérif à $3,000 et lui allouer une certaine somme à titre de frais d'entretien, mais il n'a rien dit de la retenue de ses honoraires. L'auditeur général mentionne ce que le shérif a reçu et payé de ce chef. Il a fait les paiements suivants :

| | |
|---|---|
| Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et autres, pour signification de documents.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $406 00 |
| J. M. Eilbeck, comme shérif-adjoint. | 750 00 |
| Retenue, par le shérif, de sa part d'honoraires.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 819 53 |
| Déposé au crédit du Receveur général.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 819 53 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $2,795 06 |

Il s'est échangé avec le ministère de la Justice certaine correspondance au cours de laquelle M. Newcombe, le sous-ministre, a dit :

Le gouvernement est autorisé à lui payer $3,000 à titre d'appointements, outre certains honoraires d'office qui pourront être alloués par décret du conseil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je croyais pourtant m'être expliqué à ce sujet. L'année dernière nous avons décidé de fixer les appointements du shérif à $4,000 et de lui allouer $1,800, à titre de frais d'entretien, au lieu d'une part des honoraires en sus de ses appointements comme nous l'avions fait jusque-là, afin de faire disparaître la difficulté que l'auditeur général avait signalée. C'est vers la fin de 1901 ou au commencement de 1902 que cette modification fut mise en vigueur.

M. TAYLOR : Avez-vous aussi enlevé au shérif le privilége de travailler pour le compte des autres départements, et de toucher $2,700 pour quatorze jours de service comme encanteur, au détriment des devoirs de sa charge ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le ministère de l'Intérieur qui a payé.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'est soulevé une question au sujet de la perception des amendes. La correspondance qui s'y rattache se trouve dans le rapport de l'auditeur général, page M—59. Elle n'est pas encore finie, car il y est dit qu'on s'occupera de ce point après le retour de l'honorable M. Ross, qui était alors commissaire du Yukon.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces amendes sont-elles payées aux magistrats?

M. R. L. BORDEN : Je le crois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Celles-ci l'ont été. En effet, un magistrat du Yukon a émis l'opinion qu'elles faisaient partie de ses gratifications et que pour cette raison il y avait droit. J'ai approuvé l'attitude de l'auditeur général et, par suite, le magistrat dût envoyer le montant de ces amendes avant que son chèque lui fût adressé.

M. R. L. BORDEN : Je trouve fort étrange qu'un magistrat ait cru avoir droit à ces amendes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il a prétendu avoir droit à une partie de ces amendes-là. La question s'est décidée dès que le sous-ministre et moi nous en eûmes été saisis, car, à mes yeux, elle n'avait jamais été douteuse.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit qu'il avait défendu aux fonctionnaires de toucher des gratifications ou émoluments provenant d'aucune autre source que de leur emploi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas dit, " émoluments provenant d'aucune autre source ". Il y a, par exemple, les services rendus en qualité d'encanteur. Ce n'était pas de mon ressort.

M. SPROULE : L'honorable ministre est-il d'avis que le gouvernement devrait permettre à un shérif qui touche $4,000 par année pour servir tout le temps en cette qualité, d'agir comme encanteur ? Vous lui payé $195 par jour en sus de ses appointements, pour les quatorze jours durant lesquels il a vendu des terrains miniers à l'encan. N'est-ce pas là un abus, surtout si l'on considère qu'en sus de ses $4,000 d'appointements, nous lui payons, par année, $1,800, à titre de frais d'entretien ? Il touche déjà $5,800 par année et on y ajoute $2,751 pour quatorze jours d'ouvrage ! En cela, le gouvernement me paraît faire acte de gaspillage et d'extravagance plutôt que de prudence et de bonne administration. S'il paie déjà le shérif pour chaque heure de son temps, ce dernier n'a certainement pas droit de demander une telle somme d'argent en sus de ses appointements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'honorable député. D'après la loi le shérif a certains devoirs à remplir. Sa tâche accomplie, il peut être encanteur comme n'importe qui, car en sa qualité de shérif il n'est pas tenu de vendre à l'encan. Or, l'encanteur qui aurait été appelé à vendre ces terrains miniers, n'aurait-il pas eu droit de recevoir cet argent-là ? Pourquoi faire ici une distinction ? Pourquoi le shérif ne serait-il pas employé comme encanteur, non par le ministère de la Justice, mais par celui de l'Intérieur, dont il ne relève absolument pas comme shérif ? Voilà ce que j'ai cru devoir répondre, mais je tiens à ce qu'il soit bien compris que je ne veux pas me rendre responsable des actes d'autrui. J'en ai assez de répondre des miens.

M. SPROULE : Une longue enquête tenue en 1891, démontra que plusieurs fonctionnaires retiraient des revenus de différentes sources, et ils invoquèrent pour se justifier la même raison que vient de faire valoir l'honorable ministre. Ils prétendirent qu'après s'être acquittés de leur devoir dans leur propre ministère, ils pouvaient consacrer le temps qui leur restait à travailler pour d'autres départements sans nuire aux affaires de leur propre ministère et sans injustice pour le pays. Nous avons constaté que des employés civils, recevant déjà des appointements amplement suffisants de la part des ministères pour lesquels ils étaient employés, obtenaient à part cela de l'argent d'autres branches de l'administration publique. Cela fut considéré comme étant un abus, et l'on y mit fin. La loi fut amendée de manière à ce que toute somme additionnelle payée à un employé civil en sus de son salaire ordinaire dut figurer dans les crédits de l'année, afin de permettre au parlement de voter cet argent, s'il croyait la dépense justifiable. Voici que le même abus recommence, et le ministre de la Justice cherche à le justifier en donnant la même raison que celle alléguée par les employés civils de cette époque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas cherché à justifier la chose.

M. R. L. BORDEN : Au point de vue du département, le ministre de la Justice n'est pas responsable de cette dépense, car il ne s'agit pas ici de son propre ministère, mais il y a solidarité entre tous les ministres au point de vue de la responsabilité. Il paraît extraordinaire de payer $2,751 à n'importe quel homme pour quatorze jours d'ouvrage, mais quand celui qui reçoit ce montant est un shérif déjà pourvu d'appointements annuels, la chose demande à être expliquée par un des membres du gouvernement au courant de l'affaire. Qu'a fait ce shérif pour gagner durant ces quatorze jours d'ouvrage une somme égale à près des deux tiers de ses appointements, qui sont de $4,000 par année ? Il se peut que ce shérif ne soit pas obligé de faire cet ouvrage pour le ministère de l'Intérieur, mais du moment qu'il y consent, il doit s'en acquitter à un prix raisonnable. Il faut que le ministre de la Justice nous dise si ce shérif remplissait ses devoirs comme tel en cette circonstance, et s'il a pu gagner $198 par jour à diriger des ventes aux enchères, durant ces quatorze jours, il doit y avoir consacré tout son temps. Il a été payé pour son travail durant cet espace de temps, par le ministère de l'Intérieur, sur le pied de $70,000 par année. Une pareille chose est impos-

sible et cette somme doit renfermer des déboursés ou quelque chose du même genre.

Le MINISTRE DES DOUANES : N'y a-t-il pas des déboursés ?

M. R. L. BORDEN : Je l'ignore et je ne puis en trouver. Je ne suis pas surpris que le ministre de la Justice soit incapable de nous renseigner sur ce sujet, mais d'autres ministres devraient pouvoir nous expliquer cet état de choses extraordinaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le rapport ne contient-il aucune explication ?

M. R. L. BORDEN : Voici ce que dit le rapport de l'auditeur général :

Dans le cours de l'été de 1900, le shérif Eilbeck a reçu $2,751.37 du ministère de l'Intérieur pour 14 jours d'ouvrage en qualité de commissaire-priseur lors de la vente de terrains miniers au Yukon.

C'est là ce qui a été payé à un employé salarié de ce gouvernement, un fonctionnaire qui reçoit $4,000 par année d'appointements et $1,800 pour ses frais de voyage. On devrait nous expliquer cette affaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit a été payé en 1900, et on ne pourra le discuter quand le budget du ministère de l'Intérieur sera soumis, mais je suis bien prêt à le laisser en suspens, et je vais essayer de me procurer tous les renseignements possibles, car je reconnais que l'affaire a besoin d'explication.

M. R. L. BORDEN : Cette proposition est parfaitement juste.

M. CLARKE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire également sur quoi on se base pour payer les frais de subsistance des greffiers, des shérifs-adjoints, des sténographes et autres employés sur le pied de $150 par mois, tandis que les télégraphistes qui sont à l'emploi du gouvernement au Yukon ne reçoivent aucune allocation de ce chef ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il avait été convenu que cette question des frais de subsistance reviendrait lors de la discussion des crédits supplémentaires, et j'essaierai alors d'expliquer les dépenses de cette nature qui concernent les fonctionnaires du ministère dont la responsabilité m'incombe.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a laissé entendre que la vie coûtait trois fois plus cher au Yukon que dans l'est. Les traitements des juges du Yukon sont absolument les mêmes que ceux des juges du reste du pays, et ces derniers sont obligés de subvenir à leurs dépenses avec ce qu'ils reçoivent. Il y a certainement là une anomalie. Si les juges de l'est du Canada recevaient une allocation pour frais de subsistance de $1,700 par année chacun, c'est alors seulement, d'après l'honorable ministre de l'Intérieur, qu'ils se trouveraient sur un pied d'égalité avec les juges du Yukon. Il est donc évident que cette question a besoin d'être étudiée de nouveau. Je reconnais, avec l'honorable député (M. Lavell), qu'il ne convient pas, règle générale, de laisser à l'Exécutif le droit de déterminer le traitement ou au moins ce qui représente près de la moitié du traitement des juges au moyen d'arrêté ministériel. Ce n'est pas un principe qu'il convient d'adopter et on ne doit y avoir recours que dans les cas de nécessité absolue. J'ai compris la raison pour laquelle on a commencé à accorder ces allocations pour frais de subsistance. On a prétendu qu'en fixant le traitement des juges basé sur ce que coûtait la vie au Yukon à cette époque, on s'exposait à ce qu'il reste à ce chiffre. Il était, par conséquent, préférable d'attendre pour le faire que le coût de la vie au Yukon fut devenu raisonnable, et c'est pour cela qu'à part le traitement on a accordé une allocation pour frais de subsistance. A-t-on atteint ce point? En supposant qu'il en serait ainsi, pour ma part, je serais disposé à déterminer le traitement des juges et à faire disparaître les frais de subsistance non seulement pour les juges mais pour tous les autres fonctionnaires publics dans cette partie du pays. Mais je comprends que cette question reviendra de nouveau devant la Chambre lors de la discussion du budget supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La difficulté que nous avons éprouvée est la suivante : c'est qu'en fixant le traitement d'un juge disons à $10,000, nous le fixons pour toujours. La situation peut devenir normale en aucun temps au Yukon et l'on trouvera alors ce traitement exorbitant. Il faut aussi tenir compte du fait que la résidence de ces juges peut ne pas être permanente. Un juge du Yukon peut être transféré dans les Territoires du Nord-Ouest. Alors sa position à l'égard des autres juges ne serait pas juste, avec un traitement aussi élevé. Il est donc évident que tant que les choses n'auront pas pris leur état normal dans le Yukon, c'est là le meilleur moyen de résoudre la difficulté, du moment que ces dépenses seront sous la juridiction et le contrôle du parlement et qu'il sera en mesure de les réglementer à chaque session.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a demandé de laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce qu'il ait pu se procurer les renseignements nécessaires quant au paiement fait au shérif Eilbeck par le ministère de l'Intérieur. Pourrait-il nous dire en même temps à quelle date cet argent lui a été payé par le ministère, quand M. Eilbeck a reçu la permission de quitter le Yukon pour se rendre à Ontario, et la date de l'élection de Durham-ouest, car cette élection a eu lieu vers le temps de cette absence et il doit exister une certaine relation entre ces deux faits? Comme ce monsieur s'est installé dans le comté de Bowmanville durant cette élection, on trouvera peut être là l'explication de ce paiement de $2,700 qui lui a été fait pour 14 jours d'ouvrage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et s'il n'existe aucune relation entre ces deux faits, que fera l'honorable député?

M. TAYLOR : Cette relation existe certainement.

M. R. L. BORDEN : Nour persistons à dire que c'est là une somme bien élevée pour 14 jours d'ouvrage.

M. LENNOX : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une question qui demande une action immédiate. L'honorable ministre nous a dit que le gouvernement avait actuellement une poursuite pendante contre une personne qui a agi bien malhonnêtement, une personne qui tenait sa nomination des libéraux, et nous savons que les procès sont dispendieux. Il est donc important que l'honorable ministre s'assure de nos chances de succès, car si nous devons perdre, ces procédures auront pour unique résultat de faire dépenser de l'argent au gouvernement et récompenser quelques amis politiques employés dans la poursuite. Voici pourquoi j'attire l'attention de l'honorable ministre sur cette question ; il nous dit qu'il y a deux ans passés les juges recevaient $3,000 par année de son ministère pour frais de subsistance, et qu'à part cela ils recevaient encore certaines allocations du ministère des Travaux publics, soit $5,000 de ce chef, et peut-être plus. En présence de ces faits, je tiens à demander à l'honorable ministre s'il croit que le gouvernement a chance de réussir dans ce procès ? Un ministère accorde une allocation de $3,000 pour frais de subsistance du juge, un autre lui accorde d'autres montants sous forme de loyer, combustible, etc. Puisque toutes ces dépenses ont été faites et approuvées par les ministères intéressés, comment peut-on espérer que cette poursuite prise par le gouvernement ait chance de réussir ? On n'a pas dû attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce point, car, si on l'avait fait, il se serait immédiatement aperçu qu'il était très difficile de réussir. La poursuite ne peut être intentée avec l'espoir de faire rentrer le gouvernement dans cet argent que l'on a réussi à lui soustraire, et c'es pour cette raison que je soumets la chose avec confiance à l'attention du ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai étudié la question très attentivement et je dois dire à l'honorable député, avec toute la gravité que comporte la question, comment j'envisage cette affaire. Aucun homme, que ce soit un juge ou un fonctionnaire quelconque, n'a droit de recevoir quoi que ce soit du trésor public à moins que la chose soit autorisée par statut. Dans le cas qui nous occupe, le ministère de la Justice était autorisé à payer au juge Dugas une certaine somme pour son traitement et une certaine autre somme pour ses frais de subsistance. Quand le juge s'est rendu au Yukon, le ministère des Travaux publics lui a fourni les moyens de transport, une maison, du combustible, de la lumière et autres gratifications.

Il s'agit de savoir si le ministre des Travaux publics avait droit d'agir ainsi. D'après les statuts, il ne l'avait pas. D'un autre côté, dit le juge, ces gratifications que l'on m'a accordées et qu'on veut maintenant me faire payer, me furent données en vertu d'un contrat que j'avais fait dans ce temps-là avec le gouvernement que représentait le ministre des Travaux publics. Ce dernier avait consenti à m'accorder ces suppléments. Mais revenons-en à la question de savoir si le ministre des Travaux publics avait droit de faire ce qu'il a fait. D'après l'auditeur général, le ministre avait un remède à sa disposition ; il pouvait suspendre le paiement du chèque payable au juge chaque mois sur le principe que le juge étant débiteur envers la couronne et la couronne débitrice envers lui, il lui était permis, par le fait même, de retenir ledit chèque. Le juge ayant dit dans sa défense que s'il y avait eu négligence, le gouvernement était en partie responsable, la suspension de paiement me paraissait être un procédé un peu sévère. Nous décidâmes de poursuivre les procédures contre le juge et de travailler au recouvrement de cet argent ; nous exposâmes que le ministre des Travaux publics n'avait pas le droit de faire ces avances, et, de son côté, le juge prétendit—je n'ai pas encore vu son plaidoyer—que le ministre des Travaux publics avait fait un contrat avec lui au nom du gouvernement et que lui, le juge, n'aurait pas fait ce contrat s'il n'avait pas reçu cette valeur. Telle est la cause, et il est inutile que je m'attarde à en pronostiquer le résultat. J'ai exposé comme je les comprends les faits et la loi qui s'y rattache. Mon honorable ami devra attendre la décision du juge de la cour de l'Echiquier et songer dans l'intervalle aux proverbiales incertitudes du droit.

L'honorable M. HAGGART : Il doit y avoir quelque part une anomalie ; si le ministre des Travaux publics n'avait pas eu droit de faire ces paiements, il n'aurait pu les faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce que je voulais dire.

L'honorable M. HAGGART : Nous ne pouvions payer par chèque sans y être autorisés par le parlement, et l'auditeur général ne pouvait consentir aux dépenses requises par le ministre sans que le parlement eut autorisé celui-ci à les faire.

M. CLARKE : Vu l'importance de cette cause, me serait-il permis de demander qui représente la Couronne?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que nous avons fait les procédures nous-mêmes, mais je dois avouer que je n'ai pas voulu en prendre personnellement la responsabilité, parce que nous avions cou-

tume de procéder, en pareils cas, par l'entremise du sous-ministre de la Justice. J'ai donc confié la cause à M. Chrysler ou à M. McDougall, je ne sais plus lequel. Quant à la déclaration, c'est le sous-ministre qui l'a rédigée, et personne mieux que lui n'aurait pu s'acquitter de cette tâche.

M. LENNOX : Je saisis toute l'importance de ce que vient de dire le ministre de la Justice. Il a exposé la question au comité sous un jour tout à fait nouveau. Je n'aurais jamais pu soupçonner l'existence d'une irrégularité aussi grave que celle qui vient de nous être démontrée par l'honorable ministre ; mais dût cette cause avoir un résultat désastreux et coûter fort cher, s'il est établi que l'action du gouvernement peut être entravée par ses propres ministres nous aurons obtenu un renseignement éminemment utile et qui, en fin de compte, ne nous aura peut-être pas coûté trop cher.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

LE COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. R. L. BORDEN : Je propose que M. Clare soit nommé membre du comité permanent des comptes publics en remplacement de M. Ganong.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 6 heures du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 26 mai 1903.

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

JUGES.—PENSIONS DE RETRAITE.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je propose que la Chambre se forme en comité général, afin de délibérer la résolution que voici :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier, l'Acte de la cour de l'Echiquier, et l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de prescrire comme suit :—

1. Si quelque juge de la cour Suprême du Canada, ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou de quelque cour supérieure au Canada résigne sa charge, Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau mentionnant l'âge de tel juge et la durée de son service, lui accorder une annuité égale au traitement attribué à sa charge à l'époque de sa démission, à compter de la date de sa démission et devant se continuer pendant le reste de sa vie, pourvu que tel juge ait,—

(a) atteint l'âge de 75 ans, et ait continué d'exercer ses fonctions comme juge d'une ou plusieurs desdites cours, ou comme tel juge et comme magistrat stipendiaire dans les Territoires du Nord-Ouest pendant 20 ans ou plus ; ou

(b) atteint l'âge de 70 ans et ait continué d'exercer les fonctions comme juge d'une ou plusieurs desdites cours pendant 25 ans, ou plus ; ou

(c) atteint l'âge de 65 ans et ait continué d'exercer ses fonctions comme juge d'une ou plusieurs desdites cours pendant 30 ans, ou plus.

2. Tout juge de cour de comté ayant atteint l'âge de 75 ans sera mis à la retraite, et Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau mentionnant l'âge de tel juge et la durée de son service, lui accorder une annuite, s'il a exercé la charge de juge pendant 25 ans ou plus, égale au traitement affecté à sa charge à l'époque de sa retraite ; ou s'il a continué d'exercer ses fonctions de juge pour une période moindre, égale aux deux tiers dudit traitement —ladite annuité devant compter de la date de sa retraite et devant se continuer pendant le reste de sa vie.

SUBSIDES.—AMELIORATION DES TRANSPORTS.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que le comité aborde l'étude du budget des dépenses, je tiens à signaler à la Chambre une question de haute importance, et il importe que le gouvernement nous donne, à brève échéance, quelque idée du système qu'il entend appliquer à cet égard. Le discours du trône contenait ce paragraphe-ci :

L'important mouvement de population vers nos Territoires du Nord-Ouest, de concert avec le développement actuel d'une vaste étendue de terres fertiles au point de vue de l'exploitation agricole, nous font comprendre d'une manière encore plus pressante la nécessité d'améliorer nos moyens de transport pour l'expédition de nos grains et des autres produits vers les marchés extérieurs, par des routes canadiennes. La question de l'industrie des transports dans son tout ensemble, ainsi que de la facilité d'accès aux ports terminus préoccupe toujours vivement les esprits, et mon gouvernement nommera incontinent une commission d'experts avec mission de faire rapport à ce sujet.

Voilà bientôt onze semaines que ce discours a été prononcé, et jusqu'aujourd'hui le gouvernement ne nous a pas fait connaître le système qu'il entend adopter à ce sujet et la commission en question n'est pas encore nommée. Le seul renseignement qu'il nous ait été possible d'obtenir à ce sujet nous est venu d'un des membres du cabinet qui dans un discours prononcé à Montréal, il y a quatre ou cinq semaines, annonçait que certains messieurs devaient faire partie de cette commission. On ne sait trop, toutefois, si le ministre entendait par là que la question était définitivement réglée ou bien s'il faisait de simples conjectures sur la composition de cette commission. Le dernier renseignement à cet égard nous est venu du premier ministre qui nous déclarait ici même, ces jours derniers, que le ministère de la Justice était en train d'arrêter et de définir les attribu-

tions de cette commission. Aujourd'hui, la Chambre et le pays veulent à bon droit que le gouvernement les éclaire au sujet de l'attitude qu'il entend adopter à cet égard.

Tout le monde en convient, la question mentionnée dans le discours du trône est du plus haut intérêt pour le pays. Nos grands territoires de l'ouest voient actuellement leur exploitation agricole et la production des céréales prendre le plus grand développement et nous sommes heureux de constater que l'immigration s'y déverse en flots de plus en plus pressés. A l'heure qu'il est, le parlement est saisi de divers projets, tendant tous au perfectionnement et au meilleur outillage de notre grande industrie des transports, et le comité des chemins de fer est actuellement en train d'étudier et de délibérer la projet de loi soumis par une des compagnies qui se proposent de coopérer à cette œuvre.

De fait, en ce moment, la question des transports est vivement agitée au sein du pays. On le sait, voilà plusieurs sessions que le projet de loi auquel je fais allusion revient sur le tapis. C'est donc là une question qui s'impose à nos plus vives préoccupations, et la Chambre veut à bon droit qu'on lui donne à ce sujet les éclaircissements voulus. Il est aujourd'hui du domaine de la publicité et le président même de la Compagnie du Grand Tronc a déclaré que le gouvernement se propose de subventionner à tout le moins une de ces lignes transcontinentales. Jamais encore, depuis que le gouvernement a été saisi de la mesure relative à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous n'avons été appelés à délibérer une question de l'importance de celle qui s'impose aujourd'hui à notre attention, j'entends au point de vue de l'industrie des transports.

De toutes parts on se demande quelle attitude le gouvernement se propose d'adopter au sujet de cette ligne transcontinentale. Un membre du cabinet, le directeur général des Postes (sir Wm. Mulock) déclare que, pour son propre compte, il est partisan de la construction d'un chemin de fer par l'Etat, de Montréal à Winnipeg. Un de ses collègues dans le cabinet, le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair), annonce au pays que le système qu'il favorise est la construction par l'Etat d'un chemin de fer d'entier parcours jusqu'à l'océan Pacifique. Et cependant, le gouvernement semble toujours hésiter à nous donner quelque éclaircissement à cet égard.

Il règne, au sein du pays et surtout dans les provinces maritimes, une opinion fortement prononcée, dont le gouvernement doit tenir un juste compte ; c'est qu'il faut tenir à ce que les terminus des chemins de fer auxquels l'Etat accordera son concours soient dans les limites mêmes du Canada. Non seulement dans les provinces maritimes mais dans toutes les autres provinces, il s'est tenu des assemblées publiques et les chambres de commerce ainsi que les conseils municipaux ont adopté des résolutions portant toutes dans ce sens. Si je signale le fait à la Chambre, c'est qu'on m'a transmis le texte d'une résolution adoptée par la chambre de commerce d'Halifax, et que je vais lire à la Chambre. Cette résolution a été adoptée le 23 mai ou au moins c'est là la date qu'elle porte :

Attendu qu'on a demandé au gouvernement fédéral une charte pour la construction d'une ligne de chemin de fer, de Québec à Port-Simpson, ou à Bute Inlet sur la côte du Pacifique (ladite ligne devant se diriger au sud du lac Winnipeg), et comme il n'a rien été stipulé dans cette pétition, relativement à l'expédition du trafic récolté sur le parcours de cette ligne à travers les provinces maritimes en hiver ;

Et attendu que les députés des provinces maritimes au parlement fédéral ont demandé que le parlement n'accorde cette charte qu'à condition que la Compagnie du Grand Tronc Pacifique s'engage à construire cette ligne du Pacifique à la ville de Moncton, N.-B.;

Il est arrêté que cette chambre de commerce approuve l'attitude prise par les représentants des provinces maritimes.

Et il est, en outre, arrêté que cette chambre de commerce verrait d'un mauvais œil que le gouvernement accordât son concours à la construction d'une ligne transcontinentale, à moins qu'il ne fût stipulé, comme condition *sine qua non* que ce chemin de fer sera construit entièrement en territoire canadien ; que son trafic d'exportation et d'importation se fera par des terminus canadiens, et que les tarifs établis par cette compagnie de chemin de fer pour le transport des marchandises, par voie des ports de Saint-Jean, N.-B., et d'Halifax, N.-E., ne seront pas plus élevés que ceux établis pour le transport des marchandises par voie de tout autre port sur l'Atlantique.

Et il est en outre arrêté que, s la Compagnie du Grand Tronc Pacifique demande de l'aide au gouvernement canadien, l'on sauvegarde les intérêts des provinces maritimes en obligeant cette compagnie à commencer la construction de la partie est de sa ligne à Moncton, N.-B., et à la compléter jusqu'à la ville de Québec (ou au point où se fait le raccordement avec cette ville), simultanément avec le commencement et l'achèvement de la partie ouest de la ligne.

Et attendu que la route de Québec à la côte du Pacifique se dirigeant au nord du lac Winnipeg, protègerait mieux les intérêts de la province de Québec et des provinces maritimes et ouvrirait à la colonisation une nouvelle et importante partie du Canada.

Qu'il soit arrêté qu'on demande au gouvernement d'imposer l'adoption de cette route à toute nouvelle compagnie de chemin de fer transcontinental, qui demandera le concours de l'Etat. Cette chambre de commerce désire en outre ajouter qu'à son avis, les intérêts du Canada demandent que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'aux territoires producteurs de blé du Nord-Ouest, ce qui le rendrait indépendant de toutes les autres lignes de chemins de fer pour son trafic.

En outre, si je ne me trompe, la Chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B., a adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) une dépêche pressante, dont voici la teneur :

A moins que la Compagnie du Grand Tronc Pacifique ne pousse la construction de sa ligne jusqu'à un port des provinces maritimes, le commerce d'exportation, à notre avis, continuera à se diriger vers les ports des Etats-Unis, comme cela s'est fait par le passé.

M. Hays affirme à bon droit que les expéditeurs peuvent expédier leur trafic par la route qu'ils veulent, et si la Compagnie du Grand Tronc est intéressée dans la route de Portland, ou pourrait facilement engager les expéditeurs à diriger par cette route chaque tonne de trafic qu'ils expédient.

A notre sens, nul arrangement intervenu entre l'Intercolonial et le Grand Tronc ne saurait empêcher la chose.

Nous demandons avec instance que le gouvernement n'accorde son concours à aucune compagnie qui refusera de prolonger sa ligne transcontinental jusqu'à un port quelconque des provinces maritimes.

Je dois l'avouer, si l'on tient compte de la situation actuelle du Grand Tronc au Canada, il n'y a guère lieu d'espérer que les garanties signalées par la presse et dans ces résolutions soient applicables et exécutables. Je serais bien aise de voir la compagnie du Grand Tronc coopérer à la solution du problème de l'industrie des transports qui s'impose aujourd'hui à l'attention du pays et j'espère qu'elle sera en mesure de le faire mais force nous est bien d'envisager la situation dans sa réalité ; or, les intérêts de cette compagnie, on le sait, se concentrent dans un port d'hiver aux Etats-Unis, qu'elle a outillé à grands frais. Comme je n'ai guère eu le temps d'étudier cette question à fond, je ne prétends pas formuler ici d'opinion à ce sujet ; seulement il me semble que la Chambre et le pays exigent, à bon droit, que le gouvernement nous fasse connaître sa pensée à cet égard. Le cabinet est-il prêt à dire à la Chambre ce qu'il entend faire à ce sujet? Est-il en mesure de formuler ici même un système bien élaboré, et d'apporter une solution vraiment nationale à ce problème de l'industrie des transports qui intéresse non seulement l'ouest mais encore les provinces de l'est? Oui, la chose ne saurait faire doute, les populations de l'est comme celles de l'ouest sont grandement intéressées à cette question, et il est de la plus haute importance de leur assurer, pour l'écoulement de leurs produits, des moyens de transport aussi rapides et aussi économiques que ceux dont jouissent leurs principaux concurrents, de l'autre côté de la frontière ; or, on le sait, nos populations de l'est et de l'ouest sont aujourd'hui impuissantes à concurrencer à armes égales les populations de la république voisine. Le gouvernement a-t-il adopté un système quelconque à ce sujet, et dans l'affirmative, quand sera-t-il en mesure de le formuler ici-même, pour l'édification du pays? Nous voilà déjà rendus à la onzième semaine de nos délibérations parlementaires. Cette question, du reste, n'a pas le mérite de la nouveauté. Voilà plus d'une année que cette question de l'établissement de lignes transcontinentales agite l'opinion publique au pays. Au cours de la session dernière, si je ne me trompe, il était rumeur qu'on exerçait une forte pression sur le gouvernement pour l'engager à accorder son concours à l'établissement d'une ligne transcontinentale projetée et, vers les derniers jours de la session, le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) déclara à la Chambre, si ma mémoire est fidèle, que le gouvernement prendrait à brève échéance une décision à cet égard, mais que pour le moment il lui était impossible de rien annoncer à la Chambre.

Il y a ici plusieurs questions qui se lient étroitement à ce problème de l'établissement d'un chemin de fer transcontinental. Ainsi, le gouvernement a-t-il décidé de subventionner un chemin de fer transcontinental, et dans le cas affirmatif, est-il en mesure de nous dire quelle forme prendra cette aide ? Voilà des renseignements que la Chambre exige à bon droit, au moment même où le comité des chemins de fer est en train de délibérer le projet de loi auquel j'ai déjà fait allusion. En second lieu, le gouvernement a-t-il adopté une attitude quelconque au sujet de la construction d'une nouvelle ligne, de Winipeg au nord du lac Supérieur, de façon à se raccorder avec l'est ? Voilà encore une question qui s'agite actuellement dans la presse qui intéresse à un haut degré le pays tout entier. Le gouvernement s'est-il formé une opinion sur la question de savoir s'il est possible de remédier à l'encombrement dans l'ouest par la construction d'une nouvelle ligne au nord du lac Supérieur ? Il est actuellement du domaine de la publicité et nos hommes publics eux-mêmes avouent que la ligne de chemin de fer qui se dirige au nord du lac Supérieur ne commande pas la cinquième, pas même la dixième partie du trafic qu'elle pourrait transporter, et en pareilles circonstances, le gouvernement croit-il sérieusement que la construction d'une nouvelle ligne au nord du lac Supérieur pourra remédier aux embarras de la situation actuelle, relativement au transport des produits de l'ouest vers l'est ? J'ignore si le gouvernement a quelque idée arrêtée sur la question, mais je dois déclarer en tout déférence pour le cabinet, qu'il aurait déjà dû prendre une attitude à cet égard, et qu'il devrait être en mesure de nous faire connaître sa pensée. De l'avis du directeur général des Postes (sir Wm. Mulock), la meilleure solution du problème serait la construction d'une ligne de chemin de fer qui pourrait être utilisée en commun par toutes les compagnies de chemins de fer entre Port-Arthur et l'est ou entre Winnipeg et l'est ce qui faciliterait le transport des produits de l'ouest vers l'est à des prix qui mettraient les populations en lieu de concurrencer à armes égales leurs rivaux des Etats-Unis. Le gouvernement a-t-il mis à l'étude cette proposition ?

Ici, une autre question se pose : quelles garanties le gouvernement juge-t-il convenable de prendre pour que le trafic trans-

porté de l'ouest à l'est par tout chemin de fer transcontinental auquel il accordera de l'aide, transite par des routes canadiennes et ne quitte le Canada à destination des marchés de l'Europe que par des ports canadiens ?

Je tiens à savoir quelle est la pensée du gouvernement à cet égard, et s'il juge la chose de bonne et sage politique, comment se propose-t-il de remédier à la difficulté signalée par la dépêche de la chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B., dépêche que j'ai portée à la connaissance de la Chambre, et qui, empruntant les paroles mêmes de M. Hays, affirme qu'il faut orienter le trafic suivant les désirs des expéditeurs. A mon avis, il serait possible d'aller même plus loin que les hommes d'affaires de Saint-Jean. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc construise sa ligne jusqu'aux provinces maritimes et qu'elle la raccorde avec un port de ces provinces : quelle garantie aura-t-on que le trafic venant de l'ouest canadien passera par des routes canadiennes et par des ports maritimes canadiens ?

Enfin, une dernière question se pose, bien qu'elle ne soit nullement la moins importante ; pourquoi le gouvernement a-t-il si longtemps ajourné la proposition qu'il a soumise à la Chambre et au pays, au commencement de la session. Je veux dire la création de cette commission proposée à l'étude de la question des transports ? Si le gouvernement tient à ce que le Canada soit doté d'un système de transports large et complet, il ne doit pas hésiter à demander le concours des meilleurs experts du continent en pareille matière. Ce n'est pas un problème banal que celui que le gouvernement est appelé à résoudre, et comme le discours du trône nous le donne à entendre :

> La question de l'industrie des transports dans tout son ensemble ainsi que de la facilité d'accès aux ports terminus préoccupe toujours vivement les esprits, et mon gouvernement nommera incontinent une commission d'experts avec mission de faire rapport sur la question.

S'il faut ajouter foi aux dires de la presse et des organes attitrés des ministres, le gouvernement se propose de règler cette question sans même consulter la commission dont la création est projetée ; de fait, il paraîtrait même probable qu'il règlera la chose avant même que la commission se soit mise à l'œuvre.

En pareille matière, M. l'Orateur, et lorsqu'il s'agit de l'avenir même de l'industrie des transports, le gouvernement, à mon avis, doit bien se garder d'agir à l'aveugle et de marcher au hasard. Si le gouvernement veut réellement créer cette commission, il aurait dû le faire depuis longtemps et cette commission devrait être à l'œuvre aujourd'hui et occupée à étudier les problèmes des transports dont la solution s'impose. Du reste, dans quelque sens que le gouvernement se propose de régler la question, il est de haute convenance qu'au moment même où un comité de cette Chambre délibère une mesure fort importante, le gouvernement nous fasse connaître ses intentions au sujet de la question des transports de l'ouest à l'est, afin que la Chambre et le pays soient en mesure de la débattre en connaissance de cause. En pareilles circonstances, M. l'Orateur, je puis donc, à bon droit, demander au premier ministre de prendre la Chambre et le pays dans ses confidences à cet égard et de nous faire une déclaration officielle sur l'attitude qu'entend adopter le cabinet. Voilà déjà près de trois mois que la session est commencée et, je le répète, il y a longtemps qu'on aurait dû nous faire cette déclaration ; mais enfin, nous tenons à ce que le gouvernement nous dise franchement et sans réticence aucune toute sa pensée au sujet d'une question d'importance vitale pour le pays.

Quelques VOIX : Très bien!

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je regrette vivement que mon honorable ami (M. Borden, Halifax) ne m'ait pas donné avis de son intention de saisir la Chambre d'une question de pareille importance. J'eus alors été en mesure de lui donner de plus amples renseignements que je ne puis lui en fournir en ce moment ; mais enfin, bien que pris à l'improviste, je vais m'efforcer de donner à la Chambre, sur l'inspiration du moment, tous les renseignements auxquels elle a droit sur cette question d'une importance réellement incontestable. A mon humble avis, cette question des transports, eu égards aux circonstances actuelles, se rattache à trois chefs principaux. En premier lieu, vient la question des transports par voie fluviale et maritime, se rattachant surtout aux ports terminus. Puis vient la question des transports, envisagée au point de vue des nouveaux établissements en voie de si rapide développement dans la région des prairies ; puis, en dernier lieu, il y a la question des transports de la région des prairies au littoral.

Quant à la question des transports envisagée sous le premier de ces aspects, c'est précisément celle que nous visions, lorsque nous déclarions, à l'ouverture du parlement, que la question des transports faisait l'objet de nos préoccupations et que nous avions l'intention de créer une commission qui aurait mission d'étudier cette question. Sur tous les points de notre grand réseau fluvial et maritime, nous avons exécuté des travaux de grande importance, destinés à la développer et à rendre plus économique, tant pour le producteur que pour le consommateur, le transport des produits de l'ouest et celui des denrées de l'est à destination de l'ouest. Nous avons construit des travaux sur les grands lacs, à Port-Arthur et au Fort-William et il est possible qu'il faille en exécuter d'autres. A Port-Colborne, à la tête de la navigation des canaux, nous avons entrepris des travaux qui se poursui-

vent encore actuellement. A Montréal, les travaux entrepris pour l'amélioration et l'outillage du port ont été exécutés par les commissaires du havre avec le concours financier du gouvernement ; ceux de Sorel et des Trois-Rivières sont l'œuvre du gouvernement, tandis qu'à Québec et à Saint-Jean, N.-B., nous avons aussi construit des travaux fort importants. Or, on peut affirmer que jusqu'ici tous ces travaux se sont exécutés, non pas d'après un système général, mais au point de vue local de l'intérêt de chacun de ces ports. A notre avis, il est de la plus haute importance que tous ces travaux se fassent d'après un plan ou devis général embrassant l'ensemble de tous ces travaux. Avant de demander à la Chambre de voter de nouveaux crédits dans ce but, nous voulons obtenir un rapport d'une commission composée des meilleurs experts au pays, afin de pouvoir soumettre au parlement, au cours de cette session-ci ou de la session prochaine, un plan parfaitement élaboré, embrassant tout l'ensemble des travaux à exécuter sur les différents points du réseau que je viens d'énumérer ou ailleurs, travaux convergeant tous vers un but commun.

Je dois informer le chef de la gauche (M. R. L. Borden) que la commission en question est déjà organisée et demain même nous déposerons sur le bureau de la Chambre les documents où sont définis les devoirs et attributions de cette commission. Elle se compose d'hommes de grande expérience, dont les noms, j'en suis convaincu, commanderont la confiance du pays. Sir William Van Horne est un des commissaires et les autres sont M. John Bertram, et M. Harold Kennedy, de Québec. Quand à sir William Van Horne, je n'ai pas à faire ici son éloge. Par son expérience, par ses hautes aptitudes et ses talents remarquables, il s'est acquis la confiance du pays et on en conviendra, j'en suis sûr, il eût été impossible de faire un meilleur choix.

Je regrette, toutefois, d'avoir à ajouter que je ne saurais encore donner à la Chambre l'assurance que sir William Van Horne pourra se consacrer à l'œuvre de cette commission. Eu égard à la multiplicité de ses occupations et des entreprises auxquelles il est intéressé, il est douteux qu'il puisse s'imposer ce surcroît de besogne. A tout événement, nous faisons de sérieux efforts pour l'engager à accepter la présidence de cette commission, poste que nous avons l'intention de lui confier. M. John Bertram est un des principaux constructeurs de navires de la province d'Ontario, et après sir William Van Horne, il nous eut été impossible de faire choix d'un homme plus apte à remplir ces fonctions. On nous informe que M. Harold Kennedy, qui est un homme d'expérience et un armateur important de la ville de Québec, se trouve dans l'impossibilité de prêter sa coopération à l'œuvre de la commission, et nous nous proposons de lui substituer M. Fry, de Québec, l'agent de Lloyd dans cette ville, homme de grande expérience dans les affaires maritimes. Le texte de la commission sera déposé sur le bureau de la Chambre demain même et le chef de l'opposition sera alors en mesure de juger si les stipulations qui s'y rattachent sont de nature à obtenir son approbation ; chose dont je ne doute nullement, car elles sont extrêmement pratiques, et serviront de base, je l'espère, à un rapport de grande valeur.

Il est un autre aspect de la question des transports qu'il importe d'étudier. En ce moment, nos territoires de l'ouest se peuplent fort rapidement. L'année prochaine, la vallée de la Saskatchewan sera l'un de nos principaux territoires de production agricole. Il est donc d'urgence absolue de construire une nouvelle artère, sous forme de voie ferrée, afin de fournir aux colons non seulement un débouché pour leurs produits, mais encore le moyen d'importer des provinces de l'est les articles dont ils ont besoin. Peut-être cette semaine, ou au moins à très courte échéance, le gouvernement aura le devoir de déposer sur le bureau de la Chambre certaines résolutions relatives à ce chemin de fer. Mais, outre cette mesure, il est un autre projet qui accapare en ce moment l'attention de la Chambre et du pays. Tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui qu'il est d'urgence de construire une autre ligne-mère, afin de relier les centres de production des territoires de l'ouest avec les ports maritimes de l'est.

C'est là le projet que le chef de l'opposition visait sans doute, au cours de ses observations. Il nous a donné à entendre que le gouvernement s'était rallié à un de ces projets, mais je dois lui déclarer ici même qu'il n'en est rien. La question est encore à l'étude, et nous ne sommes pas encore en mesure de déposer sur le bureau le résultat de nos délibérations à ce sujet ; mais, avant la fin de la session, nous aurons le devoir de faire connaître notre attitude sur cette question. Du reste, on ne saurait nous accuser de temporisation illégitime, si nous n'avons pas formulé de système au sujet d'un projet de création toute récente, qui vient à peine d'être lancé. L'honorable député prétend que, la session dernière, j'aurais fait allusion à un autre projet de chemin de fer transcontinental ; mais je dois lui dire qu'il fait erreur.

M. R. L. BORDEN : Je ne visais pas la compagnie même dont il s'agit ; mes remarques portaient sur les chemins de fer transcontinentaux.

Le PREMIER MINISTRE : Dans mes observations de la session dernière, il ne s'agissait pas de chemins de fer transcontinentaux, mais bien de la construction de voies ferrées, se dirigeant des provinces de l'est vers les nouveaux districts du Nord-Ouest, où la population se déverse si rapidement aujourd'hui. Notre système à cet égard est déjà élaboré et nous serons en mesure d'en

déposer le texte sur le bureau de la Chambre, probablement au cours de cette semaine, ou du moins à fort brève échéance. Ce projet d'une nouvelle ligne transcontinentale est de création récente, et le gouvernement est tenu d'user d'une sage lenteur, en formulant son système à cet égard ; car on ne saurait s'attendre à ce qu'il se lance à l'aveugle dans l'exécution d'une pareille entreprise. Le gouvernement, je le répète, n'est pas encore en mesure de déclarer ici même l'attitude qu'in entend adopter à l'égard de ce projet ; mais nous ferons volontiers connaître à la Chambre certaines idées maîtresses dont il faut tenir juste compte dans l'exécution de ce projet. Et d'abord, cette ligne devra se construire exclusivement en territoire canadien, d'un océan à l'autre ; c'est-à-dire qu'elle reliera éventuellement les eaux du Pacifique avec celles de l'Atlantique, et que le premier port maritime qu'elle atteindrait à l'est serait celui de Québec en été, et ceux d'Halifax ou de Saint-Jean, ou tous les deux, en hiver. Le chef de l'opposition a donné à entendre que le gouvernement s'était lié au projet de la Compagnie du Grand Tronc.

Le gouvernement, je le déclare, n'est lié ni au projet de la Compagnie du Grand Tronc, ni à aucun autre projet, mais voici ce que nous affirmons : Il est d'urgence de construire une nouvelle ligne transcontinentale—et il est possible qu'il nous faille prendre certaines mesures dans ce sens au cours même de cette session-ci—la pensée maîtresse qui doit nous inspirer et qui rallierait la Chambre à notre avis, c'est que cette voie ferrée doit se construire entièrement en territoire canadien et qu'elle devra offrir la route la plus économique possible pour le transport des produits de l'ouest vers l'est. L'honorable député (M. R. L. Borden) nous a posé la question : quelle garantie y a-t-il que le trafic ne se dirigera pas vers les ports des Etats-Unis ? C'est là une question qu'il y aura lieu de débattre, lorsque nous saisirons le parlement d'une proposition dans ce sens. Il est peut-être trop tôt pour dire s'il est possible d'imposer à toute compagnie qui se chargerait de pareille entreprise l'obligation absolue et invariable de ne jamais détourner le trafic des routes canadiennes en faveur des routes des Etats-Unis. Du moment que nous saisirons le parlement d'une proposition dans le sens du projet en discussion, nous ferons tous nos efforts pour assurer législativement l'accomplissement de cet objectif ; bien que, je l'avoue, je ne nourrirais guère d'espoir que le parlement pût assurer législativement le résultat dont, de concert avec l'honorable député, j'appelle de tout mon cœur la réalisation, s'il ne fallait compter que sur les mesures législatives. Il est toujours facile pour des avocats, comme l'honorable député, et comme je l'ai moi-même été au temps jadis——

M. R. L. BORDEN : J'espère que le premier ministre n'a pas déserté le barreau.

Le PREMIER MINISTRE :——de légiférer en pareille matière ; or, même les compagnies de chemins de fer éprouvent quelquefois de la difficulté à atteindre ce but. Il y aurait, toutefois, un autre moyen à prendre pour diriger les chemins de fer de façon à ce que tout le trafic passe par les routes canadiennes ; ce serait de tirer profit de notre situation géographique et de faire en sorte que cette ligne soit la plus économique et la plus courte entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique au port de Québec. Une ligne de ce genre devrait partir de la ville de Québec, et se diriger, en passant au nord des montagnes, vers les prairies de l'ouest. Ce serait là la véritable solution du problème, en ce que cette ligne nous offrirait la ligne la plus courte entre l'océan Pacifique et les prairies de l'ouest et les ports de mer de l'Atlantique. Quand au mode à suivre dans la construction de cette ligne, c'est là un point sur lquel je ne suis pas en mesure de me prononcer.

Il nous a été soumis trois propositions entre lesquelles il nous reste à faire un choix. Les uns conseillent au gouvernement de construire et d'exploiter lui-même un chemin de fer, au même titre que l'Intercolonial. Les autres veulent que le gouvernement construise une voie ferrée sans l'exploiter lui-même mais qu'il l'afferme ou la concède à d'autres compagnies qui se chargeraient de l'exploitation. Enfin d'autres nous conseillent d'accorder notre concours financier à quelqu'une des compagnies qui sollicitent actuellement de l'aide. Il y a trois compagnies qui sollicitent des subventions : le Trans-Canada, le "Canadian Northern" et le Grand Tronc. Je dois dire à la Chambre que le gouvernement n'a pas encore décidé d'appuyer aucun de ces projets, ni a-t-il décidé d'accorder son concours financier à l'une quelconque de ces compagnies, ni même s'il doit accorder quelques subventions. La question est à l'étude et veut être mûrement délibérée, avant qu'on en vienne à une décision. Le champ est ouvert à tous les concurrents. Toutefois, afin de dissiper certaines craintes qui règnent dans nombre d'esprits, je dois déclarer ici que si le gouvernement décide d'accorder son concours financier à quelque compagnie, ce ne sera pas sous forme de subventions en terres. Cette aide devra prendre quelque autre forme. Je ne sache point qu'il y ait autre chose à ajouter pour le moment. En terminant, je dois dire qu'avant toute décision, il y aura amplement lieu de discuter la chose avec ceux qui honorent le gouvernement de leur appui.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : A mon avis, le coté vulnérable de l'armure du cabinet, c'est qu'il y a déjà dix semaines que le gouvernement, dans le discours du trône, nous annonçait qu'une commission allait être créée incontinent. Or, après ce laps de temps, on nous annonce que les commissaires sont nommés, ou qu'ils sont à la veille de l'être.

Il me semble pourtant que le gouvernement a laissé entendre, dès les premiers jours de cette session, que cette commission serait nommée assez tôt pour qu'elle pût faire ses études et soumettre son rapport à la Chambre avant la prorogation ; mais cela ne se pourra pas puisque la commission n'est pas encore instituée. Le premier ministre nous dit bien qu'elle va l'être sans tarder, mais qu'entend-il par là? Dix semaines se sont écoulées depuis l'ouverture de la session et les commissaires ne sont pas encore nommés.

Le problème du transport a encore dit le premier ministre, embrasse trois points importants : les voies fluviales et les ports, les moyens de communication avec les ports maritimes de l'est et la vaste étendue de territoire qu'il faut sillonner de voies ferrées. Il y a donc lieu de penser que nul projet ne sera agréé qui n'embrassera pas tous ces différents points pour les fondre en un tout harmonieux. Mais aucun projet de ce genre ne pourra s'élaborer tant que le gouvernement ne sera pas en possession des renseignements que la commission est censée devoir recueillir.

Les ministres ont-ils adopté une politique par rapport au projet de ligne transcontinentale au sujet duquel, d'après ce qui disent les journaux depuis des semaines, le gouvernement se propose de nous renseigner? Il serait contraire aux meilleurs intérêts du pays que le gouvernement prît une décision avant d'être parfaitement renseigné. Le cabinet est pris dans un dilemme : ou il lui faudra soumettre un projet insuffisamment mûri dès cette session-ci, ou il devra attendre que la commission lui ait présenté son rapport.

Trois projets occupent actuellement l'opinion : celui du Grand Tronc, celui du Canadian Northern, et celui du Trans-Canada. Le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur aucun de ces projets-là. Ou il trompe certaines des compagnies de chemin de fer, ou celles-ci trompent le public. Le Grand Tronc a certainement donné à entendre au pays que le gouvernement a virtuellement agréé son projet. Le président de cette compagnie a appris à ses directeurs, par câblegramme, que le projet du Grand Tronc se réaliserait indubitablement sans que la compagnie se vît accablé de nouvelles charges. Si cela signifie quelque chose, c'est que le gouvernement entend aider largement le Grand Tronc à réaliser son projet. Est-ce vrai ou non? Le président du Grand Tronc a-t-il trompé ses directeurs, le gouvernement trompe-t-il la compagnie, ou bien trompent-ils tous deux le pays? Il importe que la Chambre soit renseignée là-dessus sans retard, parce que si l'on attend à la dernière heure, on ne pourra pas mûrement délibérer la question, et il faudra vraisemblablement s'attendre aux pires résultats. Le gouvernement devrait prendre une décision et renseigner la Chambre sans plus tarder. S'il attend, pour le faire, que la Chambre soit

M. SPROULE.

saisie des résolutions relatives aux chemins de fer, ce qui arrive généralement dans les derniers jours de la session, les renseignements arriveront trop tard pour nous être vraiment utiles. Si le gouvernement a pris une décision quelconque au sujet de cette très importante question, il devrait la faire connaître à la Chambre et au pays sous le plus bref délai possible. On devrait nous fournir tous les moyens de discuter d'une manière intelligente la politique du gouvernement, et ce dernier manquerait fort à son devoir en ne faisant connaître sa politique qu'à la dernière heure, lorsqu'il ne nous serait plus possible de la scruter avec tout le soin et l'attention nécessaire.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, je porte le plus vif intérêt au débat soulevé par cette question à laquelle, comme le premier ministre, je reconnais la plus haute importance. Cette question est la plus importante de toutes celles dont, depuis des années, la Chambre a été saisie. Comme l'a dit mon très honorable ami, elle porte sur trois points : la prairie, les lacs et le fleuve, et la partie de territoire qui conduit aux provinces maritimes. Je prie la Chambre de ne pas oublier que, autant que faire se peut, le grain provenant des Territoires du Nord-Ouest prend la route la plus courte qui conduit au lac Supérieur, parce que, de là aux marchés américains ou européens, le transport par eau coûte moins cher que par chemin de fer.

Toutes les compagnies de chemins de fer qui transportent les produits de l'ouest vers l'est s'efforcent d'atteindre la tête du lac Supérieur au moyen de la ligne la plus directe possible. C'est ce qu'a fait le Canadian Northern ; c'est ce que fait le Pacifique, et tous les chemins de fer qui transportent les produits du Nord-Ouest et du Manitoba s'efforcent d'atteindre cet endroit-là aussi directement que possible. Dans le Pacifique Canadien, qui a établi une route de Winnipeg au lac Supérieur, nous avons la meilleure ligne qu'il soit possible d'établir pour transporter les produits de l'ouest à la tête de ce lac—une ligne à pente douce et dont la construction a coûté d'énormes sacrifices au pays. En venant vers l'est la pente est d'environ vingt-six pieds et demi au mille, et en allant vers l'ouest, elle est de cinquant-deux pieds au mille. La plateforme du chemin de fer est très égale, bien construite et assez solide pour supporter trois fois plus de trafic qu'il ne s'en fait actuellement entre l'ouest et le bord de la mer. Nous avons un autre chemin de fer, le Canadian Northern, construit en partie sur le territoire américain, qui se rend immédiatement jusqu'à Port-Arthur ; il n'est peut-être pas encore entièrement achevé ni en état de transporter les produits, mais je crois qu'il le sera sous peu. Nous aurons alors le plus grand nombre de routes possible pour atteindre directement la tête du lac Supérieur. Il ne se transportera pas de grain par des

chémins de fer se prolongeant jusqu'à Québec, Montréal, Saint-Jean ou Halifax, parce que ces chemins-là auraient à lutter contre d'autres qui atteignent l'Atlantique en se reliant aux canaux. Le pays perdrait à expédier le grain par une telle route, de même que par l'Intercolonial—le peuple n'y gagnerait rien. Le pays perd de l'argent à transporter le grain de Québec à Saint-Jean et de Québec à Halifax, et il en sera de même entre Winnipeg et Québec si la compagnie qui entend effectuer le transport entre ces deux endroits veut faire concurrence au Canadian Northern, au Pacifique et aux autres lignes qui atteignent le lac Supérieur en passant par les états du nord-ouest. Entre le Nord-Ouest et la mer, le transport entièrement par voie ferrée, quelque rapide qu'il puisse être, ne saurait aucunement concurrencer celui qui s'effectue en partie par eau.

M. CHARLTON : Et l'hiver ?

L'honorable M. HAGGART : J'ai traité ce sujet-là il y a une couple d'années. J'ai démontré que le transport de chaque boisseau de grain coûte, par eau, entre un cent et un cent et demi moins cher que par chemin de fer. Je n'entends pas revenir sur cette question, mais j'affirme sans crainte d'être contredit que le transport du grain par eau à partir du haut du lac Supérieur est beaucoup plus avantageux que celui qu'effectuerait le chemin de fer le mieux outillé dont on pourrait rêver la construction sur le continent américain.

Quant au trafic à diriger vers l'ouest, il se peut qu'il faille construire une ligne partant de Québec et allant vers le nord, mais pas nécessairement un chemin de fer destiné à faire concurrence à ceux qui existent déjà et que nous avons subventionnés, c'est-à-dire le Canadian Northern et le Pacifique Canadien. Je serais plutôt disposé, à l'instar du premier ministre, à favoriser l'établissement d'un réseau qui passerait, autant que faire se pourrait, à la hauteur septentrionale des terres et aussi, peut-être, au nord du lac Winnipeg et de la vallée de la Saskatchewan. De cette façon, on ferait pénétrer le progrès dans une nouvelle région. J'espère voir le jour où l'on aura fondé au nord du lac Winnipeg des villes plus importantes que Winnipeg et où le mouvement commercial de cette partie-là du pays sera plus considérable que celui auquel le Pacifique a présentement à faire face à Port-Arthur et à Montréal.

Le premier ministre dit qu'il n'est lié à aucune route en particulier, ce qui veut dire que le gouvernement n'entend pas formuler avant la prochaine session sa politique relativement à la question du transport. Il nous dit que lorsque le gouvernement aura bien étudié la question et décidé ce qu'il jugera à propos de faire, il nous fera connaître sa politique et invitera la Chambre à la discuter sous tous ses aspects. Lors de la discussion du discours de Son Excellence, le 13 mars dernier, le premier ministre nous a dit que l'étude de la question du transport, y compris celle de l'installation des têtes de lignes dans les ports des lacs et au bord de la mer, serait confiée à une commission ; j'ai profité de la circonstance pour lui demander quand cette commission serait instituée. "La semaine prochaine", m'a-t-il répondu. Dans ce cas, lui ai-je dit, nous aurons le rapport de la commission et tout ce qui aura servi de base à ses recherches, de sorte que nous pourrons discuter la question en parfaite connaissance de cause avant que l'on subventionne de nouvelles lignes et que l'on pourvoie aux installations de tête de ligne dans nos ports des lacs et de l'Atlantique ? Et cependant, cette commission n'a pas encore vu le jour ; les membres n'en sont pas encore choisis.

Le PREMIER MINISTRE : La commission est instituée.

L'honorable M. HAGGART : Le premier ministre dit que la commission est instituée ; mais il n'a pas encore reçu de réponse du plus important personnage qu'il a invité à en faire partie, du seul homme qui, à mon sens, soit absolument apte à faire partie d'une telle commission. Je connais M. Harold Kennedy ; il a toutes les qualités requises, mais il a décliné l'invitation. On a peut-être très bien fait de choisir M. Fry, bien que je n'aie jamais entendu dire que ce monsieur fût entendu en matière de transport. Mais celui dont le nom est le plus saillant, celui à qui chacun s'est empressé de reconnaître une parfaite connaissance de la question, c'est sir William Van Horne. Si ce monsieur acceptait de faire partie de la commission à un titre qui ne l'exposerait pas à se heurter aux intérêts du Pacifique—car, pour lui, les intérêts de cette compagnie priment tous les autres—j'attacherais beaucoup d'importance au rapport qu'il ferait sur la question. Mais après avoir été si longtemps président du Pacifique, il doit tenir par-dessus tout au succès continu de ce chemin de fer.

Il n'y a donc que deux chemins de fer qui peuvent aspirer à recevoir de l'aide du gouvernement. Le Canadian Northern ne le peut pas parce que, comme l'a dit le premier ministre, je crois, nous ne devrons subventionner qu'une voie absolument canadienne. Or, le Canadian Northern étant en partie construit sur le territoire américain, il ne pourrait recevoir d'aide du gouvernement qu'à la condition d'établir son parcours entièrement sur le sol canadien. Quelque importance que pourrait avoir un chemin de fer au point de vue du développement du pays, je crois fermement que le gouvernement ne devra le subventionner que s'il est construit dans les limites de nos frontières. Sur ce point je partage l'avis du très honorable premier ministre. Il ne reste donc que deux lignes que nous pouvons subventionner. Vient en premier lieu le Trans-Canada. De même que beaucoup d'autres, ce chemin n'est qu'à

l'état de projet ; je crois qu'on n'en a pas construit un seul mille. A en croire les brochures qu'on nous envoie chaque jour, il s'agirait d'un chemin qui partirait de Québec pour traverser le Manitoba et le Nord-Ouest. Je ne connais rien de ce projet-là et j'ignore quels en sont les promoteurs. Mais si le Grand Tronc entendait construire un chemin de fer dans cette partie-là du pays, ce serait une tout autre question. Cette compagnie a largement contribué au développement du Canada sans jamais retirer grand profit des capitaux qu'elle a ainsi placés chez nous. La nation canadienne ne devrait rien négliger, toutes choses étant égales, pour démontrer qu'elle sait reconnaître tous les bienfaits dont le pays est redevable à cette compagnie. Si elle consent à construire un chemin de fer destiné à développer un nouveau territoire dans le Nord-Ouest et à se relier à sa ligne de Québec, j'aimerais qu'on lui vînt en aide de préférence à tout autre chemin de fer, dans le cas, toutefois, où le gouvernement déciderait d'accorder des subventions et qu'une telle politique mérite la faveur populaire—ce dont je doute fort, car un bon nombre de journaux, se faisant en ceci les interprètes de l'opinion publique, s'accordent à dire que l'ère des subventions est passée et que les compagnies qui entendent construire des chemins de fer sur notre territoire devront dorénavant, comme dans les autres entreprises commerciales, compter sur leurs seules ressources. Le premier ministre dit que la compagnie ne recevra pas de subvention en terres, car je me demande où l'on pourrait bien trouver au Nord-Ouest des terres à donner de cette façon, à moins qu'on aille les prendre dans le voisinage de l'océan Arctique.

Une VOIX : Ou au Klondike.

L'honorable M. HAGGART : Ou au Klondike, en effet, comme dit mon honorable ami.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Qui est-ce qui a ainsi disposé des terres ?

L'honorable M. HAGGART : L'ancien gouvernement, je suppose. Chaque jour les amis de l'honorable député (M. Johnston, Cap Breton) venaient du Manitoba et du Nord-Ouest pour représenter au gouvernement que les terres de l'ouest appartenaient au gens de l'ouest et que, puisqu'on ne voulait pas leur donner tout l'argent nécessaire, on devait sacrifier les terres dans le but d'assurer la construction des voies ferrées destinées à développer cette région-là. Qui est-ce, par exemple, qui a publié dans les journaux l'offre de construire le chemin de fer du Pacifique moyennant une somme de tant par mille et la concession de presque toutes les terres disponibles de cette partie-là du pays? A cette époque-là, on était généralement d'avis, au Nord-Ouest comme ailleurs, qu'il fallait céder les terres publiques pour engager les compagnies à entreprendre la construction des chemins de fer dans l'ouest. C'est pour répondre au désir du peuple, c'est par obéissance à la volonté formellement exprimée des gens de l'ouest qu'on a ainsi disposé des terres.

M. CHARLTON : Je demanderai à l'honorable député comment il se fait que, dans ce cas, le gouvernement ait demandé de se réserver le pouvoir de fixer le prix de ces terres, d'établir un prix maximum et le droit de règlementer le prix de ces mêmes terres dans le but de sauvegarder l'intérêt public ?

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai jamais entendu parler de cela, on ne l'a certainement pas demandé. A toute compagnie qui s'offrait à construire le chemin nous offrions les terres et nous disions : Si cela ne suffit pas pour vous déterminer à construire le chemin de fer, dites-nous quelle étendue de terre, quelles sommes il vous faut encore. J'affirme donc que l'honorable député de Cap Breton (M. Johnston), qui vient de demander qui a disposé des terres, ne saurait aucunement blâmer l'ancien gouvernement. Les terres ont été concédées à la demande des gens mêmes de l'ouest dans le but de leur fournir des moyens de communication avec l'est et des débouchés pour leurs produits. Si cela n'avait pas été fait, la vaste région que des voies ferrées sillonnent aujourd'hui en tous sens serait encore fermée à la civilisation. Le progrès qui s'est accompli là-bas, on le doit à l'ancien gouvernement qui n'a pas craint de favoriser la construction des chemins de fer au moyen de subventions en terres et en argent. Quoi qu'il en soit, j'en ai assez dit sur ce sujet.

En ce qui concerne la construction du chemin en question, je le répète, nous avons à choisir entre deux compagnies ; et si le gouvernement décide d'y contribuer de quelque manière, j'estime qu'il devrait accorder la préférence à la Compagnie du Grand Tronc, car cette dernière a fait de grands sacrifices pécuniaires pour aider au développement du pays et n'a reçu que fort peu de chose en compensation.

Cela est peut-être dû à l'administration de la compagnie, mais il n'en reste pas moins établi que cette dernière a contribué au développement du pays dans une plus large mesure que n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer, le Pacifique excepté, et qu'elle n'a réalisé que de très maigres bénéfices des capitaux énormes qu'elle a placés dans notre pays. Dans mon opinion, le gouvernement devrait voir à ce que le chemin de fer en question soit construit le plus au nord possible et longe, autant que faire se pourra, l'extrémité septentrionale des terres afin de pénétrer dans une région qui n'est pas encore ouverte au progrès moderne.

Il y a longtemps, ce me semble, que le gouvernement aurait dû prendre une détermination au sujet des voies fluviales et des installations de tête de ligne ; il y a longtemps qu'il devrait savoir ce qu'il faut faire,

qu'il devrait avoir décidé s'il convient de dépenser les deniers publics à faire des travaux dans de petits ports situés ici et là un peu par tout le pays, ou s'il ne vaut pas mieux les consacrer à des travaux susceptibles de profiter au Dominion tout entier. Qu'il fasse donc en sorte que le port de Port-Arthur puisse donner accès aux navires tirant vingt pieds d'eau, aux navires qui pourront entrer dans le lac Erié après avoir passé par le canal du Sault-Sainte-Marie. Je ne vois pas d'un très bon œil les grands travaux de Port-Colborne, bien que l'ex-ministre des Travaux publics, de même que nombre d'autres personnes, se soient prononcés en faveur du creusement de ce port à une profondeur de vingt pieds, de sorte qu'on pût y faire entrer les navires qui pourraient y diminuer leur chargement avant de passer par le canal Welland. On pourrait en faire autant à Buffalo où il serait facile de placer les cargaisons des navires à bord des bâtiments qui peuvent passer par le canal Welland. Je ne vois pas que ces travaux puissent être de quelque utilité tant qu'on ne donnera pas à ce canal une profondeur de vingt pieds ; mais il est inutile de lui donner cette profondeur, parce qu'il faudrait alors canaliser toute la route du Saint-Laurent depuis Kingston jusqu'à Montréal. Le fleuve n'est pas assez profond, et il ne faut pas songer à en élever le niveau au moyen de barrages parce qu'on inonderait les terres des deux rivès. Il faudrait donc creuser le fleuve entre Kingston et Montréal. Le projet le plus avantageux pour le pays, celui qu'on adoptera en définitive, est encore celui que j'ai préconisé il y a quelque temps, et qui comporte la construction, entre le lac Supérieur et Montréal, en passant par le lac Nipissingue et la rivière Ottawa, d'un canal d'une profondeur de vingt pieds qui pourra donner passage jusqu'à Montréal à des navires de ce tirant-là. Une telle route nous rendrait maîtres non seulement du trafic canadien, mais elle nous mettrait aussi en mesure d'enlever aux Américains tout le trafic des états du nord-ouest qui passe actuellement par le canal Erié pour se diriger vers New-York et Baltimore.

Comme disait l'autre jour M. Hays, à la séance du comité, il en est du transport comme de l'eau : tous deux finissent par trouver leur niveau. Tout navire chargé de grain prendra la route la moins coûteuse, quelque loi qu'on puisse édicter pour le faire passer ailleurs. Le très honorable premier ministre a raison de dire que nulle loi ne saurait empêcher que les produits parviennent au consommateur par la voie la moins coûteuse. Et pour transporter jusqu'à la mer le grain du Manitoba, du Nord-Ouest, du Minnesota et des états limitrophes, je suis absolument convaincu que la route la moins coûteuse est celle du Saint-Laurent. Pour rendre le fleuve navigable, que l'on prenne donc le moyen suggéré l'autre jour par l'ex-ministre et le ministre actuel des Travaux publics, c'est-à-dire qu'on l'éclaire de façon à ce que la navigation y soit ausssi sûre la nuit que le jour. Je ne vois pas pourquoi on ne ferait pas, entre Montréal et Québec, ce qu'on a fait pour la rivière Sainte-Marie où grâce à une série de jetées munies de feux électriques, la navigation se fait aussi sûrement la nuit que le jour, aussi sûrement qu'en pleine mer. Je crois que, sous le rapport de la sûreté de la navigation, on peut mettre le Saint-Laurent sur un pied d'égalité avec n'importe quel autre fleuve au monde. Il n'y a pas à craindre que les marées, les fortes tempêtes et les grandes vagues balayent les jetées sur lesquelles on poserait les feux et auxquelles on fixerait les estacades flottantes. On pourrait fort bien établir sur le lac Saint-Pierre et même sur le fleuve, entre Montréal et Québec, une garniture de feux toujours allumés, de sorte que la navigation serait aussi sûre sur le Saint-Laurent que sur n'importe quel autre fleuve au monde. J'espère que le gouvernement, tirant parti de chacun de nos avantages naturels, donnera aux canaux une profondeur de vingt pieds et fera en sorte que le trafic canadien passe par les eaux canadiennes. Voilà le mode de transport qui coûte le moins cher. Quelque douce que soit la pente des chemins de fer, ceux-ci ne pourront jamais lutter avec les canaux sous le rapport du coût du transport. Quelle quantité de grain le Pacifique va-t-il prendre au nord du lac Supérieur pour le transporter dans Ontario et cette partie-là du pays? Moins qu'il n'en prend à Port-Arthur. Et cela ne représente que juste la moitié de ce que produit la partie occidentale du pays. la plus forte partie du trafic est dirigée vers la mer en passant par Port-Arthur. Il en passe une partie à Duluth, et le Canadian Northern en transporte une autre à Fort-William, mais le plus économique est de rendre le grain au lac Supérieur, de le transporter ensuite aux provinces maritimes pour, de là, le diriger vers les pays de consommation. Voilà tout ce que pourrait nous apprendre une commission. En ce qui concerne les chemins de fer, la question de transport est résolue. En effet, pour résoudre le problème, il suffit de trouver le moyen le plus rapide d'atteindre les voies de transport par eau. Ceci fait, il ne reste plus qu'à aviser aux moyens d'effectuer le transport par les eaux canadiennes dans des conditions aussi avantageuses de bon marché qu'aux Etats-Unis.

Nous avons pour nous des avantages naturels ; utilisons-les, et le trafic se fera chez nous. Je regrette que la question soit virtuellement remise à une autre session. Si j'ai bien compris le premier ministre, le gouvernement fera connaître sa politique par voie d'un arrêté ministériel qu'il soumettra à l'étude de la Chambre ; mais cela ne se fera pas à cette session-ci, parce qu'il devra s'écouler un certain temps avant que la commission qu'on se propose d'instituer soit en mesure de faire son rapport au sujet

des moyens de transport et des installations de têtes de lignes, et le gouvernement ne pourra certainement pas, dès la présente session, se conformer aux conclusions du rapport de la commission. Je ne crois pas qu'il soit utile d'instituer une telle commission ; tout ce qu'elle pourrai faire, ce serait de déterminer la meilleure de nos voies fluviales. L'œuvre de la commission devrait se borner à l'étude des installations de têtes de lignes. Il n'est pas nécessaire qu'elle s'occupe des chemins de fer. On aurait dû l'instituer avant l'ouverture de la présente session, et le gouvernement aurait dû arrêter sa politique, parce que l'heure de l'action est arrivée, il est temps de faire les travaux nécessaires. Avant un an ou deux, la situation des affaires peut changer, car le pays ne saurait toujours jouir d'une prospérité aussi grande que celle dont il est présentement gratifié, et nous devrions profiter des avantages de l'heure actuelle. Dans l'histoire d'un pays comme dans celle d'une entreprise industrielle, quelques années comptent pour beaucoup. Nous devrions profiter du moment où nous sommes à établir nos voies commerciales pour que le transport s'effectue au Canada, car lorsque le trafic a pris une certaine direction, il devient presque impossible de l'en détourner ensuite. Profitons donc des avantages de l'heure présente. D'ici à un grand nombre d'années à venir, le Canada ne sera jamais en meilleure situation pour résoudre définitivement la question du transport, parce que le présent état de choses ne saurait se maintenir bien longtemps encore. Profitons des avantages du moment, formulons une politique susceptible de développer le pays ; profitons de la situation avantageuse que tous fait la nature, parce que nous ne serons jamais en meilleure situation pour nous placer au rang des plus grandes nations de la terre.

L'honorable J. ISRAEL TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, le très honorable chef du gouvernement a fait aujourd'hui trois déclarations importantes. Il nous a appris, tout d'abord, que le gouvernement n'a pas encore conclu d'entente avec la Compagnie du Grand Tronc ; il nous a dit, ensuite, que la semaine prochaine, que dans quelques jours, en tous cas, le gouvernement présentera des résolutions concernant l'aide qu'il entend accorder à une autre compagnie de chemin de fer. Bien qu'il n'ait pas mentionné le nom de cette compagnie, je suppose qu'il s'agit du Canadian Northern. Il nous a laissé savoir, en dernier lieu, que le gouvernement n'a pas encore réussi à déterminer certains messieurs à accepter l'invitation qu'il leur avait faite de faire partie de la commission dont le discours de Son Excellence nous avait annoncé l'institution. Sir William Van Horne est trop occupé, M. Harold Kennedy n'a pas de temps à perdre ; il faudra donc s'adresser à d'autres personnes. Quoi qu'il en soit, le gouvernement est fermement déterminé, à en juger par ce qu'a dit le premier ministre, à ne plus faire de dépense par rapport à nos routes fluviales tant que la commission—qui n'est pas encore instituée—n'aura pas présenté son rapport. Le pays, que mon très honorable ami me permette de le lui dire, apprendra cette nouvelle avec peine. Le premier ministre et le gouvernement nous ont laissé entendre que la commission à être nommée devra s'occuper de toute la question du transport—non pas seulement des routes fluviales, mais de la question tout entière. Or, on nous apprend que le gouvernement, sans attendre le moindre rapport, a résolu de venir en aide à une compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest. Nous sommes tous heureux, vraiment, de savoir qu'il y a un Nord-Ouest, et nous sommes tous disposés à venir en aide aux habitants de cette partie-là du pays, mais il ne faut pas oublier qu'il existe d'autres provinces qui méritent aussi quelques égards, et que c'est dans ces autres parties du pays que se trouvent situées nos voies fluviales. Le développement de nos routes fluviales intéresse grandement le Nord-Ouest ; il l'intéresse autant sinon plus que les vieilles provinces. Celles-ci y sont profondément intéressées : le Nord-Ouest, et le pays tout entier l'y sont également. J'approuve absolument l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il dit qu'il n'est pas nécessaire d'instituer de commission pour savoir qu'il faut exécuter certains travaux. Nous savons tous qu'il faut outiller nos routes fluviales. Si nous voulons nous emparer du trafic, il nous faut outiller nos routes fluviales. Si nous voulons nous emparer du trafic, il nous faut outiller nos ports, creuser, éclairer et mettre en bon état nos canaux et rivières. Il y a à Montréal un port dont le pays a dû entendre parler, ce me semble. Montréal est un assez gros bourg dont l'existence, j'en suis persuadé, est connue de tout le Dominion ; il est situé à la tête de la navigation océanique et à la décharge des lacs. C'est un des grands centres des échanges commerciaux qui se font entre l'est et l'ouest. Il faut outiller ce port-là et l'outiller dès maintenant. Nous avons trop attendu. De tous ceux qui connaissent la question du transport et se rendent compte de notre situation géographique, personne n'hésitera à reconnaître qu'on a négligé, dans le passé, de faire exécuter à Montréal les travaux importants dont on aurait dû doter ce port. Nous avons commencé ; oui, nous avons commencé par emprunter de l'argent, ce qui veut dire qu'il faut imposer des droits sur chaque livre de marchandises, sur chaque boisseau de grain qui passe par les ports canadiens, tandis que, dans mon humble opinion, il devrait se percevoir dans nos ports le moins de droits possible.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART.

L'honorable M. TARTE : Je crois que le gouvernement a bien fait d'établir cette année la gratuité du service des canaux, mais cela est peu de chose, en somme. Les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax devraient être libres. A quoi bon exécuter les travaux pièce à pièce comme nous le faisons actuellement ? L'étude que j'ai faite de cette importante question m'amène à croire—et c'était chose facile que d'arriver à cette conclusion—que le parachèvement des travaux d'amélioration en ce moment nécessaires au port de Montréal occasionnerait une dépense nouvelle d'au moins $5,000,000 ou $6,000,000, ce qui est peu de chose comparé aux sommes fabuleuses que coûtent les ports américains. Il faut aussi outiller le port de Québec. Les travaux qu'on y a exécuté par le passé n'ont guère de valeur, parce qu'ils ont été mal conçus. Le gouvernement y fait quelque chose cette année, pas autant, à mon avis, qu'il devrait faire, mais enfin, il y fait quelque chose. Il faudra, en outre, outiller Trois-Rivières, Saint-Jean.

L'honorable M. ROSS : Et Halifax.

L'honorable M. TARTE : Halifax est un port naturel convenablement outillé et surtout destiné au service des voyageurs ; mais c'est par Saint-Jean que doit passer le trafic de l'ouest. Les citoyens de cette ville ont osé entreprendre beaucoup ; ils ont dépensé $1,000,000 à même leurs propres deniers, et comme il leur faut payer l'intérêt de ce capital, cela signifie qu'ils sont obligés de percevoir des droits. Le gouvernement, je n'hésite pas à le déclarer, devrait assumer cette dette afin de rendre ce port-là libre comme il devrait aussi faire de Montréal un port libre. A l'heure qu'il est, le port de Québec est virtuellement un port libre, parce que les commissaires du port de cette ville ont eu le bon esprit de ne pas payer l'intérêt des capitaux qu'ils ont empruntés.

Des VOIX : Ah !

L'honorable M. TARTE : Je ne demande pas qu'ils paient l'intérêt, loin de là ; ils ne sont pas en mesure de le faire parce qu'ils n'ont pas assez de trafic. M. l'Orateur, il ne s'agit pas ici simplement de Montréal ; la question intéresse le Dominion tout entier. D'un bout à l'autre du pays nous avons tous les mêmes intérêts à cœur. Développons nos routes fluviales ! Que le premier ministre nous permette d'espérer que la détermination qu'il a prise n'est pas irrévocable. Certains travaux doivent s'exécuter sans qu'il soit nécessaire de prendre l'avis d'une commission. Il n'est pas besoin de prendre l'avis d'une commission pour savoir qu'il faut outiller les ports de Montréal, de Québec et de Saint-Jean et qu'il importe d'élargir et de creuser le chenal du Saint-Laurent. La matière première est là ; les travaux nous attendent ; mettons-nous à l'œuvre ! Je n'objecte rien à ce qu'on consacre quelques millions de plus au développement de l'ouest.

M. McCREARY : Qu'a-t-on dépensé à Montréal depuis vingt-cinq ans ?

L'honorable M. TARTE : Fort peu de chose ; malheureusement, nous n'y avons pas dépensé assez d'argent, et cet argent, il a fallu l'emprunter. C'est le commerce du pays qui paie l'intérêt de ces emprunts, et c'est très malheureux, parce qu'il faut taxer chaque livre de marchandises, chaque boisseau de grain qui entrent dans le port. Tous ces ports-là devraient être libres, à moins qu'on ne préfère laisser passer le trafic par les voies américaines. Il faut choisir entre notre route nationale du Saint-Laurent et la route américaine. Voilà le court et le long de toute la question. Inutile de récriminer à cette heure. On a fait pour le mieux dans le passé, mais on n'a pas bien saisi la situation parce qu'on ne prévoyait pas un aussi rapide développement du pays. Il ne s'agit pas ici d'une question de parti. Les deux partis politiques sont responsables de ce qui s'est fait par le passé. Oublions donc le passé pour tourner nos regards vers l'avenir. Que ferons-nous ? Le premier ministre nous a dit que le gouvernement a décidé d'accorder quelques millions de plus au Canadian Northern—car c'est cela que signifient les paroles de mon très honorable ami. Eh bien ! nous avons déjà subventionné ce chemin de fer. Je le répète, il n'y a pas ici de question de parti, mais, comme l'a dit mon honorable ami (l'honorable M. Haggart), le Canadian Northern traverse une centaine de milles de territoire américain, dans le Minnesota, et rien ne serait plus facile que de faire un raccordement avec le réseau de M. Hill, ce qui permettrait de faire passer le trafic de l'ouest par les routes américaines. Le meilleur et le seul moyen de conserver notre trafic et de faire passer les produits américains par les routes canadiennes consiste à améliorer notre système de canaux. Si mon honorable ami le ministre des Travaux publics voulait bien se donner la peine d'étudier, d'ici à quinze jours, les rapports qui se trouvent dans son ministère, il verrait que rien n'est plus facile que d'exécuter les travaux d'après les plans d'ensemble relatifs à Port-Arthur et à Fort-William. Il suffirait de dépenser de l'argent, et pas beaucoup encore, pour rendre ces deux ports sûrs et peu coûteux pour un bon nombre d'années à venir. Chacun le sait, il y a sur les lacs un certain nombre de ports qui servent de tête de ligne au Grand Tronc, au Canada Atlantique et au Pacifique, mais, à proprement parler, ce dernier chemin de fer ne possède pas de port terminal sur les lacs pour y transiter les marchandises. Jusqu'à présent, on n'a pas considéré Owen-Sound comme un port d'expédition, parce que les pentes y sont trop raides, de sorte que le Grand Tronc et le Canada Atlantique sont les seules compagnies de transport qui ont des têtes de ligne

sur les lacs. Le Canada Atlantique a fait beaucoup par le passé, mais il n'est pas suffisamment outillé sur les lacs, parce qu'il n'est plus capable de répondre aux besoins du trafic entre les ports américains et canadiens. M. Hays a consenti l'an dernier à faire—ou plutôt à refaire—de Montréal le point terminal du Grand Tronc. Quoi qu'il en soit, ce qu'il importe surtout de faire à cette heure, c'est d'outiller les ports de Montréal et Québec—celui de Montréal plus particulièrement. Il y a en ce moment dans ce dernier port cinquante grands steamers dont quarante au moins manquent de facilité de quaiage. Le premier ministre, je le répète, ne devrait pas nous laisser sous l'impression que les déclarations qu'il a faites aujourd'hui comportent une détermination définitive.

Avant que la session soit plus avancée le gouvernement devrait se décider à équiper et améliorer le port de Montréal qui est, sans contredit, notre port national.

Mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) a fait allusion à la canalisation de la rivière Ottawa. Ce serait une excellente chose, mais il faudrait des années pour cela, et il y a un point important qu'il ne faut pas perdre de vue. Les conditions sont telles aujourd'hui qu'il nous faut faire vite, et très vite. La canalisation des rivières Ottawa et des Français serait une excellente affaire, mais elle prendrait du temps. Mettons le port de Montréal sur le même pied que celui de New-York ; aménageons sur les lacs des ports comme celui de Buffalo, pour y emmagasiner le fret. Midland est à environ 365 milles de Montréal, North-Bay et Depot-Harbour, à à peu près la même distance. C'est de ces trois ports que nous devons surtout nous occuper. Il y en a d'autres qui font actuellement un certain trafic de grain, mais les trois que je viens de mentionner sont les plus avantageusement situés pour le trafic entre le Saint-Laurent et l'Ouest.

M. WRIGHT : Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que M. J. R. Booth m'a lui-même déclaré qu'il aurait pu transporter à Montréal, l'an dernier, 5,000,000 de boisseaux de blé de plus, si ce port avait été mieux outillé pour les recevoir.

L'honorable M. TARTE : Il n'y a pas de doute que si le port de Montréal était mieux outillé, toutes les voies ferrées y transporteraient une plus grande quantité de marchandises. Cependant je me rappelle que lorsque j'ai commencé à parler de ces améliorations, il s'est trouvé des hommes d'affaires pour m'appeler un petit notaire de Saint-Lin. Mais le petit notaire a beaucoup voyagé pendant que ces hommes d'affaire restaient chez eux, et cela prouve que les notaires et les avocats peuvent des fois servir à quelque chose.

Je partage entièrement l'opinion de l'exministre des Chemins de fer et Canaux, quant à l'importance d'améliorer la route du Saint-Laurent. Eclairons le chenal le mieux possible. Les voies navigables américaines, depuis Duluth, sont éclairées de manière à rendre la navigation possible et même facile, par les nuits les plus sombres. Il y a aussi de bons capitaines et d'habiles marins sur ces lacs. Beaucoup d'accidents sur le Saint-Laurent sont dus à la négligence ou l'ignorance de ceux qui ont charge des navires. Les compagnies de navigation et le gouvernement ont chacun leur part d'obligation dans cette affaire.

Le gouvernement ne doit pas s'occuper exclusivement d'une certaine partie du pays, car cela le conduirait à l'adoption d'une politique antinationale. S'il ne facilite pas les débouchés commerciaux, c'est inutilement que nous développerons le commerce de l'ouest, mais pour l'amour du ciel, développons aussi celui de l'est si nous voulons devenir une nation. Pour ces raisons je regretterais vivement de voir le gouvernement négliger de demander, dès cette session, toutes les sommes nécessaires à l'amélioration de nos voies navigables en même temps qu'il s'occupe du développement de l'ouest. Pour le parlement, il n'y a ni est ni ouest, mais un seul et grand pays, le Canada.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : M. l'Orateur, cette question, telle qu'elle se présente devant la Chambre se divise en trois parties, l'est, le centre et l'ouest. Le grand point à atteindre, c'est d'augmenter nos moyens de transport pour amener les produits des prairies de l'ouest, dans les ports de l'est. Dans certains cercles on prétend que le Grand Tronc devrait être la seule voie ferrée transcontinentale, et la seule qui doit recevoir de l'aide de l'Etat. Je suis disposé à approuver tout projet de subvention raisonnable pour permettre au Grand Tronc de prolonger sa voie de North Bay jusqu'aux prairies de l'ouest ; mais il serait absurde de supposer que cette compagnie va sacrifier les $40,000,000 ou $50,000,000 qu'elle a dépensés entre North-Bay et Portland, et les $20 ou $30,000,000 qu'elle a dépensés dans le port de Portland, pour le seul plaisir de nous donner une route toute canadienne. Le Grand Tronc ne renoncera pas et pas un homme sensé ne peut lui demander de renoncer à son grand réseau entre North-Bay et Portland.

Nous avons aussi un groupe important qui favorise l'entrée au Canada du chemin de fer Great Northern, des Etats-Unis, ainsi que l'entrée du Northern Pacific dans les Territoires du Nord-Ouest ; et vous entendrez beaucoup de cultivateurs qui vous diront que peu leur importe que leur blé aille à des ports canadiens ou à des ports américains, pourvu qu'ils en reçoivent un bon prix. Ce qu'il leur faut c'est un service mieux fait et si le prolongement du Grand Tronc jusqu'aux prairies de l'ouest peut le leur procurer, je suis prêt à appuyer le projet.

Mais il y a à cette question un autre côté que nous sommes exposés à perdre de vue.

Dans tout ceci, nous laissons de côté une partie très importante du pays. Consultez les personnages officiels qui ont étudié la vaste région où se trouve la ligne de division des eaux, au nord du lac Supérieur—et ces rapports sont aussi complets et authentiques qu'il soit possible de les avoir—et ils vous diront qu'il y a de ce côté de vastes étendues de riches terres arables. Tous ceux qui ont voyagé par le chemin de fer Canadien du Pacifique au nord du lac Supérieur ont été frappés de la stérilité de cette partie du pays, mais à 40 ou 50 milles plus au nord se trouve une autre zône fertile, comme la vallée du lac Témiscamingue, qui se colonise très rapidement.

Alors pourquoi ne construirait-on pas une demi-douzaine de lignes à travers cette région, si les besoins du pays l'exigent ? Je suis d'opinion que l'Etat devrait garantir les obligations de toute compagnie sérieuse qui voudrait construire une, deux, ou quatre et même plus de voies ferrées pour relier l'ouest aux ports de mer de l'est du Canada.

Si, il y a trente ou trente-cinq ans, la population avait eu dans l'avenir du pays autant de confiance qu'aujourd'hui, tout l'ouest serait colonisé depuis longtemps. Mais malheureusement, les Canadiens d'alors n'avaient guère confiance dans l'avenir de leur patrie. Aujourd'hui, cette défiance n'existe plus, et le temps des demi-mesures est passé.

L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) en discutant sur le meilleur projet à adopter, a complètement mis de côté le Transcanadien ; mais je lui ferai observer que cette ligne existe déjà en partie. Le chemin de fer du lac Saint-Jean, est en réalité un chaînon du Transpacifique, et les arpentages et les explorations sont faites depuis ce chemin, jusqu'à l'ouest.

Quoi qu'il en soit je ne suis l'avocat ni d'un projet ni d'un autre, mais je me permettrai cependant de faire observer à l'honorable député qu'il n'est guère d'accord avec les faits quand il dit que les Canadiens ont contracté une dette énorme envers le Grand Tronc. Je n'ai aucune objection à encourager cette compagnie, mais si on vient faire appel à mes sympathies, je répondrai que le Grand Tronc exige des taux plus élevés sur les marchandises des habitants d'Ontario que sur celles qu'il transporte à Chicago. Il est inutile de chercher à faire croire que le Grand Tronc, le Canadian Northern, ou toute autre compagnie de chemin de fer se laissent guider par des motifs patriotiques, et que nous devons leur venir en aide, en échange de ces motifs et des taux réduits qu'elles nous accordent. Il n'y a pas dans le monde entier, une seule compagnie de chemin de fer qui hésiterait à pressurer la population au dernier degré, si elle le pouvait. Pour moi, la partie est du trafic transcontinental est de beaucoup la plus importante. On ne peut pas s'attendre à ce que le Grand Tronc abandonne sa ligne entre North-Bay et l'est. Il n'y a pas de prohibition qui l'empêchera d'exploiter certaines lignes ; pas plus qu'on empêche l'usage des liqueurs et des cigarettes au moyen de lois. Les marchandises iront par les routes que les expéditeurs choisiront, et si le Grand Tronc désire diriger son trafic sur Portland, le gouvernement canadien ne peut l'en empêcher.

Le PREMIER MINISTRE : A moins que la compagnie n'ait une voie plus courte pour atteindre l'Atlantique.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Si le gouvernement faisait cadeau à la compagnie d'une voie plus courte pour atteindre un port de mer, il n'y a pas de doute qu'elle accepterait. Je prétends qu'il y a au lac Supérieur de la place pour au moins trois routes transcontinentales et à chacune il faudrait imposer l'obligation de passer par la province de Québec et les provinces maritimes. Ces voies ferrées, en été, augmenteraient le trafic de Montréal, Trois-Rivières et Québec, et en hiver celui d'Halifax, Saint-Jean, Louisbourg et Canso, et autres magnifiques ports de l'Atlantique.

Il y a encore un autre côté de la question dont la Chambre ne paraît pas s'occuper le moindrement. Tous ceux qui ont visité le littoral du Pacifique ont pu constater que la population de cette partie du pays ne porte pas le même intérêt que nous à l'est du Canada. Les habitants du Nord-Ouest attachent au trafic de la côte du Pacifique la même importance qu'y attache M. J. J. Hill, du Great Northern. Ces gens se rendent compte que tout le grain récolté dans les plaines de l'ouest ne se dirigera pas vers l'est, mais qu'une grande partie prendra la route des ports du Pacifique pour la Chine et le Japon, aussitôt qu'il y aura des chemins de fer pour le transporter. La question de la transportation transcontinentale comprend l'ouest autant que l'est.

L'honorable député de Lanark a soulevé la question du coût du transport du grain par chemin de fer et à ce propos je lui ferai observer qu'actuellement on transporte le grain depuis les Montagnes Rocheuses aux Etats-Unis, jusqu'à New-York, en concurrence avec le transport par eau.

M. CLARKE : A quel prix ?

M. HUGHES (Victoria) : Au même prix. Grâce à la douceur des pentes, à l'amélioration de la plate-forme du chemin, et au perfectionnement du matériel, on est parvenu aujourd'hui, dans tous les Etats-Unis, à transporter le grain par chemin de fer à aussi bas prix que par eau. Quand on prétend que le Canadien du Pacique ne peut pas transporter le grain de Port-Arthur ou de Fort-William à la mer, je puis répondre que si les courbes étaient rectifiées, au nord du lac Supérieur, cela raccourcirait la ligne de 35 milles, sur la section nord seulement. Les pentes sont raides et il y a de nombreuses

courbes. Qu'on améliore la voie et le chemin de fer Canadien du Pacique pourra transporter le grain et réaliser un bénéfice.

Il y a deux ans, M. McGuigan, que je considère, sous plusieurs rapports, comme l'homme le plus compétent de ce continent, en matière de chemin de fer, me disait en présence de plusieurs autres voyageurs qu'une locomotive du système Vanderbilt pouvait traîner 2,000 tonnes, tant le chemin était parfait, et que la même locomotive sur le système du Grand Tronc, n'en pouvait traîner que 700 tonnes. La même machine, sur les chemins de fer canadiens, ne traîne que le tiers de ce qu'elle peut traîner sur les voies américaines.

Je suis d'opinion que le gouvernement devrait accorder une aide libérale aux compagnies de chemins de fer, mais, ni en argent ni en terres. Beaucoup de terres ont été données aux compagnies mais il nous reste encore des millions d'acres d'excellentes terres dans la vallée de la Rivière de la Paix, où nous aurons bientôt une vaillante population de colons prospères, et l'on s'apercevra bientôt que le climat et le sol de cette région sont encore supérieures à ceux du Manitoba. Je préférerais voir le gouvernement garantir les actions des compagnies ou leur faire des prêts à termes, et venir en aide, par ce moyen, à deux ou trois compagnies. Ce pays est jeune et, bientôt, notre population sera en état de payer. Le gouvernement devrait donner du secours au Grand Tronc et au Pacifique Canadien si c'est nécessaire, pour que ces deux compagnies améliorent et perfectionnent leurs voies à l'est de Port-Arthur de manière à pouvoir transporter le grain vers l'est en hiver, et je suis convaincu qu'avant dix ou quinze ans l'Etat sera amplement dédommagé des sacrifices qu'il aura faits.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, ce débat qui a surgi inopinément touche à une question très importante. On a exposé ici, ce soir, des opinions et des projets qui serviront grandement à instruire la population sur le problème que le gouvernement est appelé à résoudre—celui de trouver un débouché pour les produits de notre nord-ouest qui se peuple rapidement.

L'honorable député de Lanark, au cours de ses remarques a rappeler des choses qui, sans être de l'histoire ancienne, se sont passées il y a déjà quelque temps. Avec la permission de la Chambre je prendrai la liberté de lui rappeler ce qu'il disait du projet primitif du gouvernement Mackenzie concernant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et la comparaison qu'il faisait entre ce projet et celu qui a été adopté en 1881. Le projet Mackenzie, en résumé, voulait la construction d'une voie ferrée depuis un point au sud du lac Nipissing jusqu'à l'océan Pacifique ; et il comportait que :

Ledit chemin de fer et ses embranchements ou sections, ainsi que les stations, gares, ponts et autres constructions s'y rattachant, et tous



les engins, wagons de fret, chars à voyageurs et matériel roulant seront construits sous la surveillance générale du ministère des Travaux publics.

M. CLARKE : Que citez-vous ?

M. CHARLTON : Le chapitre 14, 37 Vict., art. 7. La même loi. au paragraphe 3, de l'article 8, dit que la compagnie qui sera constituée recevra une subvention de $10,000 par mille, payable au fur et à mesure que les travaux avanceront. Le paragraphe 4 de l'article 8, décrète que la compagnie recevra une quantité de terre n'excédant pas vingt mille acres par mille, en sections alternatives de vingt mille acres chacune, le long de la ligne dudit chemin de fer, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer et——

—les deux-tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement à tels prix qui pourront de temps à autres être convenus entre l'Exécutif et les entrepreneurs; et il sera rendu compte du produit de ces ventes et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellement, sans aucun frais d'administration ou de gestion et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs.

Voilà les grandes lignes de cette loi—$10,000 par mille en argent ; la ligne devant être entièrement construite sous la surveillance du gouvernement ; les deux tiers des terres devant être vendus par le gouvernement avec le consentement des entrepreneurs, l'octroi en terre devant consister en sections alternatives de 20,000 chacune,—ce qui était préférable à l'arrangement subséquent de sections alternatives de 640 acres, car cela obligeait la compagnie à faire elle-même les améliorations nécessaires pour donner de la valeur à ses terres, tandis qu'en vertu du dernier arrangement de 640 acres la compagnie n'avait qu'à laisser les acheteurs et les colons des autres sections faire les travaux dont profitaient la compagnie.

Le projet définitivement adopté en 1881, comportait une subvention de $25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terre dans la zone la plus fertile du Nord-Ouest.—le projet Mackenzie obligeant les entrepreneurs à prendre les terres sur le parcours du chemin—le gouvernement construisit à ses frais des parties du chemin qui lui coûtèrent $35,000,000 et en fit cadeau à la compagnie; plus tard il lui prêta $20,000,000, et reprit des terrains en paiement de $10,000,000, à raison de $1.50 de l'acre. La compagnie reçut donc des subventions suffisantes pour payer la construction de la voie principale, ainsi que de 706 milles de chemins, dans les endroits les plus difficiles. La compagnie reçut aussi des privilèges et des exemptions très importantes; exemption perpétuelle de taxe sur la voie principale et son matériel, exemption de 20 ans sur leurs terres, (et d'après son interprétation de la loi, cette période de 20 ans, paraît devoir ne jamais finir).—Et un monopole du transport dans le Nord-Ouest, grâce à la défense faite

de relier les lignes canadiennes avec les réseaux américains, et même en défendant de construire un chemin de fer dans le Nord-Ouest, à plus de 15 miles de la frontière internationale ; l'admission en franchise de tous les matériaux, privilège que la compagnie a exploité plusieurs années après la construction du chemin pour renouveler ses ponts et autres travaux.

Il me semble qu'une comparaison entre les deux projets exonère le gouvernement Mackenzie d'avoir soumis un projet qui n'était pas dans l'intérêt du pays. Je n'en dirai pas davantage sur ce point, mais en justice pour la mémoire de mon ancien chef, j'ai cru nécessaire de remettre les faits sous les yeux du public. Je suis convaincu, d'ailleurs que l'honorable député de Lanark n'a pas eu l'intention de causer à la mémoire de M. Mackenzie, devant la génération actuelle, un tort immérité.

L'honorable M. HAGGART : A quelle somme s'élevait la subvention en argent, et quel était le nombre d'acres de terre, d'après les deux projets, laissant toute autre question de côté ?

M. CHARLTON : Si l'honorable député veut me dire la longueur de la voie depuis le lac Nipissing et la côte du Pacifique, je puis lui donner le chiffre exact de la subvention en terre en multipliant le nombre de milles par 20,000 acres, et le chiffre de la subvention en argent en la multipliant par $10,000. Je n'ai pas ici la longueur exacte du chemin, mais je crois qu'il était d'environ 2,600.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce bien la dernière proposition du gouvernement Mackenzie ?

M. CHARLTON : Je le crois. C'est cette offre qui a été mise dans le statut que le gouvernement Mackenzie—

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député n'en connaît-il pas une autre ?

M. CHARLTON : Non, et je n'ai pas le temps de m'en rendre compte, dans le moment. Maintenant, je dois dire à l'honorable député que je partage tout à fait son opinion sur l'impossibilité de diriger forcément le commerce à l'encontre des conditions naturelles. Nous avons tout intérêt naturellement à avoir une voie ferrée directe, entre un port canadien sur l'Atlantique et un port canadien sur le Pacifique. A mon point de vue, cette ligne devrait partir de Québec qui est notre port de mer naturel, en été du moins, et qui, sous beaucoup de rapports est supérieur à Montréal, et d'un accès plus facile. Nous aurions dû concentrer nos efforts à diriger le trafic sur Québec pour en faire notre grand port national, au lieu de creuser un chenal dans lelac Saint-Pierre pour amener les navires océaniques à Montréal, en dépit des obstacles naturels. La construction d'une voie ferrée depuis la côte du Pacifique jusqu'à Québec est un projet qui s'impose et que le gouvernement devrait mettre à exécution. Toute la question est de savoir si le gouvernement doit subventionner cette ligne, en argent ou en terres, ou garantir ses actions, ou bien encore, en entreprendre lui-même la construction. J'ai toujours considéré que notre vaste Nord-Ouest offrait au gouvernement la plus belle occasion qu'ait jamais eu un gouvernement d'entreprendre la construction des chemins de fer et s'assurer la direction du transport dans le pays. Je suis convaincu que ce serait une excellente politique de construire ce chemin, depuis Port Simpson et Québec, d'une océan à l'autre. Une pareille entreprise vaudrait au pays beaucoup plus qu'elle ne lui aurait coûté. D'ailleurs la question du prix n'est pas à considérer, puisque ce chemin nous rapporterait sous différentes formes, beaucoup plus que l'intérêt de notre argent et donnerait virtuellement au gouvernement la haute-main sur les taux du transport dans ce pays.

Mais il a toujours existé et il existe encore des doutes sur la question de savoir s'il serait prudent de la part du gouvernement de se lancer dans cette entreprise et s'il est bien en état d'administrer et d'exploiter ce chemin, d'après des principes d'affaires. Si ce chemin ne peut pas être construit honnêtement, comme une entrepise purement commerciale et exploitée par des hommes compétents, au point de vue stricte des affaires, sans en faire un refuge pour les amis du gouvernement, il est inutile de songer à le faire construire par le gouvernement. La tentative pourrait être trop coûteuse. Je n'hésite pas à admettre que cette crainte de voir le gouvernement incapable d'exploiter cette ligne dans les conditions que je viens d'indiquer a considérablement amoindri mon désir de la faire construire par le gouvernement.

Quoi qu'il en soit, ce chemin de fer est nécessaire, il doit être construit ; le pays en a besoin. La ligne devrait se diriger vers Québec avec un prolongement jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, en hiver, mais Halifax de préférence, je crois. Cela nous donnerait une ligne toute canadienne, traversant tout le pays et aboutisant à un port de mer canadien. Ce projet est très praticable et nous devons offrir les meilleures conditions possibles au commerce de l'ouest.

Mais comme l'a fait remarquer l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, quand cela aura été fait, nous constaterons encore que les conditions existantes détourneront une partie considérable de ce trafic vers d'autres routes. Il prendra le chemin des grands lacs ; pendant la saison de navigation, le grain passera par le lac Supérieur. Entre Duluth ou Port-Arthur et Buffalo, on a fait de grandes améliorations dans la construction des navires, dans le creusement du chenal et on est aujourd'hui en état de transporter le grain à des prix ridiculement bas. Pour un centin et quart ou un centin et demi par boisseau vous expédiez votre blé de

Duluth ou Port-Arthur et vous l'envoyez dans les élévateurs de Buffalo.

M. OSLER : Pas généralement.

M. CHARLTON : On peut calculer que 2 cents par boisseau est au-dessus de la moyenne. A Buffalo, il y a un canal qui va jusqu'à New-York, mais depuis plusieurs années ce canal n'est plus un facteur dans le problème de la transportation. Il n'a que sept pieds d'eau, et par le passé, il a joué un rôle important en ce qu'il régularisait les taux de fret des chemins de fer, mais je crois qu'à l'heure qu'il est il n'a même plus cette utilité. Ainsi, rendu à Buffalo, si la concurrence est vive, si les chemins de fer américains pour s'assurer ce trafic sont obligés de se contenter d'un profit dérisoire, le New-York Central peut transporter le grain à 50 cents la tonne, soit 1 cent le mille le boisseau. On peut donc faire transporter du grain de Port-Arthur à New-York pour 3 cents le boisseau et, dans tous les cas, pour moins de 4 cents. Je considère qu'il nous est impossible, pour le présent, de lutter contre cette route. Il n'y a pas à songer à transporter du grain de Port-Arthur à Québec ou Halifax, par voie ferrée, aux taux de cette ligne américaine. Il est vrai qu'en hiver nous pourrions nous assurer une bonne partie de ce trafic. Nous aurions assurément tout le trafic des produits agricoles et forestiers, au nord de la ligne de division des eaux, entre le lac Winnipeg et Québec.

Quant à la nomination d'une commission j'ai entendu quelques-uns de mes collègues déclarer qu'après avoir dépensé des sommes considérables, plus de cinquante millions de dollars, pour améliorer nos voies navigables, nous nous trouvons avec un système de canaux inutile. Je n'admets pas cette manière de voir. Nous avons un canal entre le lac Erié et le lac Ontario, d'une profondeur de quatorze pieds, et de grandes écluses, pas suffisamment grandes, il est vrai, pour livrer passage aux plus grands navires des lacs. Nous avons les canaux du Saint-Laurent, aussi creusés à 14 pieds. C'est un réseau de canaux que nous avons créé nous-mêmes. Les canaux américains, entre Buffalo et Albany, sur la rivière Hudson, et entre Whitehall sur le lac Champlain, jusqu'à la rivière Hudson n'ont que 7 pieds de profondeur, et ils sont si ridiculement insuffisants pour la somme énorme de trafic qu'ils étaient appelés à faire, que notre réseau fluvial fait honneur au Canada. Ces canaux nous ont rendu de grands services, et je considère qu'ils nous en rendront encore. Même si nous décidons de canaliser la rivière Ottawa, je considère que nous ne sommes pas encore en état de dire dans quelles conditions nous devons procéder.

C'est pour cela que je dis que la nomination d'une commission est absolument nécessaire. Nous sommes en présence de conditions nouvelles qui demandent à être soigneusement étudiées. Nous sommes appelés à adopter les moyens de fournir au Nord-Ouest des facilités de transport. Nous ne pouvons pas risquer de nous engager dans une fausse voie; nous ne pouvons pas partir d'une hypothèse douteuse; il faut pour cela nommer une commission composée d'hommes compétents, connaissant toute la question et capable d'arriver à une solution juste.

Nous ne pouvons pas décider cette question ici d'une manière scientifique, et il nous faut nous rapporter aux décisions de ceux qui feront partie de cette commision. Attendons donc le rapport de cette commission avant de rien décider.

Passons maintenant à la canalisation de la rivière Ottawa. Si nous décidons de construire ce canal pour faire concurrence aux chemins de fer et donner un autre débouché au Nord-Ouest, je dois dire qu'après avoir longuement étudié la question, je ne saurais dire, encore à l'heure qu'il est, si je favoriserais la construction d'une chenal de vingt-un ou vingt-deux pieds, ou celle d'un simple canal de barge qui prendraient le grain à l'embouchure de la rivière aux Français et l'amèneraient à Québec, où il serait transbordé à bord des navires océaniques.

Je dis que je ne suis pas encore en état de me prononcer sur cette question; il est vrai que j'aurais pour me guider le résultat de l'enquête ordonnée par l'Etat de New-York. Cette commission après avoir étudié pendant plusieurs années la question de construire un canal profond pour les navires de fort tonnage ou un canal pour les barges, s'est prononcée en faveur d'un canal à barge de 12 pieds avec de grandes écluses et capable d'accommoder des bateaux d'une capacité de 1,500 tonnes, traînés par des remorqueurs.

L'honorable M. HAGGART : Pourraient-ils en construire un de vingt pieds, sur toute la longueur de son parcours?

M. CHARLTON : Oui; ils pouvaient parfaitement construire un canal pour les navires d'un fort tonnage depuis la rivière Niagara jusqu'au lac Ontario, et quitter le lac d'Albany, ou se servir de l'ancienne route du canal Erié. Tous ces côtés de la question ont été étudiés et l'Etat de New-York, sur les conseils d'hommes compétents et surtout du major Simons qui a consacré sa vie à l'étude de ces problèmes, a décidé qu'un canal à barges était préférable à un canal à navires. Une des raisons que l'on donne c'est qu'un navire aménagé pour naviguer sur les lacs ou la mer et qui entre dans une canal, conserve tout son équipage et son gréement et marche à une vitesse de trois ou quatre milles à l'heure tandis que sa vitesse normale sur les lacs serait de quinze ou seize milles. C'est un détail dont il faut tenir compte quand il s'agit de déterminer le coût du transport du grain, et toute la question est de savoir s'il ne vaut pas mieux le transborder dans des barges pour l'expédier à New-York où il se-

ra transbordé de nouveau dans des navires. Il y a d'ailleurs un avantage à transborder le grain. En le mettant dans les élévateurs à Buffalo, on le refroidi et on améliore sa condition. Après avoir franchi le canal à bord des barges il est manipulé de nouveau et exposé à l'air en étant transbordé dans le navire. On prétend que ce mode de transport est plus économique et permet d'expédier le grain dans de meilleures conditions.

C'est une des questions que nous aurions à tirer au clair avant de prendre une décision et il serait très prudent d'en confier l'étude à une commission qui se procurerait tous les renseignements et tous les chiffres qui nous permettraient ensuite de nous prononcer, non au point de vue des intérêts d'un parti, mais en partant d'une base stable, pour entreprendre toute une série de travaux qui seront les plus profitables au pays dans les circonstances.

Si après avoir relié nos ports de mers avec le Nord-Ouest par un chemin de fer traversant tout le pays et allant à Québec en été et à Halifax et Saint-Jean, en hiver, si après avoir donné au commerce toutes les facilités désirables, sous forme de voies ferrées sans pentes et de locomotives tirant de fortes charges—comme celles du New-York Central et du Lake Shore, qui sont de 2,000 tonnes par convoi—nous entreprenons aussi de détourner le trafic vers ces routes, nous commettrons une erreur, car il faut laisser le trafic suivre son cours naturel.

Nous ne pouvons détourner le trafic du grain des routes américaines qu'en ayant recours à des moyens artificiels, tels que des droits d'exportation, des restrictions douanières qui mécontenteraient le Nord-Ouest et n'oublions pas que le temps n'est pas éloigné où le Nord-Ouest sera maître de la situation.

Cette partie du pays se peuple rapidement, et elle exigera d'avoir accès aux marchés les plus avantageux. Les producteurs de blé du Nord-Ouest s'inquièteront peu de vendre aux minoteries de Minnéapolis, ou à ceux de Portage du Rat ou d'Ontario, ou des Etats de l'est, ou d'Angleterre. Ils voudront aller où il y aura plus d'avantages pour eux. C'est ce marché qu'ils veulent, ils le demandent et ils ont droit de l'avoir. Tout ce que nous pouvons faire c'est de travailler avec prudence et efficacité à assurer ce trafic à nos ports de mer, par tous les moyens possibles en mettant à profit les avantages que nous a donnés la nature.

L'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) dit que toute la question se résume à savoir si ce trafic sera américain ou canadien. Sans doute qu'il y aura de la concurrence entre les routes américaines et les routes canadiennes et cette concurrence aura un effet salutaire sur le pays qui fournit ce trafic ; elle fera diminuer les taux de transports sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern, et aussi la ligne du Transcanadien, si elle est jamais construite.

Quant à détourner le trafic du Canadian Northern, au sud du lac des Bois, au projet du chemin de fer de J. J. Hill, nous n'avons pas à nous en inquiéter. Que M. Hill s'empare de ce trafic si les cultivateurs du Nord-Ouest doivent en bénéficier, si les prix du transport doivent en être diminués, si les facilités d'atteindre les marchés doivent en être augmentées. Le trafic reprendra toujours son cours naturel, c'est-à-dire, la route plus économique, quoi que nous fassions.

L'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) demande que nous mettions le port de Montréal sur le même pied que celui de New-York. Nous ne le pouvons pas. Cela est impossible. Le port de New-York est probablement le plus beau de l'Atlantique. Montréal est loin de la mer, sur le Saint-Laurent, où il faut creuser continuellement un chenal dans le lac Saint-Pierre pour maintenir une voie navigable de trente pieds, pendant que dans les conditions naturelles, la profondeur ne serait que de 15 pieds.

L'honorable M. TARTE : Le Saint-Laurent est un des plus beaux fleuves du monde.

M. CHARLTON : Oui, c'est un magnifique fleuve qui sert de débouché à une série de grands lacs, et à l'endroit où il se relie à la mer, se trouve Québec, son port naturel.

L'honorable M. TARTE : Nous n'y trouvons pas à redire.

M. CHARLTON: Montréal offre de grands avantages et fait preuve de beaucoup d'esprit d'entreprise, et l'honorable député défend à bon droit sa ville natale. En cela je l'admire. Cependant, il est impossible de mettre le port de Montréal sur le même pied que le havre de New-York, car la nature s'y oppose. Pour pénétrer dans ce port, il faut dépenser de fortes sommes. On ne saurait y avoir accès pendant plusieurs mois de l'année. Les primes d'assurances et bien d'autres choses lui sont défavorables et on ne saurait mettre le port de Montréal sur le même pied que le havre de New-York en ce qui a trait aux avantages naturels, car la nature n'en offre pas dans le premier.

C'est pourquoi, je le répète, j'ai toujours favorisé le projet de choisir Québec comme port maritime du Dominion. J'ai toujours cru que c'était notre port de mer naturel. Si nous entreprenions de maintenir aussi longtemps que possible la navigation ouverte dans le port de Québec, je crois que l'accès de ce port serait libre pendant six semaines de plus chaque année que l'accès du port de Montréal. Nous avons, il me semble, agi d'après de fausses données; nous avons fait des dépenses inconsidérées en négligeant les avantages naturels que nous offrait Québec, qui est véritablement et positivement un port de mer à la tête de la navigation en eau profonde, où les vaisseaux océani-

ques peuvent venir se réfugier sans qu'il soit besoin de dragage ou d'autres travaux.

L'honorable M. TARTE : A vrai dire, nous voulons bien qu'on fasse pour Québec tout ce qu'il est possible de faire. Cependant, comment l'honorable député explique-t-il que Québec ayant un port en eau profonde et tant d'avantages naturels, il y ait néanmoins aujourd'hui à Montréal cinquante gros navires, bien que les travaux du chenal ne soient pas terminés ? Comment explique-t-il qu'il en soit ainsi depuis cinquante ans ?

M. CHARLTON : Je reconnais que l'honorable député et ses concitoyens de Montréal se montrent plus industrieux que les Québécquois, ce qui leur fait honneur. Je les félicite d'avoir surmonté ces obstacles créés par la nature. Je les loue fort d'avoir centralisé le commerce à Montréal, d'avoir obtenu les crédits nécessaires à l'enlèvement des obstacles naturels et au creusement d'un vaste port; toutefois, je soutiens que le port de Québec est préférable, qu'il est d'un accès plus facile, qu'il servira mieux que le port de Montréal les intérêts du Canada et que nous devrions au moins rendre justice à Québec, en construisant cette nouvelle voie ferrée de cette ville jusque dans l'intérieur du pays, en donnant à cette ville des quais et des élévateurs et en la choisissant comme port de transbordement, si nous creusons un jour le canal de la vallée de la rivière des Outaouais. Par là, nous donnerions à la vieille capitale et à la ville historique de Québec la place que la nature lui a assignée.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (M. Charlton) sait aussi bien que moi que ni Montréal, ni Québec, ni aucun autre port, ne peuvent suffire en été aux besoins de tout le trafic. Les Américains ont New-York, Philadelphie, Boston et Portland. Donnons à Québec tout le commerce possible; que les gros vaisseaux y mouillent ; pourtant, mon honorable ami ne veut pas laisser entendre assurément qu'il faudrait fermer le port de Montréal.

M. CHARLTON : Ah! non.

L'honorable M. TARTE : Et ne pas améliorer le Saint-Laurent autant que faire se peut. Les deux ports ne suffiront pas dans l'avenir à subvenir aux besoins de notre commerce.

M. CHARLTON : Parfaitement. Nous rendrons pleine justice à Montréal, ainsi que mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) le demande; nous admettrons qu'il faut plus d'un port et nous souhaitons que Montréal conserve son rang et marche de l'avant. Mais, tout cela n'empêche pas que Québec ait des avantages naturels, ainsi que je l'ai dit, et qu'il soit le port que la nature a creusé à notre usage. Il faut rendre justice à tous et, l'honorable député l'a dit, vu les progrès immenses du commerce du Canada, du Nord-Ouest canadien principalement, un port, deux, trois ou quatre ports ne suffiront pas aux besoins de ce commerce et du trafic de l'Ouest américain. Il y aura Québec, il y aura Montréal——

L'honorable M. TARTE : Trois-Rivières.

M. CHARLTON : Trois-Rivières peut-être; il y aura Halifax, Saint-Jean, Portland, Boston, New-York et Philadelphie, et Baltimore, et peut-être qu'un jour une grande ville s'élèvera à Newport-News, près de la baie Chesapeake. Tous ces ports chercheront à attirer le trafic de l'ouest et il nous faut examiner quelle est la situation au pays, sans chercher à imposer au commerce la route qu'il devra prendre, mais en laissant à chaque endroit les avantages dont la nature l'a doté et en accentuant ces avantages, de manière à obtenir autant que possible pour la route canadienne et les ports de mer du pays tout le commerce de notre Nord-Ouest. Pourtant, il ne faut pas croire que nous puissions détourner à notre profit tout le commerce ou compenser les avantages naturels dont j'ai parlé au sujet de quelques voies ferrées américaines.

Ce débat a été soulevé par certaines observations du chef de l'opposition qui a reproché au gouvernement de n'avoir pas fait connaître sa politique concernant les artères commerciales, de n'avoir pas divulgué les noms des membres de la commission du transport, de n'avoir pas résolu, une fois pour toutes, tous ces importants problèmes. Allons donc! nous ne pouvions pas trancher d'un coup ces questions. Il faut du temps. Trop de hâte pourrait engendrer des erreurs regrettables. La commission du transport, eut-elle été créée plus tôt, n'eut pas été en mesure, avant d'avoir mûrement et sagement délibéré, de présenter à la présente session un rapport qui pût guider la députation. Il faut lui accorder du temps. Le gouvernement a dû examiner plusieurs propositions. Il a dû couvrir un vaste champ où les intérêts contraires luttent pour la suprématie; il a dû se demander s'il n'entrerait pas lui-même en lice et n'offrirait pas un débouché aux productions des vastes plaines de l'ouest. Il faut avoir un peu de patience et unir nos efforts afin d'arriver à une solution, d'élaborer et d'améliorer les projets qui nous permettront de surmonter les difficultés et de trancher les problèmes que nous avons à résoudre au mieux des intérêts du pays, sans tenir compte des partis.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. CHARLTON : Examinons l'affaire au point de vue patriotique, car c'est la question la plus importante que nous ayons jamais eue à résoudre. Aujourd'hui un sang nouveau coule dans nos veines ; toutes les classes de la population sont animées d'une ardeur nouvelle. Des problèmes inconnus jusqu'ici s'imposent à notre examen. Nous

comprenons que nous possédons les ressources d'un empire et que le pays que nous avons acheté en 1871 à raison de $1,500,000, croyant que c'était une solitude désolée, est en réalité un empire. Nous nous rendons compte qu'il peut nourrir l'univers et recevoir quarante ou cinquante millions d'habitants ; aussi, faut-il mûrir ces questions avec soin et en hommes d'affaires. Que l'opposition stimule le gouvernement si elle croit qu'il manque à son droit ou ne comprend pas la situation, mais que l'opposition lui rende justice et qu'elle joigne ses efforts aux nôtres afin d'assurer les progrès du Canada.

M. TALBOT : Puis-je poser une question au représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart). Il a parlé de sacrifices immenses que le Grand Tronc avait fait dans l'intérêt du pays, et je désire lui demander combien cette compagnie a dépensé afin d'améliorer ses installations terminales sur les rives du Saint-Laurent.

L'honorable M. HAGGART : Elle a de splendides installations à son terminus de Montréal.

M. TALBOT : Combien a-t-elle dépensé ?

L'honorable M. HAGGART : D'aussi belles installations qu'aucun chemin de fer en a au pays. Je ne suis pas le défenseur du Grand Tronc——

M. TALBOT : Vous parlez de l'outillage de sa voie, mais ma question se rapporte à ses installations terminales.

L'honorable M. HAGGART : Je crois qu'une compagnie de chemin de fer ne choisit jamais un port comme tête de ligne et n'améliore jamais les aménagements d'un port de mer. Elle apporte les marchandises là où existent des installations terminales, tels que bassins, quais, mouillages suffisants.

M. TALBOT : Que dites-vous de Portland ?

L'honorable M. HAGGART : Je n'en connais rien ; je n'y suis jamais allé de ma vie.

M. KEMP : Le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) me permet-il de lui poser une question ? Pendant son discours, je n'ai pas compris si le chemin de fer dont il parlait desservirait le pays à l'ouest de Québec, et si ce serait une entreprise privée subventionnée par l'Etat ou une voie ferrée construite et exploitée par celui-ci.

M. CHARLTON : Je ne prétends pas être en mesure de tracer définitivement la voie que le chemin de fer devrait suivre. J'ai une vague idée que de Québec il devrait se diriger assez loin vers le nord. Comme l'a dit le représentatnt de Victoria (M. Hughes), la voie ferrée devrait traverser la vallée des rivières Mattawa et de l'Orignal, au nord de la ligne de partage des eaux et, si c'était une voie ferrée de l'Etat se rendant vers le littoral du Pacifique, elle devrait, il me semble, passer au nord du lac Winnipeg et longer la vallée de la rivière de la Paix, dans le dessein d'ajouter plus tard un embranchement reliant la ligne principale à Fort-Churchill, afin d'utiliser autant que possible la voie maritime qu'offre la baie d'Hudson. Si je faisais le tracé du chemin, mon projet serait vaste, important pour le pays dont j'aurais l'intérêt en vue.

Quant au mode de construction, je ne crois pas avoir exprimé de préférence marquée. J'ai commenté en général les avantages qu'offrirait à mon sens la construction d'un chemin de fer de l'Etat, supposant toujours que nous pourrions nous soustraire aux influences dégradantes de la politique de manière à construire et à exploiter cette voie ferrée par l'entremise de citoyens pris dans les cercles des chemins de fer et sans aucune attache politique, qui ne perdraient pas trois ou quatre milles par tonne sur le transport de la houille et qui n'administreraient pas le chemin de fer dans l'intérêt de localités particulières ni à la dictée des politiciens. Il faudrait obtenir toutes ces garanties; autrement je blâmerais le projet et je déclarerais qu'il ne vaut rien.

L'honorable M. TARTE : Puisque le débat prend une tournure amicale, l'honorable député me permettra peut-être de poser une question.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Cette discussion n'est pas régulière. Après avoir porté la parole, les députés ne peuvent pas s'interpeller d'un côté à l'autre de la Chambre. Chacun peut prononcer un discours et traiter n'importe quel sujet à sa guise, mais il ne s'agit pas d'entamer des dialogues.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : En prenant la parole, je n'ai pas le dessein de poser une question; je veux faire quelques observations touchant cette affaire d'une si grande importance. Je ne saurais faire chorus avec l'honorable député (M. Charlton) et féliciter le gouvernement de ne pas s'ouvrir à la Chambre à cette époque avancée de la session. Ce problème occupe depuis si longtemps l'attention publique que le gouvernement aurait dû bien avant aujourd'hui faire connaître au pays la ligne de conduite qu'il entend suivre en ce qui a trait à cette question des moyens de transport. Cette question a été débattue, non seulement, au cours de la présente session, mais également pendant la dernière année du parlement précédent et, dès 1899, mon honorable ami, le député de Toronto-ouest (M. Clarke), a appelé l'attention du gouvernement sur ce projet même de créer une commission des transports. Dans un discours reproduit dans les "Débats" de 1899, l'honorable député a tracé la ligne de conduite que le gouvernement devrait suivre, d'après ce que je croyais alors et d'après ce que je crois encore. Après avoir mûrement examiné la

question sous tous ses aspects, l'honorable député s'exprime de la manière suivante :

C'est pour cette raison que je serais heureux de voir le gouvernement retarder cette dépense d'une année encore, et dans l'intervalle, nommer une commission composée d'ingénieurs du ministère des Travaux publics et du ministère des Chemins de fer et Canaux, laquelle serait chargée non seulement de faire une enquête sur la possibilité d'ouvrir la route de la rivière des Outaouais, du lac Nipissingue et de la baie Georgienne, mais aussi sur la possibilité qu'il y a de construire la route de Toronto à Collingwood.

Je suis persuadé que les honorables membres de la gauche ne feront aucune opposition inutile, s'ils sont convaincus que le gouvernement a choisi la meilleure de toutes les routes ; et c'est parce que je crois que nous ne possédons pas les renseignements nécessaires pour nous justifier de voter ce crédit de $150,000 à titre de dépenses préliminaires de travaux beaucoup plus considérables à être exécutés à Port-Colborne, que je me suis levé pour faire ces quelques remarques.

Ces paroles furent prononcées en Chambre dès le 2 août 1899 par mon honorable ami, le député de Toronto-ouest. Qu'a fait le gouvernement depuis ? La question a été débattue dans cette enceinte. Je me rappelle que feu le représentant de Québec-ouest, l'honorable M. Dobell, qui avait beaucoup de confiance dans l'avenir réservé à l'ouest ainsi qu'à l'est, et principalement à nos ports de mer, prenait la parole chaque année, à titre de ministre de la Couronne, pour saisir la Chambre de cette question même. Il me semble que le gouvernement ayant reçu ce sage conseil du représentant de Toronto-ouest, aurait dû nommer il y a longtemps cette commission, si besoin était d'une commission pour recueillir des renseignements qu'il ne pouvait pas se procurer autrement. Qu'a fait le gouvernement depuis cette époque ?

M. SPROULE : Il a piétiné sur place.

M. CASGRAIN : Il me semble qu'il a fait dans une large mesure ce que dit l'honorable député—il a piétiné sur place. Il n'a pas de politique arrêtée. Nous avons dépensé de fortes sommes pour améliorer nos ports des grands lacs et faciliter la navigation dans les eaux du Saint-Laurent, mais il n'y a pas eu de plan d'ensemble et voici quelle est aujourd'hui la situation. Au Nord-Ouest, nous avons, ou nous aurons avant longtemps, plusieurs voies ferrées—le Pacifique canadien, le Canadian Northern et probablement le Trans-Canada et le Grand Tronc-Pacifique— qui desserviront ce vaste territoire et qui apporteront dans nos ports de mer les récoltes de là-bas. En présence d'un tel état de choses, le patriotisme n'impose-t-il pas au gouvernement ainsi qu'aux membres de la députation l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour retirer tout le profit possible du transport du grain du Nord-Ouest vers l'est du Dmonion du Canada ? Je suis carrément en faveur d'une politique qui, en tenant compte des obstacles naturels, rendrait obligatoire le transport à travers le territoire canadien de chaque boisseau de grain récolté dans les provinces de l'ouest, et qui contribuerait par là aux progrès de nos villes du littoral de l'Atlantique et des rives du Saint-Laurent.

Mon très honorable ami, le leader de la Chambre, dit que le gouvernement est à la veille de nommer cette commission. Elle n'est pas encore instituée. On ne semble même pas tomber parfaitement d'accord sur les noms de ceux qui en feront partie. Je suis certain que nous regretterons tous que sir William Van Horne ne puisse accepter d'en être le président, car personne n'était plus compétent que lui pour remplir le poste de chef d'une commission qui décidera dans une certaine mesure du programme du gouvernement sur cette question des moyens de transport. On a mentionné d'autres noms. J'ai le plaisir de connaître M. Harold Kennedy et, s'il avait pu accepter, tous ceux qui le connaissent auraient été convaincus que les intérêts du pays ne pouvaient être remis entre de meilleures mains. Quant à M. Bertram je ne le connais pas. On me dit que c'est un constructeur de navires, mais, j'ignore s'il possède les connaissances nécessaires pour occuper le poste qu'on veut lui confier. Au sujet de M. Fry, l'honorable premier ministre me permettra de lui dire qu'il y a à Québec dix, et même vingt citoyens plus en état que lui de remplir cette mission à la place de M. Harold Kennedy. Je n'ai rien à reprocher à M. Fry ; c'est un Québecquois estimable ; mais, tout ce qu'on sait de lui c'est qu'il fut agent du Lloyd à Québec pendant nombre d'années. Il me semble que si cette commission doit être créée, le gouvernement devrait tout d'abord chercher à obtenir, sans tenir compte de leurs tendances politiques, les plus beaux talents du pays, sans s'occuper de la dépense car tous les députés conviennent que cette question est la plus importante dont le parlement ait été saisi. Quant à moi, je déclare que je n'ai pas foi à une administrattion des affaires publiques qui a lieu à l'aide de commissions. Je crois que le devoir incombe au gouvernement de trancher lui-même les questions qui se présentent. A l'avènement de la présente administration, en 1896, on a proclamé par tout le continent et d'une extrémité à l'autre de l'Europe que c'était la plus belle pléiade d'hommes pratiques qui eut jamais existé, et il me semble que les hommes distingués que je vois devant moi, mon très honorable ami—le leader du gouvernement, le ministre des Chemins de fer et Canaux et mon honorable et savant ami, le ministre de la Justice, qui a étudié la question auraient dû former la commission chargée de recueillir les renseignements nécessaires pour permettre au gouvernement de se présenter devant la Chambre avec un programme arrêté. Lorsque j'ai dit il y a un instant que je n'avais pas foi à l'administration des affaires au moyen de commissions, le premier ministre a souri ; ce sourire

si bénévole que nous lui connaissons tous s'est épanoui sur sa figure. Cependant, en 1899, mon honorable ami, le député de Toronto-ouest, n'a probablement pas cru que le gouvernement se composait d'une belle pléïade d'hommes pratiques et il a jugé qu'il était nécessaire de nommer une commission avec mission de s'enquérir et de faire rapport sur la ligne de conduite que le gouvernement devrait adopter.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a maintenant une plus haute opinion de nous.

M. CASGRAIN : Non. Je ne suis pas encore converti ; pourtant, il me semble que, après le temps qui s'est écoulé depuis que le député de Toronto-ouest l'a mis sur la trace en prononçant ce discours si fécond en renseignements et après les débats qui ont eu lieu depuis lors dans cette enceinte, le gouvernement devrait être en mesure de faire connaître à la Chambre quelle décision il a prise. Je n'ai pas foi aux commissions pour l'administration des affaires. Vraiment, je ne crois pas qu'en vertu de la constitution le gouvernement puisse se désintéresser d'une affaire d'une aussi grande importance et laisser à des gens qui ne sont pas comptables au parlement le soin de la trancher.

Pourtant, voici le problème qui se pose : comment transporterons-nous les produits des terres emblavées de l'ouest vers les ports canadiens en passant sur le sol du Canada. Nous n'avons pas encore trouvé la solution de ce problème.

Nous allons nommer une commission ; avant que celle-ci puisse présenter un rapport, la session sera terminée, dut-elle durer jusqu'en août ou en septembre. Les commissaires devront recueillir des renseignements dans toutes les parties du pays, afin de connaître à fond nos moyens de transport ; mais, dans l'intervalle, le trafic de l'ouest que nous désirons diriger vers nos ports canadiens aura pris une autre route.

La droite, j'en suis persuadé, désire aussi vivement que nous voir nos propres ports prospérer ; cependant, l'expérience nous a appris qu'il sera extrêmement difficile de ramener vers les voies canadiennes et les ports du pays sur l'Atlantique ou le fleuve Saint-Laurent le trafic de l'ouest lorsqu'une fois il aura été dirigé vers les ports des Etats-Unis. Il y a quelque temps, un homme qui fait incontestablement autorité dans les questions de chemin de fer nous a dit que nos tuyaux étaient trop étroits pour l'auge de notre moulin.

Il est temps d'élargir nos ports du Saint-Laurent et du littoral de l'Atlantitque. Il est temps d'agrandir les artères par où passe tout ce qui nous vient de l'ouest. Il est temps de fournir les moyens de transporter les énormes productions de l'ouest vers nos propres ports.

Selon moi, les ports de Montréal et Québec et les autres ports importants du Saint-Laurent devraient être libres. Le gouvernement se vante d'avoir un excédent énorme, disons, de $13,000,000. Il se vante d'avoir eu le plus fort excédent dont notre histoire fasse mention. Eh bien, il est temps d'employer cette somme considérable à l'outillage des ports canadiens du Saint-Laurent et de l'Atlantique de manière à les mettre en état de recevoir les produits considérables du Nord-Ouest.

J'ai toujours désiré, et je désire encore, favoriser par tous les moyens le développement de notre Nord-Ouest. J'ai prononcé mes premières harangues politiques en faveur de l'acquisition de cette partie du pays. J'étais persuadé à cette époque que l'acquisition de ce territoire profiterait considérablement au Canada tout entier.

Le gouvernement conservateur d'alors était blâmé par le parti libéral au sujet de sa politique concernant le Nord-Ouest ; aujourd'hui, cependant, la sagesse de la politique conservatrice est reconnue et des députés de la droite sont obligés d'admettre que la prospérité du Canada dépend en grande partie des richesses abondantes que procure le Nord-Ouest.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que la population du Nord-Ouest a contracté une dette envers les habitants de l'est canadien. Certains journaux expriment l'opinion que les citoyens du Nord-Ouest n'ont cure de l'est, que tout ce qu'ils désirent c'est de vendre leur grain et qu'il leur importe peu que ce grain soit exporté par la voie canadienne ou par les ports américains. Je suis persuadé que ces déclarations ne réflètent pas l'opinion véritable de nos amis de l'ouest et je ne doute pas que ces derniers soient prêts à approuver aussi pleinement que possible la politique patriotique qui consiste à faire transporter le grain canadien vers des ports canadiens à travers le territoire canadien. Je ne suis pas de ceux qui croient que les améliorations dont j'ai parlé coûteraient trop cher. Nous pouvons creuser le Saint-Laurent et nos canaux à une profondeur suffisante pour nous permettre d'exporter notre grain de Québec ou de Montréal. Examinons ce que les Américains ont fait pour établir des ports, des voies navigables et d'autres moyens de transport depuis l'ouest jusqu'à l'est. La population de notre pays est en tous points aussi patriotique que celle des Etats-Unis. Si nous désirons que notre pays progresse comme les Etats-Unis ont progressé, il ne faut pas négliger les chances qui s'offrent à nous. Nous devons être en mesure d'accomplir tout ce que l'argent et le patriotisme permet d'accomplir.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations à huit heures.

M. CASGRAIN : A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je parlais de l'ac-

quisition du Nord-Ouest. Certes, je ne regrette pas un seul sou de la somme généreuse que le Canada a dépensée pour acheter les territoires du Nord-Ouest. Si c'était à recommencer, je favoriserais volontiers tout projet d'annexer au pays ces vastes territoires qui ont été si profitables au Canada tout entier. Je déclare pourtant que le pays doit maintenant recueillir les fruits des fortes dépenses qu'il a faites alors. On a dit que le transport du grain par la rive nord du lac Supérieur ne saurait être profitable ni aux voies ferrées ni aux agriculteurs de l'Ouest. Cependant, il est généralement admis, il me semble, qu'on peut voiturer le grain jusqu'à Port-Arthur ou à Fort-William, puis le verser dans les barges qui l'apporteront dans nos ports du Saint-Laurent, ou le confier à d'autres tronçons de notre réseau de chemins de fer se dirigeant vers Halifax ou Saint-Jean. Alors, quel devoir nous incombe évidemment ? Celui d'améliorer nos voies navigables de manière à offrir la route la moins coûteuse et la plus directe vers l'Europe. Il en coûtera une forte somme, dit-on. Qu'importe ? Nous avons les capitaux, je le disais cet après-midi, nous nous enorgueuillissons des excédents considérables que nous avons. Il me semble que le gouvernement ne saurait mieux faire que d'employer ces excédents et les fortes sommes que le pays contribue à développer nos ports de mer. Ce que je préconise c'est l'adoption dans le moment actuel d'une politique hardie. Une telle politique s'impose, il me semble, au gouvernement et à la députation. Autrefois, lorsque la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique fut décidée, on disait que c'était une entreprise téméraire et nos amis de la droite ont déclaré à mainte et mainte reprise que cette voie ferrée ne rapporterait jamais assez pour payer le prix de l'huile nécessaire pour graisser les essieux des wagons. A vrai dire, la situation a changé depuis et nous savons maintenant que ce même chemin de fer est le plus puissant facteur de la prospérité du Canada. Nos devanciers dans le parti conservateur ont adopté une politique hardie lorsqu'ils conclurent avec un syndicat un marché pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils ont été hardis, en 1882, je crois, de prêter $20,000,000. A cette époque, il fut stipulé que la voie serait terminée en 1891 au plus tard. Mais, dès 1886, elle était construite d'une extrémité à l'autre et les marchandises affluaient vers les ports de l'est du Canada. Aujourd'hui, le Canada exige une compensation pour les sacrifices qu'il s'est alors imposés, et la meilleure compensation possible serait la création de ports sur les rives du Saint-Laurent et le littoral.

Mon honorable ami le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton), m'a paru soutenir les prétentions de Québec à l'encontre des revendications de Montréal. Ces deux ports n'ont pas lieu de se jalouser et ne se jalou-



sent pas ; chacun a ses avantages, et doit recevoir du gouvernement et du pays l'aide généreuse qu'il mérite. A vrai dire, Montréal est plus rapprochée des champs de blé du Nord-Ouest. Vu la position qu'il occupe, vu qu'il est le centre commercial de l'une des principales provinces du Dominion, Montréal sera toujours un grand port d'exportation. Je ne prendrai pas fait et cause pour Québec à l'encontre de Montréal, ni pour Montréal à l'encontre de Québec. Mais je dis, comme je le disais cet après-midi, que ce qu'il faut faire, ce que le gouvernement devrait entreprendre, c'est de faire des ports libres de Montréal et des autres principaux ports canadiens. Et ce n'est pas tout. S'il est vrai qu'en été au moins nous pouvons utiliser le Saint-Laurent pour le transport des marchandises, nous devrions approfondir le chenal entre Québec et Montréal, l'éclairer et le baliser de manière à rendre la navigation dans les eaux du Saint-Laurent aussi sûre jour et nuit que la navigation en pleine mer. Il est vrai que, dans le cours régulier des évènements, les plus gros navires, ceux qui se construisent actuellement, les vaisseaux d'un fort tonnage, ne pourront probablement pas remonter jusqu'à Montréal. Ceux-là arrêteront à Québec. Et voici ce que je reproche au gouvernement dans cette affaire—il ne remplit certainement pas son devoir envers Québec, il ne fait pas ce qu'il devrait faire en faveur de cette ville, vu la position qu'elle occupe et l'appui loyal que Québec et le district environnant lui ont toujours donné.

Voyez ce qui se passe. L'an dernier, lorsque cette question a été soulevée, mon honorable ami, le député de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte), à titre de ministre des Travaux publics, a soumis un projet en vertu duquel, disait-on, on consacrerait au moins un million de dollars pour améliorer le port de Québec. Quelle est la situation à Québec aujourd'hui ? Combien y a-t-il de mouillages pour les navires océaniques ? Combien y a-t-il d'élévateurs? Quels aménagements y a-t-il à Québec pour les bâtiments de mer? Je sais bien que nos amis de la droite peuvent dire, non sans raison, qu'on a fait erreur, lorsqu'on a dépensé de fortes sommes dans le port de Québec. Cependant, il faut accepter la situation telle que'lle est aujourd'hui. Les conditions ne sont plus les mêmes. Si le port de Québec était convenablement outillé, il y a lieu de croire que de gros navires y prendraient leur chargement et, de fait, presque chaque jour de grands bâtiments se rendraient à Québec y prendre leur cargaison, s'il y avait assez d'espace dans le port. Je lisais l'autre jour dans les journaux qu'il n'y avait à Québec qu'un mouillage propre à recevoir un gros vaisseau et que lorsqu'il s'en présentait un deuxième, celui-ci devait jeter l'ancre au large en attendant que le premier fût déchargé.

Voilà un état de choses auquel le gouver-

nement aurait dû remédier avant aujourd'hui. Et si on nous donne la commission qu'on nous a promise, voilà l'une des questions dont elle devra s'occuper en premier lieu. L'autre jour encore, j'apprenais que le "Monteagle" s'est rendu à Québec pour décharger sa cargaison, mais que les entrepôts des quais étaient si encombrés qu'ils ne pouvaient plus recevoir de marchandises. Il me semble qu'un tel état de choses suffit à démontrer au gouvernement qu'il n'a pas rempli son devoir envers la ville de Québec. Je me rappelle bien que, lorsque l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) eut soumis son plan à la Chambre, "Le Soleil", l'organe du gouvernement à Québec a publié sur le sujet des articles précédés de gros titres. Ainsi, le 29 juillet 1902, il publiait un article sous les titres suivants :

Hourrah pour Québec !

Construction d'une jetée depuis le quai de Conmer jusqu'à Beauport.

Le ministère des Travaux publics commencera les travaux.

Puis venait un article racontant au long les avantages que la ville de Québec retirerait de cette entreprise. Plus tard, le 8 août, paraissait un article sous les titres suivants :

Bonne nouvelle pour Québec.

Annonce demandant des soumissions.

Chèques acceptés.

——et l'article disait que ces jetées ou quais seraient construits depuis le bassin Louise jusqu'à Beauport. Maintenant, en ouvrant les "Débats" du même jour, que trouve-t-on? On trouve ce plan expliqué à la Chambre par le ministre des Travaux publics qui disait :

Quoi qu'il en soit, le port de Québec n'a aucun outillage. Dans tout le port, un seul grand navire peut accoster à la fois. Un navire qui veut charger ou décharger à cet endroit doit, soit se servir d'allèges ou jeter l'ancre au milieu du fleuve. Nous considérons que le temps est arrivé d'outiller le port de Québec. J'ai ici un plan des améliorations à faire, et j'invite mes honorables collègues de la Chambre de venir l'examiner avec moi.

Je me rappelle que l'honorable député déplia le plan sur le bureau de la Chambre.

On y voit le fameux bassin Louise dont nous avons tant entendu parler, il y a quelques années. Notre intention est d'y installer quatre mouillages pour les plus grands navires. Il y aura quarante pieds d'eau à la marée haute. Il va sans dire que les pilotis seront enfoncés plus profondément que les anciens, afin de leur donner plus de solidité. Ces travaux que j'ai l'intention de faire exécuter graduellement coûteront environ $1,000,000.

Si je comprends bien, le gouvernement n'entend maintenant établir à Québec un mouillage que pour un seul vaisseau, et non pour quatre, comme il avait alors décidé d'en établir un. Aujourd'hui, on se propose de consacrer $200,000 aux travaux du port de Québec, au lieu de $1,000,000 conformément à la ligne de conduite que le gouvernement s'était alors tracée. C'est une injustice non seulement à l'égard de Québec, mais à l'égard de tout le pays. Si nous adoptons cette politique qui repose sur le principe qui dit que "les tuyaux ne doivent pas être trop étroits pour l'auge du moulin," nous devrons faire en sorte d'outiller à la première occasion le port de Québec de manière à pouvoir recevoir à Québec comme à Montréal le grain qui sera apporté de l'ouest et à pouvoir le mettre à bord des vaisseaux qui le transporteront vers les ports européens. Je ne saurais comprendre pourquoi le gouvernement a modifié ses projets, pourquoi il ne suit pas la ligne de conduite qu'il fit connaître à la Chambre l'an dernier ; je ne saurais comprendre pourquoi il ne réalise pas cette année le vaste projet que "Le Soleil" a annoncé à grand renfort de trompettes par toute la province de Québec.

Cet après-midi, mon très honorable ami le premier ministre a parlé de plusieurs projets de construction de voies ferrées qui étaient à l'étude. Il nous a entretenus du chemin de fer Canadien du Pacifique, du Canadian Northern, du Grand Tronc Pacifique et du Trans-Canada. C'est avec plaisir que j'ai entendu mon très honorable ami déclarer que le gouvernement se proposait de subventionner quelques-uns de ces chemins de fer, mais qu'il n'avait pas encore arrêté définitivement son choix. J'ai été tant soit peu surpris d'entendre certains députés déclarer qu'ils ne connaissaient rien du Trans-Canada, que c'était une voie ferrée dont personne ne connaissait rien, qu'ils ne savaient pas quel serait son point de départ, quel serait son parcours ou le pays qu'elle desservirait.

En parlant de cette ligne, j'anticipe peut-être quelque peu, car je crois savoir qu'une députation de Québec doit se présenter demain devant le comité des chemins de fer et Canaux et lui donner, au sujet du Trans-Canada, tous les renseignements désirables. Je dirai cependant que ce chemin s'étend presque en droite ligne de Québec ou à un certain point au nord de Québec jusqu'à Port Simpson sur l'océan Pacifique. D'après ce que nous en savons, il traverse une région encore inculte, mais tout à fait susceptible de produire autant de blé qu'il s'en produit plus au sud. Il est très éloigné de la frontière, et si jamais, ce qu'à Dieu ne plaise, il se déclarait entres les Etats-Unis et le Canada une guerre pendant laquelle d'autres chemins de fer tomberaient peut-être facilement aux mains de l'ennemi, le Trans-Canada, beaucoup moins exposé aux attaques, pourrait sûrement et facilement transporter nos troupes d'une extrémité du Canada à l'autre. Les lignes télégraphiques qui s'étendraient sur tout le parcours de ce chemin se trouveraient également éloignées de la frontière, et grâce à elles, nos communications ne souffriraient pas d'interruption. Il est un autre point que je puis signaler, c'est que le Trans-Canada développera une partie importante de la province

de Québec. D'après ce que je connais et d'après les renseignements qu'on nous a donnés, je ne puis croire que le Grand-Tronc Pacifique offre ces avantages-là. Si je comprends bien le plan qu'on a imposé à cette compagnie, son chemin devra traverser une partie de la province de Québec à laquelle il ne profitera pas, et le reste de la province, en somme, n'en retirera aucun profit. Si les renseignements que j'ai recueillis sont exacts, je puis dire que ce projet est en quelque sorte impraticable et qu'on l'a mis au jour dans le seul but de tromper la population de Québec.

Quant à la Compagnie du Trans-Canada, je puis dire qu'elle se compose des premiers citoyens de Québec; ceux des honorables députés qui les connaissent savent qu'ils sont énergiques, entreprenants et que, si le gouvernement veut les appuyer, ils pourront obtenir en Angleterre autant de capitaux que le Grand Tronc Pacifique le pourra lui-même.

Maintenant, M. l'Orateur, veuillez me permettre de faire une courte analyse de ce que je crois être la véritable situation. Premièrement, le cabinet a songé trop tard à instituer une commission ayant pour objet de découvrir quels seraient les meilleurs moyens d'effectuer les transports à travers le Canada; deuxièmement, après toutes les discussions dont cette Chambre a été témoin, il devrait être assez bien renseigné pour prendre une détermination et la faire connaître à la Chambre; troisièmement, il est contraire à l'esprit de notre constitution que l'on cherche à gouverner au moyen de commissions et le cabinet devrait se charger lui-même d'arriver à une conclusion et déclarer à la députation et au pays quelle est son attitude relativement à cette importante question.

M. OLIVER : Bien que je représente la partie du pays que la question des transports intéresse le plus, on voudra bien ne pas juger trop inconvenant que je prenne part à ce débat. La question qui nous occupe a déjà donné lieu à plus d'une discussion, mais j'ajouterai que la députation la comprend d'une tout autre façon que moi-même, parce que je la considère au point de vue de l'ouest qu'elle intéresse tout spécialement.

Le Canada s'étend de l'Atlantique au Pacifique, soit une distance de 3,000 milles ; je serais donc porté à croire qu'on entend par transport, au point de vue national, le voiturage de denrées d'un océan à l'autre, ou sur une partie de cette distance. Mais il ressort du présent débat et de ceux qui ont déjà eu lieu, qu'il faut entendre par là non pas le voiturage des denrées et objets d'alimentation mais tout simplement leur transbordement des chemins de fer aux bateaux ou des bateaux aux chemins de fer et de là jusqu'à un lac ou jusqu'à un port océanique. Or, quant à nous, habitants du Nord-Ouest, l'aménagement d'un port océanique, le voiturage des produits canadiens par voies canadiennes nous intéressent bien comme Canadiens, mais non comme habitants du Nord-Ouest. A ce dernier titre et au point de vue local ou régional nous n'avons aucun intérêt particulier à l'aménagement de ces ports. Cependant ce n'est pas à ce point de vue là que nous nous plaçons, nous voulons traiter cette question comme doivent le faire des Canadiens désireux de former une nation canadienne et de voir progresser l'est aussi bien que l'ouest du pays.

Nous sommes donc disposés à voter des crédits pour faire de Montréal et de Québec des ports océaniques, mais nous ne voulons pas qu'il soit dit que le Nord-Ouest a tout spécialement intérêt à leur création. La grand question des transports, c'est celle-ci : Quels sont les moyens les plus économiques de transporter les produits et les denrées pour le plus grand avantage du producteur et du consommateur Il me semble qu'on s'éloigne étrangement de la véritable question en se limitant à la considération du port où le steamer devra recevoir les marchandises qu'on lui aura expédiées de l'entrepôt. Je prie la députation d'étudier la question ainsi posée. Notre richesse provient de notre moisson et la question des transports n'a d'importance pour nous que selon qu'elle affecte la valeur de cette moisson. Réduire les frais de transport d'un centin par boisseau, c'est augmenter d'autant le commerce du Canada, que cette moisson soit expédiée à l'étranger d'un port ou d'un autre. Or, est-il plus important pour le Canada que cent millions de boisseaux de grain vaillent un centin de plus par boisseau ou qu'ils soient expédiés à l'étranger d'un port particulier ? Augmenter la valeur de la moisson par la réduction des frais de transport, c'est favoriser le commerce du pays et faire du bien au pays lui-même, mais vouloir forcer le trafic à prendre telle ou telle direction ce n'est rien ajouter au commerce du pays et c'est travailler sans profit. Traitons toute chose suivant sa valeur. Nous voulons que les produits canadiens se transportent par voies canadiennes, nous voulons voter les crédits nécessaires à l'aménagement des ports, mais je me permettrai de dire aux honorables députés que les $6,000,000 qu'on aura consacrés à l'aménagement du port de Montréal n'augmenteront probablement pas de plus d'un centain par boisseau la valeur de nos exportations de grain ; c'est ce que je crois pouvoir dire en considérant la question à son point de vue extrême. Or, on pourrait ajouter cette plus-value d'un cent par boisseau aux moissons de l'ouest beaucoup plus facilement par la réduction des tarifs de chemins de fer que par l'aménagement du port de Montréal. S'il s'agit de transport, parlons de transport et de réduction de frais de transport ; mais s'il est plutôt question de points d'expédition, parlons de cela et de la simplification des moyens d'expédition. Si je ne me trompe, l'honorable député de Norfolk-nord a dit ici aujourd'hui même que le New-York Central

transporte le blé de Buffalo à New-York pour un peu moins de deux cents le boisseau.

M. CHARLTON : Ce que j'ai dit, c'est qu'il pouvait le transporter pour ce prix là.

M. OLIVER : L'honorable député pourrait-il nous dire pour à peu près quel prix il le transporte ?

M. CHARLTON : Pour à peu près trois cents ou trois cents et demi par boisseau.

M. OLIVER : Disons quatre cents. La distance est d'environ 400 milles, à peu près la même que de Winnipeg à la Baie du Tonnerre, et pour cette distance là il nous faut payer douze cents par boisseau. Cependant, le transport de ce même grain, de Buffalo à New-York, ne coûte que quatre cents par boisseau. Veut-on réduire les frais de transport ? Eh bien! qu'on fasse cette réduction quant au grain transporté de Winnipeg à Port-Arthur et qu'on ajoute la différence au commerce de ce pays au lieu de l'ajouter aux dividendes des compagnies de chemins de fer. On réduira les frais de transport en améliorant, en augmentant l'aménagement de nos chemins de fer et en faisant de temps à autre de meilleurs arrangements par rapport au contrôle de leurs tarifs, c'est-à-dire, en tirant avantage des facilités dont nous les aurons pourvus.

Pour moi, et c'est aussi le sentiment de la plupart des habitants de l'Ouest, je ne songe pas à réduire les frais de transport par l'amélioration de notre réseau actuel de canaux ni par l'établissement d'un autre système. La supériorité de nos canaux au point de vue du génie qui a présidé à leur construction nous est un légitime sujet d'orgueil, mais ils n'ont pas du tout réussi à attirer de notre côté le commerce de l'Amérique du Nord. Nous ne devons donc pas songer d'établir un autre système de canaux pour arriver à réaliser des espérances que l'expérience de celui que nous avons déjà a si malheureusement fait avorter. Les canaux sont du domaine du passé. Le Canada a virtuellement perdu l'argent qu'ils lui ont coûté et, à mon avis, il ne doit plus en avoir à consacrer ni à la construction de celui de la Baie Georgienne ni à d'autres. Pour ce qui est de l'aménagement des ports, nous croyons tous que notre trafic devrait passer par nos propres ports et que ceux-ci devraient être outillés de façon à pouvoir répondre à ses exigences; mais, en toutes choses il y a une limite et il faut savoir la respecter. N'étant pas exposé aux conséquences du vote qui peut se donner dans ces endroits-là, je suis libre de dire certaines choses peut-être susceptibles de déplaire à ceux des honorables députés qui les représentent. Pour qu'un port soit choisi comme port national il faut qu'il soit plus propre que tout autre à le devenir; or, en déclarant qu'à tout ce que nous avons déjà dépensé pour cette fin, il va falloir encore $6,000,000 pour faire de Montréal le port national du Canada, on prouve par le fait même que Montréal ne répond pas à l'idée d'un port national, qu'il lui faut renoncer à l'ambition d'en devenir un et que nous devons jeter les yeux sur une ville plus rapprochée de la mer, c'est-à-dire sur Québec. Si nous ne pouvions nous rendre à la mer qu'en passant par Montréal, force nous serait bien de dépenser tous ces millions ; mais nous ne sommes pas dans cette obligattion. Nous avons à notre disposition tout le Saint-Laurent. On me dit—et j'ai lieu de le croire—qu'entre Trois-Rivières à Québec les navigateurs n'ont pas à redouter de ces obstacles qui rendent l'accès de Montréal si difficile ; que nous pouvons répondre aux exigences sans faire remonter les grands steamers au delà de Trois-Rivières et tout en évitant les énormes dépenses qu'il faudrait faire pour les amener jusqu'au port de Montréal, quand, d'ailleurs, rien ne nous lie.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député (M. Oliver) me permettrait-il de lui faire remarquer qu'il parle là de la partie la plus dangereuse du Saint-Laurent.

M. OLIVER : Où ?

L'honorable M. TARTE : Entre Québec et Trois-Rivières. Le cap à la Roche est l'endroit le plus dangereux du Saint-Laurent.

M. OLIVER : Je suis bien prêt à le reconnaître, mais je comprends également que c'est entre Trois-Rivières et Montréal que les plus fortes dépenses ont été faites.

L'honorable M. TARTE : Oh non; bien loin de là.

M. OLIVER : J'accepte cette rectification. Je suis loin de connaître aussi bien tous les détails que l'honorable député (M. Tarte). Cependant, je répète que ces dépenses sont trop élevées pour les résultats qu'elles rapportent ; et lorsque nous avons un port en eau profonde à Québec, nous n'avons pas les moyens de dépenser un si grand nombre de millions pour faire de Montréal un port océanique, alors que la nature s'y oppose. Comme les orateurs qui m'ont précédé se sont considérablement éloignés de la question, je me permettrai de suivre leur exemple jusqu'à un certain point.

On a parlé d'un port d'hiver océanique pour le chemin de fer projeté du Grand-Tronc. Nos amis des provinces maritimes sont, paraît-il, disposés à combattre ce projet de toutes leurs forces, à moins que l'on convienne de relier cette ligne à un port océanique des provinces maritimes durant l'hiver. La seule difficulté, c'est qu'ils ne paraissent pas s'entendre sur le choix de ce port d'hiver canadien. Pour ma part, je considère qu'il n'y a qu'un port dans les provinces maritimes qui puisse offrir les facilités voulues pour l'expédition du trafic durant l'hiver, et c'est le port de Saint-Jean. Si les gens des provinces maritimes veulent s'unir pour favoriser le port de Saint-

Jean, ils recevront certainement l'appui d'un grand nombre de nos amis de l'ouest. Nous voulons un port d'hiver océanique sur le sol canadien, mais nous ne pouvons avoir un port ambulant.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. OLIVER : Il ne faut pas non plus que ce port soit trop éloigné du centre de la production. Je tiens à dire à mes amis des Provinces maritimes que c'est Saint-Jean ou rien. S'ils s'unissent pour favoriser Saint-Jean, ils peuvent compter sur mon appui. Je crois que nous pouvons faire de Saint-Jean notre port océanique, et s'il nous est impossible de nous entendre sur ce point, il est inutile de songer à considérer que la Compagnie du Grand Tronc aura un port d'hiver océanique sur le sol canadien.

M. BICKERDIKE : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Oliver) a dit que le gouvernement se proposait de dépenser $6,000,000 dans le port de Montréal ?

M. OLIVER : Non, j'ai dit que l'ex-ministre (l'honorable M. Tarte) avait prétendu que ces améliorations coûteraient $6,000,000.

M. BICKERDIKE : Si l'honorable député avait dit que le gouvernement se proposait de dépenser $6,000,000 dans le port de Montréal, j'y aurais immédiatement télégraphié la nouvelle.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas un montant si extraordinaire pour l'objet en vue.

M. OLIVER : Au sujet des projets du chemin de fer du Grand Tronc du Pacifique et du chemin de fer Canadien du Nord, quels sont véritablement les propositions relatives aux transports actuellement devant la Chambre et le pays. Il est certain que le développement de l'ouest exige la construction d'une autre voie ferrée par une compagnie indépendante, sinon par le gouvernement. La voie ferrée transcontinentale que nous possédons actuellement a atteint un bon but ; sa construction a développé une partie du pays, mais non le tout. Pour arriver à développer le pays tout entier, il nous faut d'autres chemins de fer. Il est préférable que ces voies ferrées additionnelles soient construites par une compagnie indépendante que par la compagnie qui possède le chemin de fer transcontinental actuel. Si de nouvelles lignes doivent se construire, il est préférable que ce soit par une nouvelle compagnie, cela fera naître la concurrence qui est préférable au monopole. Nous voyons donc avec plaisir ces deux nouvelles compagnies proposer de développer l'ouest de notre pays en y construisant deux chemins de fer.

On semble être sous l'impression qu'il n'y a de place que pour un seul de ces deux chemins de fer. Je ne connais pas actuellement l'état des besoins entre Winnipeg et Québec, mais je dis sans crainte que du Manitoba aux Montagnes Rocheuses non seulement il y a de la place pour deux chemins de fer, mais le besoin s'en fait absolument sentir pour développer cette riche et fertile bande de terre. Un chemin de fer est nécessaire à tous les quarante milles et je dirais même à tous les trente milles dans la région fertile. De la frontière du Manitoba aux Montagnes Rocheuses, il y a là une bande de terre de 100 à 200 milles de largeur dont chaque pouce est un sol absolument fertile. Un seul chemin de fer ne peut suffire à développer complètement cette région. Il en part deux ; il en faut plus que deux pour lui faire atteindre son plein développement. De même que nous avons besoin d'une autre ligne que le chemin de fer Canadien du Pacifique pour développer les Territoires du Nord-Ouest, de même avons-nous besoin de plus d'un chemin de fer pour développer cette bande de terre fertile. L'encombrement n'est pas à craindre dans la partie fertile du Nord-Ouest par la construction de deux voies ferrées. Cette bande de terre étroite qui s'étend de la frontière aux lacs, une distance de 100 milles, est traversée par cinq lignes de chemins de fer parallèles, et l'automne dernier elles étaient encombrées de grain. Si 100 milles de territoire fertile au Manitoba exigent cinq lignes parallèles pour suffire à son trafic, il est certain que deux voies ferrées ne seront pas de trop dans cete partie du pays située plus à l'ouest, dont le sol est également fertile, et qui comprend une bande de terre de 100, 200 et 300 milles de largeur.

Quant à l'aide à accorder pour la construction d'un chemin de fer dans cette région, le peuple apprendra avec plaisir la déclaration faite par le premier ministre cet après-midi qu'aucune subvention en terre ne sera accordée pour la construction de chemins de fer dans le Nord-Ouest.

La population de cette partie du pays est opposée à l'octroi de ces subventions en terre aux chemins de fer. Ce système a entravé le progrès du pays et nous ne voulons pas recommencer. C'est avec étonnement que j'ai entendu l'ex-ministre des chemins de fer (l'honorable M. Haggart) dire que ces subventions en terre aux chemins de fer dans le Nord-Ouest ont été accordées à la demande de la population de cette région. Cette prétention était absolument nouvelle pour moi, et il y a pourtant longtemps que je suis au courant des affaires du Nord-Ouest. Je serais étonné d'apprendre que ce fut à la demande des Métis qui, en 1885, ont exprimé leur opinion sur l'administration de ces terres de cette région en prenant les armes pour défendre ce qu'ils croyaient être leurs droits à ce sujet—et les Métis formaient la partie la plus importante de la population de l'ouest à cette époque. Quant à ces députations qui seraient venues demander au gouvernement de donner les terres du Nord-Ouest aux chemins de fer, je n'en ai jamais entendu parler. J'ignore qui pouvait en faire partie, mais je suis tenu d'accepter la parole de l'honorable député

sur ce point. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que ces délégations venaient du Nord-Ouest. Si je puis parler au nom de la population de ces Territoires, je dis qu'elle a été si maltraitée et qu'elle est tellement mécontente du chemin de fer actuel, qu'elle verrait avec un véritable bonheur, comme seul moyen de mettre fin à ses misères et de règler cette question du transport, la construction par le gouvernement d'un chemin de fer qui lui appartiendrait, sur lequel il exercerait tout le contrôle voulu, quand bien même il ne l'exploiterait pas lui-même. Mais je suppose que cette proposition ne recevra pas l'approbation de la Chambre, et qu'il faudra moyennant certaines considérations ou subventions, confier à certaines compagnies l'entreprise d'établir ce chemin de fer. A ce sujet, que l'on me permette de dire que la population de l'ouest s'attend à ce que toute aide accordée à une compagnie de chemin de fer pour la construction de sa ligne dans cette partie du pays soit compensée par un droit de réglementation des taux de transport de ce chemin. Notre prétention est : pas de règlementation, pas de subvention.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. OLIVER : Nous préférons accorder une subvention et avoir le droit de réglementer les tarifs, que de voir le chemin de fer construit sans subvention et que le gouvernement n'ait aucune juridiction sur ses taux de transport. Les tarifs sont tout. Nous pouvons attendre la construction du chemin de fer durant un an ou deux, mais si nous n'avons aucun contrôle sur les taux, nous sommes à la merci de la compagnie ; elle est notre maître à jamais, et nous sommes ses serviteurs. Quel que soit le marché conclu entre le chemin de fer et le parlement ou le gouvernement, nous voulons que pour chaque dollar accordé, soit sous forme de garantie ou en argent, on ait un contrôle équivalent sur les taux, un contrôle sérieux et effectif et non une juridiction illusoire. Le Canada tout entier ne peut consentir à augmenter la dette nationale pour aider à la construction de chemins de fer qui, une fois construits, seront exploités sans le moindre souci des intérêts du peuple de ce pays, tant de l'est que de l'ouest.

Les gens de l'est savent-ils où ils en sont réellement au sujet de cette question du transport ? Leur marché pour les produits de leurs fabriques et de leurs maisons de gros est dans l'ouest canadien et non ailleurs.

Ignorent-ils que les centres de fabrication et de production des Etats-Unis sont beaucoup plus rapprochés du Nord-Ouest canadien que les centres de fabrication et de production de l'est du Canada ? Ignorent-ils que la distance qui sépare cette partie du pays de Saint-Paul et de Minneapolis est beaucoup plus courte que de Toronto et Montréal ? Ignorent-ils qu'il leur faut obtenir non des taux égaux, mais des taux moins élevés par mille pour le transport des marchandises qu'ils expédient ensuite au Nord-Ouest, que les marchands américains paient pour le transport des marchandises qu'ils expédient de Minneapolis, Saint-Paul ou Chicago ? A cela on nous répond : Nous élèverons les droits. Mais ces droits, vous ne pouvez les élever suffisamment, car à mesure que vous les élevez, le chemin de fer augmente ses taux en proportion, afin d'inclure les droits. Vous ne retirez pas le bénéfice de ces droits ; il n'y a pas à se tromper sur ce point, le chemin de fer augmente ses taux en proportion. Que les honorables députés envisagent la question du transport à ce point de vue ; et quand ils auront à s'occuper d'une compagnie de chemin de fer, que ce soit demain ou plus tard, qu'ils comprennent bien que ce n'est pas tant le producteur de grain de l'Ouest qui a besoin d'exercer une certaine juridiction sur les prix exigés pour le transport de son blé sortant du pays, que le marchand ou le fabricant canadien pour les marchandises qu'il veut expédier dans l'ouest. Vous en avez plus besoin que lui de ce droit de règlementation, car si l'agriculteur de l'ouest est incapable d'expédier son blé par la voie canadienne, il peut le faire par la voie américaine; tandis qu'il vous faut absolument expédier vos marchandises par les chemins de fer canadiens. Qu'il n'y ait pas d'erreur sur ce point; l'est du Canada est vivement intéressé dans cette question de l'établissement des tarifs de transport sur tout chemin de fer qui pourra être construit et destiné à relier l'est du Canada avec l'ouest. Vous voulez commercer avec nous et nous le voulons aussi, par conséquent, il est autant dans votre intérêt que dans le nôtre de voir à ce que nos intérêts soient protégés en proportion du montant d'argent que nous payons ou des garanties que nous accordons.

M. KEMP : M. l'Orateur, la discussion actuelle est le résultat de deux questions posées cet après-midi au gouvernement par le chef de la gauche. Une de ces questions a trait à la commission que le gouvernement a promis de nommer, et l'autre se rapporte à ce projet de chemin de fer transcontinental dont on a tant parlé. Je n'entends pas entrer dans la discussion de cette question du transport dont il a été tant parlé cet après-midi et ce soir ; je me contenterai de dire quelques mots au sujet des deux questions posées par le chef de la gauche. Le député de Norfolk (M. Charlton) a soulevé un point important cet après-midi quand il nous a dit ce que coûtait le transport du grain de la tête des grands lacs à la mer. Il a prétendu que la voie la plus économique à partir de Duluth et de Port-Arthur était par Buffalo et New-York, et il a fait un excellent plaidoyer en faveur de cette dernière route. Mais il m'a paru quelque peu inconséquent avec lui-même, lorsqu'après nous avoir démontré les mérites de la route de Buffalo et New-York, il en est venu à traiter cette question du chemin de fer trans-

continental de Québec au Pacifique, alors qu'il a prétendu que s'il y avait moyen d'espérer que le gouvernement exploiterait honnêtement un chemin de fer national, c'est lui qui devrait construire cette voie ferrée.

Comme il venait d'alléguer que ce chemin ne pourrait transporter le grain à aussi bon marché que par voie de Buffalo et New-York, il est évident que s'il a insisté pour que le gouvernement se charge de l'entreprise, c'est parce qu'il croyait qu'aucune compagnie privée ne voudrait le faire.

Quant à la commission, le premier ministre nous a dit qu'elle avait pour but d'étudier la question des voies navigables et des ports canadiens—Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Saint-Jean, etc. On nous a dit qu'elle ne s'occuperait pas de la question du transport pour chemins de fer. Je considère que c'est là une erreur. Il me semble que cette commission, qui devait être nommée une couple de semaines après l'ouverture de la session, devrait avoir pour mission de s'occuper de la question du transport dans son sens le plus large possible. S'il est vrai, comme le prétend le député de Norfolk (M. Charlton), que le grain ne pourra jamais être transporté à aussi bon marcé par le nord du lac Supérieur, à travers une région où il est difficile d'exploiter des chemins de fer, et si nous nous laissons guider par des sentiments de patriotisme dans le développement des ports canadiens, cette commission devrait être en mesure de nous dire combien il en coûtera de plus pour transporter le grain du Nord-Ouest par cette nouvelle voie du nord traversant le territoire canadien.

Pour ma part, je suis bien disposé à appuyer cette idée patriotique, mais j'aimerais à savoir combien ce sacrifice nous coûtera quand je serai appelé à voter. Lorsque nous aurons obtenu le renseignement requis, nous serons en lieu de dire si nous devons ou non payer le montant requis. On nous dit qu'il est fort douteux que sir William Van Horne, dont le nom a été mentionné comme président de cette commission, consente à accepter la tâche. Il allèguera peut-être qu'il n'a pas besoin de l'avis ou des conseils des autres personnes que le gouvernement veut bien lui adjoindre dans cette commission. Ou bien, il dira qu'il est parfaitement qualifié pour conseiller le gouvernement immédiatement. Enfin, il pourra trouver bien d'autres raisons pour refuser d'agir en cette qualité. S'il décline l'offre qui lui est faite, je conseillerais au gouvernement de l'inviter à venir à Ottawa discuter la question avec les ministres, afin qu'ils puissent bénéficier de sa grande expérience. Quand bien même cette discussion prendrait des jours et des semaines, ce sera du temps bien employé, et le gouvernement aura reçu les conseils et entendu les avis d'un homme parfaitement qualifié pour parler de la question et au courant de ses moindres détails.

Il y a aussi la question du chemin de fer du Grand Tronc au sujet de laquelle le gouvernement a fait preuve de beaucoup de lenteur. Le premier ministre nous a dit qu'une mesure concernant un chemin de fer, que nous avons cru être celui-là, serait déposée sur le bureau de la Chambre dans une semaine ou deux.

Nous devons supposer que le premier ministre a voulu laisser entendre par là qu'une subvention en argent serait accordée à cette compagnie. Mais pourquoi le gouvernement ne s'est-il pas occupé de cette question avant aujourd'hui ? Nos moyens de transport actuels sont loin de suffire au transport des nombreux immigrants qui se dirigent vers le Nord-Ouest. Ce retard de la part du gouvernement est injustifiable. A la dernière session, il n'était pas prêt à discuter cette question, et il est encore incapable de le faire à l'heure actuelle. Il savait l'année dernière qu'un fort courant d'immigration se dirigeait vers notre pays, que cela exigeait des facilités de transport plus considérables, mais il n'eut pas le courage de s'occuper de la question, et l'on demanda à la population des Territoires d'attendre jusqu'à la présente session. Nous avons dépassé le milieu de la session et nous sommes encore dans l'expectative. Il est grand temps que le gouvernement prenne une décision à ce sujet. Il est temps qu'il fasse connaître la politique qu'il entend suivre relativement à cette grande question de l'établissement d'un chemin de fer transcontinental. Mais laissons de côté la question de la commission ainsi que celle du chemin de fer Canadien du Nord et de sa subvention, pour en arriver à cette autre grande question de la construction d'un autre chemin de fer transcontinental d'un port canadien sur l'Atlantique à un port canadien sur le Pacifique. Voilà un projet dont il est question depuis un an et plus, et au sujet duquel les partisans du gouvernement lui demandent depuis longtemps de se prononcer. Le comité des chemins de fer s'occupe actuellement de l'octroi d'une charte au Grand Tronc Pacifique. Quand il s'agit d'une entreprise de cette importance, il est du devoir du gouvernement de faire connaître sa politique avant que la charte soit accordée, car les membres du comité sont appelés à discuter ce projet de loi dans l'ignorance complète de ce qu'il entend faire à ce sujet.

Nous comprenons tous qu'aucun chemin de fer transcontinental ne sera construit à travers une région qui ne peut fournir d'ici à quelques années qu'un trafic limité, à moins de recevoir une aide quelconque en argent ou en terre de la part du gouvernement. Lorsque, devant le comité, nous avons essayé de connaître la politique du gouvernement sur la question de la subvention, on nous a dit qu'il ne s'agissait pas de cela, que le seule question soumise à la commission était celle de la charte de la compagnie, et que nous n'avions pas le droit d'entrer dans la discussion d'autres sujets, de sorte que nous ne sommes pas plus avancés. Quelle différence entre cette conduite et ce qui a eu lieu au sujet

d'une autre charte pour un chemin de fer transcontinental qui a été adoptée par le comité des chemins de fer à une allure de mille milles à la minute. Cette voie ferrée avait 3,000 milles de long et il fallut, paraît-il, à peine trois minutes pour faire adopter le projet de loi la sanctionnant. Mais en supposant que nous accorderions au Grand Tronc du Pacifique la charte actuellement devant le comité, avec tous les privilèges qu'elle contient, que pourrait-il arriver ? Ce projet de loi confère à la compagnie le droit d'exploiter les mines de houille et de fer, ainsi qu'une foule d'autres droits de propriété, auxquels je ne m'oppose pas, mais que je signale simplement à l'attention, afin de faire voir les vastes privilèges et les importantes concessions que demande la compagnie. Mais, en supposant que plus tard le gouvernement se déciderait de construire lui-même une voie ferrée transcontinentale, ou que d'autres compagnies offriraient des conditions plus avantageuses, cette question des droits acquis par cette compagnie en vertu de sa charte sera un obstacle sérieux à tout cela. On allèguera que le Grand Tronc Pacifique a encouru des dépenses considérables et est en possession de droits acquis.

J'insiste de plus, M. l'Orateur, pour que le gouvernement nous dise si c'est son intention de construire une voie ferrée de Québec ou d'un port quelconque des provinces maritimes à Winnipeg, ou bien s'il entend accorder une subvention à cet effet à une compagnie, en un mot, qu'il nous fasse connaître ses intentions à ce sujet ? Un député a parlé cet après-midi de la dette de reconnaissance que nous devons au Grand Tronc. Nous admettons tous que le Grand Tronc est le pionnier des chemins de fer de ce pays, et qu'il a fait beaucoup pour le Canada, mais si ses actionnaires n'ont pas retiré de cette entreprise tout le bénéfice qu'ils en attendaient, je ne sache pas que le peuple canadien en soit responsable en aucune manière. Pourrait-on l'accuser de s'être immiscé en quoi que ce soit dans l'administration des affaires de la compagnie, de manière à la mettre dans l'impossibilité de payer à ses actionnaires les dividendes auxquels ils avaient droit de s'attendre ? C'est à un point de vue d'affaires et non de sentiment qu'il faut se placer pour discuter cette question de chemin de fer transcontinental.

Si le gouvernement possédait l'habileté nécessaire et était animé du désir sincère de s'occuper de cette question du transport, il n'aurait pas besoin de nommer une commission. Pourquoi déléguer les pouvoirs du gouvernement à une commission ? Pourquoi demander à sir William Van Horne ou à n'importe quelle autre personne de faire connaître leur opinion au pays sur cette question ? C'est le gouvernement qui est responsable, et il y a déjà longtemps qu'il aurait dû faire connaître sa politique à ce sujet. Le fait de rejeter la responsabilité qui lui incombe sur une commission n'est pas en conformité avec les idées que nous nous sommes formées sur la responsabilité d'un gouvernement constitutionnel.

Nous voulons savoir aujourd'hui si c'est l'intention du gouvernement d'accorder durant la présente session du parlement une subvention en terres ou en argent, ou une aide quelconque, sous forme de garantie ou de débentures, en principal ou en intérêt, à un autre chemin de fer transcontinental ? Dans l'affirmative, a-t-il choisi un tracé dont les têtes de ligne sur le littoral seront situées sur le territoire canadien ? Si une pareille aide est accordée, le gouvernement se propose-t-il d'imposer comme condition que le trafic provenant de la ligne pricipale ou des embranchements de ce chemin de fer en destination du littoral sera expédié toute l'année par les ports de mer canadiens ? Le gouvernement a-t-il l'intention de préparer des plans et de formuler des conditions concernant la construction, l'outillage ou l'exploitation d'un pareil chemin de fer ? Dans l'affirmative, se propose-t-il de demander des soumissions publiques, afin de s'assurer auprès des syndicats ou compagnies, des conditions les plus avantageuses pour construire et outiller un pareil chemin de fer ?

Comme je viens de le dire, nous ignorons encore absolument quelle est la politique du gouvernement sur cette question. Nous voici rendu à plus de la moitié de la session, et durant le temps qui nous reste à passer ici, nous sommes censés discuter un grand projet de chemin de fer transcontinental, régler l'octroi de subventions, etc., le tout de manière à donner satisfaction au public. Le Globe de Toronto publie en caractères très apparents une dépêche dans laquelle il est dit que le premier ministre serait disposé, quant à lui, à garantir les obligations du chemin de fer. Quelles obligations ? Quelle route ? Quelles têtes de ligne ? Quelles conditions ? Le montant que le gouvernement doit garantir n'est pas indiqué. Voici quelles sont les en-têtes de cette dépêche qui est sous la rubrique ; Ottawa, le 20 mai :

Intérêt sur obligations garanti pour le Grand Tronc-Pacifique.

Politique du gouvernement pas encore décidée, mais le premier ministre semble personnellement disposé à conseiller de garantir l'intérêt—pas de subvention en terres.

Est-ce là tout ce que le gouvernement a pu faire au sujet de cette importante question? Nous avons le droit d'obtenir une réponse plus définie de sa part au sujet de cette question qui renferme l'un des plus grands projets qui ai jamais occupés l'attention publique depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous n'avons obtenu que bien peu de renseignements, et je suis bien désappointé de l'attitude prise jusqu'à présent par le gouvernement sur cette question.

M. OSLER : L'intérêt qu'on a porté à ce débat ainsi qu'à toutes les questions de transport, devrait suffire à convaincre le gouvernement que c'est là le problème le plus sérieux qu'il ait à résoudre. Bien entendu, quand je parle qu'on a montré de l'intérêt à la question je veux parler de la Chambre, non du gouvernement—ce dernier paraissant n'attacher aucune importance à la question. La Chambre était déjà saisie de cette question quand j'ai eu l'honneur d'y siéger pour la première fois et celle-ci a toujours paru provoquer beaucoup d'intérêt parmi la députation. Cette question de savoir comment nous allons transporter les produits du Nord-Ouest sur le marché anglais, qui est leur principal débouché, est la plus importante question qui agite en ce moment l'opinion publique au Canada. Il est donc de notre devoir d'envisager résolument ce problème et d'essayer de le résoudre, au lieu d'en remettre la décision de jour en jour ou d'année en année.

J'ai déjà fait connaître ma manière de voir sur la question des subventions aux chemins de fer. Mon opinion n'a pas changé depuis. Je persiste à dire que ce mode d'octroi de subventions aux chemins de fer est absolument vicieux. L'expérience des Etats-Unis sous ce rapport est là pour nous le prouver. Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper que, depuis 25 ans, pas un seul chemin de fer n'a obtenu de subvention du pouvoir fédéral ou des gouvernements d'aucun état, chez nos voisins; et les représentants de l'ouest admettront avec moi que l'ouest américain est assez bien pourvu sous le rapport des chemins de fer. Si le gouvernement juge à propos d'accorder de l'aide aux chemins de fer ou à des entreprises publiques, cela doit être fait dans l'intérêt général du pays, et non dans l'intérêt d'aucune région en particulier. Mais, à mon avis, le gouvernement commet une erreur en accordant de l'aide à une autre voie transcontinentale, comme on semble avoir l'intention de le faire ; comme l'a fait remarquer un honorable député, c'est placer la charrue devant les bœufs. La construction d'un autre chemin de fer aura pour résultat d'augmenter l'encombrement qui règne dans nos ports, ainsi que sur nos voies d'exportation et de forcer nos produits à prendre la direction des ports étrangers. La première chose que le gouvernement devrait faire relativement à cette importante question, serait de l'étudier sérieusement et de prendre une décision—si, toutefois, il est capable de prendre une décision sur quelque chose d'important, ce dont je doute fort.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au sujet des subventions.

M. OSLER : Il ne peut même prendre une décision sur cette question des subventions. Il ne sait à quel chemin les accorder ou quel doit en être le chiffre.

Tout ce que les honorables ministres savent, c'est qu'ils pourraient se l'accorder à eux-mêmes, en construisant un chemin de fer qui serait la propriété de l'Etat. La principale question qui agite en ce moment l'opinion publique est celle de savoir de quelle manière nous pouvons transporter notre grain et notre bétail du Canada, lieu de production, en Angleterre, lieu de consommation, aux conditions les plus avantageuses possibles. Et je dis à ce propos, que quand bien même on construirait vingt chechemins de fer transcontinentaux, on n'aura pas pour cela résolu ou commencé à résoudre cette question. Il faut commencer par déterminer où doit se trouver notre port d'été et notre port d'hiver. Si Montréal doit être notre port d'été, il faut dépenser de l'argent pour améliorer le chenal du Saint-Laurent, éclairer cette partie de la rivière, l'approfondir, la nettoyer et rendre l'accès de ce port aussi facile et aussi sûr que celui de Portland ou de Boston. Il est ridicule de supposer que nous pouvons exporter du grain par la voie du Saint-Laurent alors que les taux d'assurance sont de £2 et £4 par cent—comme ils l'ont déjà été—c'est-à-dire des taux plus élevés que ceux qui sont exigés de Boston ou de Portland pour transport par chemins de fer.

Si c'est Québec qui doit être choisi comme port d'été, il convient d'étudier la question sans retard et de prendre une décision finale. Je suis convaincu que les membres de la gauche appuieront toute dépense nécessaire pour faire de Montréal ou de Québec le port national du Canada. J'irai plus loin, et je dirai sans hésiter que toute la proposition ayant pour objet de faire de Montréal et de Québec des ports libres, recevra l'approbation générale du pays. Nous votons des sommes considérables pour le développement des chemins de fer et des entreprises publiques dans les différentes parties du Canada. Pourquoi cela ? Pour permettre aux agriculteurs et aux éleveurs de transporter leur grain et leur bétail à des prix moins élevés en Angleterre. Comment pouvez-vous améliorer davantage leur position ? Comment pouvez-vous atteindre ce résultat d'une manière plus certaine qu'en réduisant les taux de transport vers la mer, et en faisant du port d'expédition un port libre, en en faisant le meilleur port de l'univers ? Nous avons des obstacles à vaincre que l'on ne rencontre pas dans les ports de New-York ou de Boston, mais il suffit de se mettre à l'œuvre sérieusement pour les surmonter. Ce n'est pas vers ce but que nous marchons en construisant de nouveaux chemins de fer dans l'ouest, tandis que nous négligeons la chose la plus importante, c'est-à-dire l'établissement d'un port libre et à bon marché, et des taux de transport réduits sur les navires océaniques.

Si le gouvernement dépensait de l'argent pour faire de Montréal, de Québec, de Halifax ou de Saint-Jean des ports aussi parfaits que possible, munis de l'outillage le plus complet pour l'expédition des marchandises, il fe-

rait plus pour le pays qu'en accordant des subventions aux chemins de fer. Vu le développement rapide de l'ouest, je ne crois pas que la population de cette partie du pays ait à souffrir de l'absence de concurrence dans les chemins de fer ou du manque de voies ferrées. Quand bien même on construirait trois ou quatre lignes transcontinentales destinées à se faire concurrence, cela n'empêchera pas la récolte presque complète de grain d'être transbordée des wagons dans les navires qui voyagent sur le lac Supérieur. C'est par eau que le transport coûte moins cher, et je doute que ce soit une entreprise avantageuse que de construire des chemins de fer pour le transport du grain.

L'honorable député (M. Oliver) a fait une remarque que je désire contredire. Il a prétendu que les centres de distribution et de fabrication des marchandises destinées au Nord-Ouest étaient Chicago, Minneapolis et Saint-Paul, et que c'était de ce côté qu'il fallait chercher la concurrence dans le transport des produits vers l'est. Cette prétention est aussi étroite que fausse, à mon avis.

Je suis convaincu que nous devrions adopter une véritable politique nationale qui aurait pour résultat de créer dans notre pays des centres de fabrication et de distribution qui pourraient faire concurrence à ceux contre qui nous avons actuellement à lutter aux Etats-Unis. Si je dois en juger par le discours de l'honorable député d'Alberta, j'ai une confiance encore plus grande que la sienne dans l'avenir du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ceux d'entre nous qui vivront encore dix ans, verront dans Winnipeg, Port-Arthur et autres centres de l'ouest des véritables villes rivales de Minneapolis, Saint-Paul et Chicago. Si nous adoptons une véritable politique nationale, d'ici à quelques années, Winnipeg, Edmonton et Port-Arthur seront en état de fabriquer les marchandises dont la population de l'ouest a besoin à aussi bon marché que les fabricants de Saint-Paul et de Minneapolis. Les commencements seront peut-être un peu difficiles pour cette population, mais ce que je prévois là ne tardera pas à se réaliser. Actuellement, ils peuvent acheter dans l'ouest les instruments dont ils ont besoin à aussi bon marché que n'importe où ailleurs. Winnipeg est destiné à devenir un grand centre industriel, car elle sera bientôt pourvue de la force motrice électrique pour le quart de ce qu'elle lui coûte actuellement. Avant longtemps vous n'aurez plus besoin d'avoir recours à Chicago et aux autres villes de l'ouest américain pour obtenir les articles fabriqués dont vous avez besoin. Quand Winnipeg sera devenu un centre industriel, vous aurez là une population de 200,000 à 300,000 âmes ; Edmonton deviendra également une grande ville, et que l'on songe à ce que cela veut dire pour les petits agriculteurs établis près de ces grands centres. Quand le marché national est bon, on peut fabriquer des articles moins chers et obtenir des conditions de transport moins onéreuses sur les chemins de fer vu que l'on a du fret pour l'aller comme pour le retour. Je considère donc que si l'on envisage ce problème du transport dans un esprit large et patriotique, on ne tardera pas à le résoudre. Mais la première chose à faire est de mettre nos ports de mer, quels que soient ceux que nous choisissions, en état de lutter avec les ports de mer les mieux outillés de ce continent.

M. PRINGLE : La discussion a pris une ampleur remarquable et je ne retiendrai la Chambre que quelques instants. Dans le discours du trône prononcé le 13 mai, nous lisons le passage suivant :

> La grande affluence de peuple dans nos Territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers. Toute cette question de transport et d'installation de têtes de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Nous sommes au 26 mai et le premier ministre nous dit que cette commission promise dans le discours du trône n'est pas encore nommée. On nous dit aussi que le gouvernement n'a aucune politique arrêtée au sujet de cette ligne transcontinentale. Cette prétention est en contradiction complète avec les paroles prononcées par sir Charles Rivers Wilson, au cours d'une assemblée tenue à Londres le 16 avril dernier. Il déclara dans cette circonstance à ses actionnaires, que toute la question avait été discutée avec sir Wilfrid Laurier, le premier ministre de ce pays, que ce dernier et ses collègues s'occupaient de l'affaire, et qu'il n'y avait guère de doute qu'une aide suffisante serait accordée à cette voie transcontinentale. Il a ajouté :

> Le projet de loi a été soumis à la Chambre, et sir Wilfrid Laurier et ses collègues s'occupent de déterminer la nature et l'étendue de l'aide que le gouvernement doit accorder.

Si c'est le 16 avril, M. l'Orateur, que ce projet de loi a été soumis à la Chambre et si le premier ministre et ses collègues étaient alors en frais de discuter la nature de l'aide à accorder à cette entreprise, ne serait-il pas temps que le gouvernement nous ferait connaître la politique qu'il entend suivre sur cette question importante ?

Au comité des chemins de fer, où nous discutons présentement le bill du Grand Tronc Pacifique, les députés libéraux nous disent que nous devrions discuter ce bill comme si ce chemin ne devait pas recevoir de subvention ou d'aide du gouvernement. Mais, M. l'Orateur, il serait insensé de croire que le Grand Tronc Pacifique ne demandera pas l'aide du gouvernement, car sir Charles Rivers Wilson a dit bien clairement, à Londres, que la compagnie ne se serait pas lan-

cée dans cette grande entreprise qui pourrait l'entrainer dans de grandes pertes, si elle ne devait pas recevoir une aide substantielle de la part du gouvernement. Ce ne sont pas ses paroles textuelles, mais je les ai devant moi, et je dis qu'il serait insensé de la part des membres de cette Chambre de croire que le Grand Tronc Pacifique ne recevra pas d'aide du gouvernement.

Avant de continuer la discussion de ce bill important en comité des chemins de fer, je crois que le gouvernement devrait nous faire connaître ses intentions. Personne plus que moi n'est convaincu que le temps approche rapidement où nous verrons à l'ouest de Winnipeg un Canada plus grand que le Canada d'aujourd'hui. Nous savons tous que les Territoires du Nord-Ouest se peuplent très rapidement. Nous admettons tous qu'un deuxième transcontinental sera nécessaire ou du moins qu'il faudra améliorer beaucoup les facilités de transport de l'ouest à l'est. Mais, M. l'Orateur, lorsqu'un bill de l'importance du bill du Grand Tronc Pacifique est soumis à cette Chambre ou au comité des chemins de fer, il ne serait que juste d'avoir de la part d'un membre du gouvernement une déclaration faisant connaître la politique ministérielle au sujet de ce bill. L'honorable ministre des chemins de fer (l'honorable M. Blair), qui assiste à toutes les séances du comité des chemins de fer, n'a fait encore aucune déclaration. Cette question est certainement une des plus importantes qui aient été soumises au parlement depuis plusieurs années, mais elle est si importante que le gouvernement n'a pu évidemment décider quelle ligne de conduite il suivra à son égard et ne peut nous dire qu'elle est sa politique. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a dit qu'il était plus commode pour les habitants de l'ouest de faire trafic avec Chicago, Saint-Paul et autres villes des Etats-Unis qu'avec les villes de l'est du Canada. Ce que l'honorable député dit là n'est que la répétition de ce que disaient autrefois les fermiers de l'ouest américain lorsqu'ils prétendaient que la grande politique nationale de protection ne bénéficierait qu'à l'est des Etats-Unis, parcequ'il n'y avait pas alors de manufactures dans l'ouest. Mais je veux appeler l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il y a aujourd'hui 5,414 établissements manufacturiers dans l'Etat de Nébraska avec $71,982,127 de capital et une production annuelle de plus de $143,000,000 ; dans l'Iowa il y a plus de 14,000 établissements ; dans le Missouri plus de 18,000 ; dans le Minnesota plus de 11,000 ; dans le Kansas plus de 7,000 et dans le Dakota-sud, 1,639 établissements.

Dans presque tous les états de l'ouest s'élèvent aujourd'hui de grands établissements manufacturiers, et le jour approche où nous verrons s'établir dans Winnipeg d'aussi grandes industries qu'à Chicago. Nos amis de l'ouest montrent peu de sens politique en considérant cette question au point de vue provincial. Ils devraient considérer cette question au point de vue national, parce que ce qui est dans l'intérêt de la nation sera certainement dans l'intérêt des différentes provinces. Le gouvernement ayant promis que cette question ne subirait pas de retard, nous avons droit de savoir avant que le bill aille plus loin devant le comité des chemins de fer quelle est la politique ministérielle au sujet de ce chemin transcontinental. Mais, M. l'Orateur, c'est l'ancienne politique d'atermoiments, la politique du laisser aller. Nous avons vu par les discours de l'honorable député de Montréal (l'honorable M. Tarte), comment le gouvernement s'est conduit dans la question importante du tarif. Permettez-moi de citer quelques passages du discours de cet honorable député concernant la conduite que le gouvernement a tenue en 1897. Je ne veux pas discuter la question du tarif, parce qu'elle ne fait pas partie de ce débat, mais je veux seulement citer une partie du discours de l'honorable député afin de montrer comment le gouvernement a agi. L'honorable député de Sainte-Marie, Montréal, a dit :

> Comme de raison si l'on avait mis à exécution les anciennes déclarations de mes honorables amis du parti libéral, le tarif que nous avons aujourd'hui n'existerait pas. Nous aurions tout simplement ruiné et détruit le pays. Aucun gouvernement ne pouvait songer en 1897 a mettre à exécution les déclarations que quelques hommes publics avaient faites dans le passé.

Le Canada doit beaucoup à l'honorable député de Sainte-Marie, de Montréal (l'honorable M. Tarte), pour avoir empêché les membres du gouvernement de remplir les engagements qu'ils avaient pris avant les élections générales, car ils auraient détruit le tarif, et pour me servir de ses propres paroles, ils auraient ruiné et détruit le pays.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACCIDENT DE LA JONCTION DE WINDSOR.

M. E. F. CLARK (Toronto-ouest) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de l'honorable leader de la Chambre——

Un DEPUTE : Qui est-il ?

M. CLARK : L'honorable ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) ou l'honorable ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick)——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est l'honorable ministre des Douanes qui est le leader ce soir.

M. CLARK : Le 19 mai j'ai demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) s'il pourrait déposer sur le bureau de la Chambre les témoignages pris à l'enquête dans l'affaire de

l'accident à la bifurcation de Windsor. L'honorable ministre a répondu que ce n'était pas son intention, mais que si je le désirais, il les déposerait sur le bureau de la Chambre. Je désirais certainement voir les témoignages et le rapport du commissaire, et le jour suivant, le 20 mai, j'ai de nouveau appelé l'attention de l'honorable premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) sur la question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quel accident était-ce ?

M. CLARKE : L'accident à la bifurcation de Windsor, accident qui a causé quatre pertes de vie. Le gouvernement a si bien compris l'importance de faire une enquête sur cet accident qu'il a nommé un commissaire spécial pour faire cette enquête. J'ai demandé à l'honorable ministre des chemins de fer et Canaux, s'il déposerait copie des témoignages et le rapport du commissaire sur le bureau de la Chambre, et il a promis de le faire. Mercredi dernier, il y a déjà près d'une semaine, j'ai appelé l'attention de l'honorable chef du gouvernement sur la promesse que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux avait faite le jour précédent. L'honorable premier ministre a été assez bon de dire qu'il prendrait note de ma demande. Je veux aujourd'hui appeler l'attention de l'honorable ministre des Douanes sur le fait que ce rapport et ces témoignages n'ont pas encore été déposés devant la Chambre. Je ne désire pas occuper le temps de la Chambre ou celui de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à discuter cette question la prochaine fois que la Chambre se formera en comité des subsides, mais je crois qu'il est du devoir de l'honorable ministre de tenir à sa parole en déposant sur le bureau de la Chambre les renseignements qu'il a promis.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable W. Paterson) : Je transmettrai à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux les remarques de l'honorable député (M. Clark), et je n'ai aucun doute qu'il s'empressera de remplir la promesse qu'il a faite.

## COMMISSAIRE DU COMMERCE A LONDRES.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : J'ai une question à poser au gouvernement. Depuis quelques années, on dit que le gouvernement a l'intention de nommer un commissaire du commerce canadien à Londres, Angleterre. Je voudrais savoir si le gouvernement s'est occupé de la question et s'il est prêt à nous faire connaître sa politique à ce sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable M. Paterson) : Je crois que le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright) s'occupe de la question. Un agent de ce genre a été dernièrement nommé à Birmingham, mais je crois que l'honorable ministre du Commerce n'a pas encore décidé qui il nommerait à Londres. Je lui dirai que l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) a posé la question et peut-être, lorsqu'il sera à son siège dans la Chambre, le ministre du Commerce pourra donner une réponse plus précise.

## QUESTIONS DES TRANSPORTS.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je veux dire quelques mots sur la question qui a fait le sujet de nos débats pendant la plus grande partie de l'après-midi et ce soir. A mon avis, le gouvernement n'a pas donné à cette Chambre pour la guider dans ses délibérations dans cette enceinte et devant le comité des chemins de fer, tous les renseignements qu'il serait de très grande importance d'avoir. On nous répète constamment que la question des transports est le grand problème que le pays a à résoudre, mais lorsque nous arrivons à la discuter nous constatons qu'à part les renseignements que chaque député peut recueiller ici et là, il n'y a personne ayant une connaissance suffisante du sujet pour nous renseigner et nous dire quelle devrait être la solution du problème. A en juger par les discours de nos honorable amis de l'ouest, cette question les intéresse plus que toute autre, mais le reste du pays y est aussi intéressé. Il importe certainement au pays de savoir quelle action le gouvernement va prendre s'il va construire lui-même un transcontinental, ou s'il va aider à une des compagnies qui aujourd'hui veulent construire des transcontinentaux. D'une façon générale, nous sommes tous d'avis qu'il est de la plus haute importance que tous les produits du Canada autant que possible soient exportés par un port canadien. La lumière qui a été faite sur le sujet aujourd'hui nous empêche d'en venir à une autre conclusion que celle qui est définie par sir William Van Horne dans son mot célèbre : L'entonnoir est trop grand pour le goulot. " Sir William Van Horne semble être celui que le gouvernement voudrait avoir comme président de la commission des transports, et sir William a déjà donné dans ces mots toute la réponse que la commission pourrait donner probablement après avoir siégé des mois. Il croit que la chose la plus urgente pour résoudre le problème des transports est d'augmenter les facilités d'exportation viâ le port de Montréal.

M. TAYLOR : Agrandir le goulot.

M. BELL : Oui, agrandir le goulot. Autant que je puis m'expliquer la situation, les élévateurs dans le port de Montréal ont une capacité d'environ quatre millions de boisseaux de grain, tandis que les élévateurs des ports de Port-Arthur et de Fort-William réunis, ont présentement une capacité ou en auront bientôt une de 11 millions de boisseaux, de sorte que l'on entreprend tout sim-

plement de faire sortir par un goulot ayant une capacité de 4,000,000 de boisseaux, le grain qui entre dans un entonnoir ayant une capacité de 11,000,000 de boisseaux. Or, ce qui semble le plus urgent pour le présent, est que l'on agisse dans le sens indiqué par l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), savoir que le remède immédiat à la situation n'est pas dans la construction de nouveaux chemins de fer dans l'Ouest, mais dans l'agrandissement de nos facilités d'expédition au port de Montréal.

L'honorable M. TARTE : Et sur les lacs.

M. BELL : Oui. Je crois avoir lu l'autre jour que l'élévateur de la Compagnie du Pacifique de Montréal, n'avait pas de transbordeurs pour décharger les barges, de sorte qu'il n'est pas en position de recevoir le grain qui peut lui venir par nos canaux si coûteux. S'il en est ainsi, il est étrange qu'après que le Canada a dépensé plus de $60,000,000 pour construire les canaux du Saint-Laurent, que l'on n'ait pas au port de Montréal l'outillage nécessaire pour décharger le grain que cette dépense de $60,000,000 a permis aux barges d'apporter à ce port.

L'honorable M. TARTE : Nous avons des élévateurs flottants.

M. BELL : Oui, il y a quelques élévateurs flottants à Montréal, mais en résumé, il est parfaitement clair que le port de Montréal n'est pas outillé comme il devrait l'être. Vous en trouverez une preuve dans le rapport du Board of Trade de Montréal, qui dit qu'en 1902, 15,000,000 de boisseaux de blé sont passés par Montréal ; en 1901, 12,000,000 de boisseau ; en 1900, 9,000,000, et en 1899, 10,000,000 de boisseaux de blé. La récolte de grains dans le Nord-Ouest s'est élevée l'année dernière à environ cent millions de boisseaux, et cependant nous constatons que les exportations de blé du port de Montréal ont diminué d'un million de boisseaux de 1899 à 1900 ; que l'exportation l'année suivante n'a été que de deux millions de boisseaux de plus et l'autre année de trois millions. Ceci ne s'applique qu'au blé. Mais la statistique du trafic général à Montréal montre que l'exportation des grains s'est élevée à 31 millions de boisseaux en 1899, mais que l'année dernière, elle n'a été que de 19 millions de boisseaux, ou un peu plus de la moitié du grain qui est passé par le port de Montréal en 1899. A quoi nous a servi alors d'avoir dépensé autant d'argent sur nos canaux si la quantité de grain qui vient à Montréal par ces canaux reste virtuellement stationnaire, ou plutôt, si en proportion de l'augmentation énorme dans la production et l'exportation du grain, la quantité qui passe par le port de Montréal diminue au lieu d'augmenter. Dans ces conditions, la proposition de construire un autre chemin de fer dans le Nord-Ouest, afin d'augmenter l'exportation du grain par les ports canadiens, est tout à fait absurde. Au lieu d'apporter un remède à la situation présente, nous l'aggravons tout simplement. Un ami du chemin de fer du Grand Tronc a dit l'autre jour devant le comité des chemins de fer, qu'il pourrait encombrer le port de Montréal, et qu'il pourrait aussi encombrer le port de Québec——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député n'a pas le droit de dire ce qui s'est dit dans le comité tant que le comité n'a pas fait son rapport à la Chambre.

M. BELL : Je ne croyais pas avoir parlé du comité. Je voulais dire : Dans un autre endroit.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a nommé le comité des chemins de fer.

M. BELL : Le fait est que l'un des chemins de fer qui transporte présentement du trafic au port de Montréal aurait pu y transporter l'année dernière cinq millions de boisseaux de grains de plus si ce port eut été outillé de façon à recevoir et expédier cette quantité. En présence de ces faits qui sont sans doute exacts, la première chose à faire si nous voulons exporter notre grain par un port canadien, est d'outiller le port de Montréal de façon à ce qu'il puisse recevoir et expédier ce grain. Si je ne me trompe, la dette de la commission du havre de Montréal est aujourd'hui dans les environs de cinq millions de dollars. Bien que je présume que la ville de Montréal supporte une partie du fardeau, je crois cependant qu'elle ne paie pas ou n'a pas payé l'intérêt.

L'honorable M. TARTE : L'intérêt a été payé par Montréal jusqu'au dernier sou.

M. BELL : Je ne le croyais pas.

L'honorable M. TARTE : Oh ! oui. Montréal paie l'intérêt régulièrement, mais Québec ne le paie pas.

M. BELL : Admettons qu'il en soit ainsi. La dette du port de Montréal est de $5,000,000. Il est juste que la ville paie sa part, mais si ce port est un port national comme tout le monde le dit, il est alors du devoir du gouvernement de venir en aide à la ville de Montréal et d'outiller son port de telle façon qu'il soit réellement notre grand port national. Les nations de l'Europe n'hésitent pas à faire des dépenses beaucoup plus fortes dans leurs ports de mer. Si je ne me trompe, les travaux du port de Hambourg ont coûté dans les environs de $75,000,000. Cette dépense a été faite par le pays tout entier, et je suis certain que l'on considère que c'était une dépense très utile. On a prétendu ce soir, qu'il serait impossible de faire de Montréal un port national—que le fait même que nous y avons dépensé autant d'argent et que les résultats n'ont pas été plus considérables, montrent qu'il n'a pas les avantages que l'on prétend qu'il a comme port national du Canada.

M. BICKERDIKE : L'honorable député voudrait-il dire combien d'argent le gouvernement a dépensé dans le port de Montréal?

M. BELL : Le gouvernement n'a rien dépensé, mais il a avancé de l'argent aux commissaires du havre qui sont endettés d'autant. Quelques-uns ont prétendu que les travaux que les commissaires du havre ont faits dans le port de Montréal n'ayant pas eu de meilleurs résultats, conséquemment la question est réglée, et nous avons là la preuve que Montréal n'est réellement pas un port national, et qu'il est impossible de le rendre tel. Ce n'est pas moi qui prétend cela. Je répète simplement ce qui a été dit au cours de la discussion. Mais, lorsque vous comparez la situation du port de Montréal avec celle d'autres ports, je ne crois pas que vous puissiez trouver aucune raison pour en venir à cette conclusion. Le port de Glasgow, le plus grand port du nord de l'Angleterre, est située à 20 ou 21 milles du port qui était autrefois le port de l'ouest de l'Ecosse. Le commerce au lieu de s'arrêter à Greennock, le vieux port à l'embouchure de la rivière, a été entraîné par cette dépense à vingt ou vingt et un milles plus haut dans la Clyde, et Glasgow qui n'a pas les avantages naturels de Montréal est devenu le port principal de l'Ecosse. De même nous trouvons que le grand port de la Tamise n'est pas à l'embouchure de cette rivière, mais à Londres, à une longue distance de l'embouchure où le commerce est entraîné comme résultat des grandes dépenses qui ont été faites dans le port, et de l'esprit d'entreprise des marchands et hommes d'affaires de la ville. Je crois que nous pouvons poser en principe que le trafic remontera toujours une rivière navigable aussi loin qu'il lui sera possible de la remonter; et ce qui a fixé la ville de Montréal où elle est, ce sont les rapides de Lachine qui font qu'il est impossible au commerce de remonter plus haut dans le fleuve. Je suis convaincu que Montréal est le port naturel et bien qu'il puisse arriver que quelques-uns des grands steamers océaniques tirant trente ou quarante pieds d'eau s'arrêteront quelquefois à Québec, rien ne pourra enlever à Montréal le gros du trafic, excepté la construction d'un grand chemin de fer à travers le nord du pays, chemin qui pourrait transporter le grain a aussi bon marché au port de Québec qu'au port de Montréal. Si ce projet se réalisait, alors Québec pourrait probablement faire concurrence à Montréal, mais à part cela je n'ai aucun doute que l'histoire du passé se répètera dans l'avenir. Dans les commencements, le trafic dans le port de Québec était aussi considérable que dans le port de Montréal ; mais à la longue le commerce a suivi son cours naturel et a fait choix de Montréal. De sorte que Montréal est aujourd'hui la plus grande ville du Canada, tandis que Québec est restée ce qu'elle a été pendant longtemps. Un honorable député a déclaré ce soir, que si le chemin de fer projeté se rendait jusqu'aux provinces maritimes, il était absolument important que les députés de ces provinces s'entendent sur le choix d'un port. Les habitants des provinces maritimes ne sont pas plus obligés que les habitants de la province de Québec à faire un choix entre Québec et Montréal. Ces deux ports peuvent grandir l'un à côté de l'autre, et nous espérons voir grandir aussi les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Une distance plus courte donne des avantages à Saint-Jean, avantages peu importants peut-être, mais suffisants cependant pour décider tout le trafic présent qui vient dans les provinces maritimes à se rendre au port de Saint-Jean. Mais je ne me sens du tout disposé à consentir à la proposition qu'il faut n'avoir qu'un port pour un pays ou un district. Le commerce suit toujours la ligne la plus courte et la plus économique. Dans les provinces maritimes, le fait que l'on exporte plus par le port de Saint-Jean que par celui d'Halifax est causé seulement par un avantage de quelques milles. Si le commerce ordinaire choisit le port de Saint-Jean, à cause d'une différence d'un très petit nombre de milles, en comparaison de la distance d'un océan à l'autre, il semble alors que nous devrions dans le réglement de cette question de transport, choisir la route la plus courte pour le transport des grains depuis l'ouest jusqu'à un port de l'Atlantique, et pour cela il paraît nécessaire d'aller aussi au nord que possible où les parallèles sont plus courts, afin d'obtenir cette ligne plus courte qui est le facteur déterminant dans ces questions. On a exprimé les opinions les plus opposées sur les élements importants constituant cette question. Un honorable député de l'ouest nous a dit que les territoires avaient besoin non pas seulement d'un nouveau transcontinental, mais peut-être de deux. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux d'un autre côté, nous a dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique pouvait transporter trois fois le trafic qu'il transporte aujourd'hui. On a exprimé des opinions les plus diverses et les plus contradictoires, et les renseignements dont nous aurions besoin pour pouvoir traiter cette question d'une manière satisfaisante nous manquent absolument.

Tous les renseignements possibles devraient être déposés sur le bureau de la Chambre avant que nous entamions la discussion d'une question aussi importante, et il me semble que la manière dont le gouvernement s'y prend pour obtenir ces renseignements n'est ni très efficace ni très satisfaisante. Le gouvernement propose de nommer une commission, et si l'on peut en juger par les noms de ceux qui doivent la composer, noms qu'on nous a fait connaître cet après-midi, je ne crois pas que leur rapport aura un grand poids dans la Chambre ou dans le pays. Le seul homme que l'on peut considérer comme au fait de la question n'acceptera pas la charge, dit-on, et les autres dont les noms ont été mentionnés ne sont pas des hommes d'une

autorité reconnue. Leurs opinions ne vaudront pas beaucoup dans le pays. Mais je ne vois pas de très grande nécessité d'une commission pour étudier cette question. Il ne doit pas être très difficile de constater certains faits. Le gouvernement pourrait aisément faire les recherches nécessaires, obtenir les statistiques requises, et mettre la Chambre en possession de tous les faits propres à la guider dans la décision à prendre. Si, tel que l'a dit aujourd'hui l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), le grain peut être transporté de Duluth à New-York pour trois ou quatre cents le boisseau, il n'y a pas de raison qui l'empêcherait d'être transporté pour moins encore de Duluth ou d'un autre port des lacs jusqu'à Montréal par les canaux canadiens. S'il n'en était pas ainsi, tout le rapport de la commission qui a a étudié pour les Etats-Unis cette question du coût comparé du transport du grain par eau ou par chemin de fer ne vaudrait rien. Nous avons raison de croire que nous avons dans nos lacs et nos canaux un moyen de transport du grain jusqu'à la mer plus économique que par toute autre route sur le continent. S'il n'en était pas ainsi l'on ne pourrait reposer aucune confiance dans l'opinion généralement acceptée quant au coût comparé du transport par eau ou par chemin de fer. Cette opinion est confirmée par ce fait qu'autant que possible le trafic cherche le transport par eau. Des prairies il vient au port des lacs le plus proche, puis il suit les lacs jusqu'à Buffalo, le dernier port des lacs accessible pour les grands transports. Le grain ne prend le chemin de fer que lorsqu'il y est obligé par accident ou par nécessité. Nos canaux canadiens ont quatorze pieds de profondeur et la commission américaine recommande que le canal Erié soit creusé à cette même profondeur.

Cette commission s'est prononcée contre l'idée de donner plus de profondeur aux canaux et contre la tentative de faire naviguer dans les canaux les grands vaisseaux océaniques, car la lenteur avec laquelle la navigation des canaux se fait rend beaucoup plus économique l'emploi de bateaux plus petits. Or, M. l'Orateur, bien que nous possédions exactement le réseau fluvial que cette commission américaine prétend être nécessaire aux Etats-Unis, le trafic du grain dans le port de Montréal n'en reste pas moins stationnaire. En trois ans il est tombé de 30,000,000 à 20,000,000 de boisseaux de grain. Pourquoi alors dépenser tant d'argent pour construire d'autres chemins de fer? Pourquoi le gouvernement n'exerce-t-il pas son intelligence à chercher la cause fatale qui empêche le port de Montréal de produire les avantages que recevrait le port de New-York, si un canal de quatorze pieds y conduisait comme à celui de Montréal aujourd'hui. Montréal est l'aboutissant d'un réseau fluvial dont le port de New-York a besoin, d'après la commission américaine, pour regagner le trafic qu'il a perdu, et cependant le port de Montréal, qui devrait être le grand port d'expédition du continent de l'Amérique-nord pendant les mois d'été, reste virtuellement, au point de vue du commerce du grain, non seulement stationnaire, mais est tombé bien en arrière de la position qu'il occupait en 1899, et cela en dépit du fait que les exportations de grain du pays ont doublé et triplé dans le cours des trois dernières années. En présence de ces faits qui ne peuvent être niés, je considère comme absolument absurde l'idée de demander à notre population d'encourir de nouvelles dépenses ou de nouvelles obligations en endossant ou garantissant les bons d'un chemin de fer qui viendra en concurrence avec ceux qui existent déjà—non pas pour diriger le trafic sur Montréal, car il est inutile de diriger du trafic sur un endroit où on ne peut le recevoir ni l'expédier, mais dans l'Ontario d'où il sera dirigé sur Portland. Ce serait demander au Canada de dépenser son argent à faire un ouvrage qui ne rapportera aucun bien au pays. S'il est nécessaire d'augmenter les moyens de transport du fret depuis la tête du lac Supérieur et des ports des lacs sur la baie Georgienne et de là jusqu'à Montréal, je crois qu'il y a une manière beaucoup plus efficace d'atteindre ce but qu'en construisant un nouveau chemin de fer. Personne n'a encore essayé à démontrer qu'un chemin de ce genre est nécessaire ; personne n'a prétendu que le chemin de fer du Pacifique avait plus de fret qu'il n'en pouvait transporter depuis le tête du lac Supérieur jusqu'à Montréal ou n'importe quel point dans la province d'Ontario. Il n'y a pas de nécessité d'augmenter les moyens de transport du fret par voie ferrée depuis Port-Arthur jusqu'à un point quelconque de l'Ontario, parce qu'il ne vient pas de fret ou il en vient très peu dans cette direction. Le but que l'on poursuit est d'amasser le grain dans les élévateurs sur les bords du lac Supérieur, et de là l'expédier par bateaux à Buffalo, Midland, Port-Colborne ou quelque autre port de la baie Georgienne. Il n'y a rien pour démontrer le moyen de transport du grain par voie ferrée sur cette distance en particulier, et cependant la plus grosse part de la dépense que le pays sera appelé à faire pour subventionner ou aider d'une autre manière le nouveau transcontinental servira à augmenter les facilités de transport sur cette partie du pays, qui, autant que nous sachions, n'en a pas besoin de plus grandes qu'elle n'a déjà. Mais s'il devenait nécessaire d'augmenter la capacité de transport du chemin de fer entre l'extrême ouest de l'Ontario et la péninsule, il me semble que l'on pourrait arriver à ce résultat par un moyen beaucoup moins coûteux qu'en construisant un nouveau transcontinental qui non seulement coûtera beaucoup d'argent, mais jusqu'à un certain point nuira à l'efficacité des chemins de fer déjà en existence. C'est un principe fondamental que l'on ne doit pas favoriser une concurrence qui lèse des droits acquis. C'est un principe admis de tous que nous

ne devons pas permettre la construction d'un chemin parallèle à un autre chemin, ni favoriser une concurrence qui nuirait aux deux chemins, l'ancien et le nouveau. Ce qu'il faudrait faire, à mon sens, pour augmenter les moyens de transport dans cette partie du pays, si la chose était nécessaire, mais je prétends qu'elle ne l'est pas—serait d'aider la compagnie du Pacifique à doubler sa voie dans cette partie du pays. Bien que, généralement parlant, je ne crois pas qu'il soit difficile de démontrer au pays, qui sera appelé à payer, qu'un autre transcontinental n'est ni nécessaire ni justifiable. Je crois que nous devrions utiliser notre influence sur le gouvernement du Canada pour lui faire faire une déclaration positive de sa politique à ce sujet. Il est essentiel que nous connaissions cette politique pour discuter dans le comité des chemins de fer les questions qui sont devant la Chambre et devant le gouvernement ainsi que l'a fait observer avec beaucoup de justesse l'honorable député de Cornwall et Stormont (M. Pringle). Ce n'est pas une chose difficile de décider s'il est avantageux ou non d'accorder une charte à un chemin de fer qui fera concurrence à un autre déjà établi ou devra passer à travers un nouveau territoire. Mais la question réellement importante qui devrait être réglée avant que le comité puisse raisonnablement décider, est celle de savoir si le gouvernement se propose ou ne se propose pas de donner un octroi en argent ou sa garantie pour des sommes considérables comme aide à la construction de ce chemin de fer. Il ne suffit pas que les ministres se lèvent dans cette Chambre, les uns après les autres, et nous disent que le problème des transports est un grand problème. Cela peut être très vrai, mais plus le problème est grand, plus il importe que nous soyons renseignés si nous voulons le discuter avec intelligence. Il ne faut pas que nous y allions à l'aveugle et d'une façon ignorante entreprendre des choses que nous croirions être amélioration tandis qu'au contraire elles aggraveraient la situation tout en augmentant énormément le fardeau que le Canada a déjà é porter.

M. GEORGE A. CLARE (Waterloo-sud) : Ce n'est pas mon intention de faire un long discours, mais je ne puis laisser cette motion sans dire quelques mots. J'ai été très surpris des paroles prononcées cette après-midi par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) en réponse au discours de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). J'ai été particulièrement surpris d'entendre le premier ministre prétendre qu'il était injuste de la part du chef de l'opposition de ne pas lui avoir donné avis de son intention de soulever cette question cet après-midi. La presse libérale et plusieurs députés libéraux nous ont dit que le gouvernement actuel était un gouvernement composé d'hommes d'affaires, qui comprenaient bien les besoins du pays. Les honorables députés de la droite nous ont aussi souvent répété que la question des transports était une des plus importantes qui devaient occuper l'attention de la Chambre. J'ai donc été surpris d'entendre l'honorable premier ministre nous dire qu'il était pris à l'improviste par la demande qui lui était faite de faire connaître à la Chambre et au pays sa politique sur la question des transports. Comme d'habitude, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), qui se fait l'apologiste du gouvernement en toute occasion, s'est levé et a prononcé un de ces intéressants discours qu'il sait faire généralement.

J'ai trouvé très amusant, et je crois que tous les membres de cette Chambre se sont aussi très amusés en l'entendant parler du patriotisme que nous devrions montrer au sujet de cette question de transport, et nous dire comment nous devrions oublier nos antipathies de parti et travailler ensemble au développement d'une politique de transport qui devra assurer le bien-être du pays en général. Je crois que l'honorable député n'a pas toujours été aussi patriote qu'il voudrait nous faire croire aujourd'hui qu'il est. Lorsque nous nous rappelons ses discours en faveur de l'union commerciale et de la réciprocité absolue, je ne crois pas que nous puissions admettre qu'il agit dans les intérêts du pays. Et pendant dix-huit longues années, suivant la confession qu'il a faite devant cette Chambre l'année dernière, l'honorable député a prêché la politique de libre-échange, bien qu'en 1876 et 1877 il eut demandé à son chef d'adopter une politique de protection comme étant plus dans les intérêts du pays. A mon avis le gouvernement devrait avant que le comité des chemins de fer se réunisse demain pour discuter la charte du Grand Tronc Pacifique, dire à la Chambre quelle aide il se propose d'accorder à cette compagnie. Le gouvernement ne nous a pas encore fait connaître sa politique à ce sujet, et nous n'avons pas de moyens de connaître en quoi devra consister cette aide. Mais nous savons que sir Charles Rivers Wilson a déclaré aux directeurs et aux actionnaires de la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique que la construction de ce chemin ne coûtera pas un sou aux actionnaires et qu'avec l'aide qui sera donnée par le gouvernement et autres moyens, il sera possible de construire tout le chemin depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

Si cela est vrai, le comité des chemins de fer ne devrait pas, selon moi, accorder une charte à cette compagnie. L'expédition des affaires du pays ne subirait aucun retard, si le gouvernement voulait nous faire connaître l'attitude qu'il entend suivre sur cette question. Je crois aussi que la séance devrait être levée maintenant. Nous avons discuté, tout l'après-midi et ce soir encore cette question des moyens de transport ; quelques ministres seulement ont assisté à ce débat. Les ministres des Chemins de fer et Canaux et des Travaux publics ont été absents de la Chambre cet après-midi. Ce sont eux qui doivent nous faire connaî-

tre la politique que le gouvernement se propose d'adopter sur ce sujet.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

Livres de droit et frais de transport de ces livres, pour l'usage des juges et du barreau, papeterie, etc., et frais de transport de ces articles pour la cour territoriale, $2,500.

M. R. L. BORDEN : En quoi consiste ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous faisons pour Dawson ce que nous avons fait pour les Territoires du Nord-Ouest. Jusqu'à ces deux dernières années, la bibliothèque de droit du palais de justice de Régina était fournie par le gouvernement. Depuis, lorsque les avocats des Territoires se sont formés en association, nous avons cédé à cette dernière la bibliothèque en question. C'est le barreau qui doit maintenant en prendre soin et acheter les livres dont il peut avoir besoin. Nous avons suivi le même système pour le Yukon ; nous avons à Dawson même établi une bibliothèque pour l'usage des juges et du barreau. Toutefois, aussitôt que les avocats auront formé une association à Dawson, nous leur remettrons cette bibliothèque comme nous l'avons fait pour le barreau des Territoires du Nord-Ouest.

M. R. L. BORDEN : Dans toutes les provinces de l'est, les bibliothèques de droit sont entretenues par le barreau de chacune de ces provinces. J'ignore quel est le nombre d'avocats établis au Yukon ; en supposant que ce nombre soit assez considérable, on serait porté à croire que la plupart de ces avocats, sinon tous, devraient contribuer de leurs propres deniers à l'entretien de cette bibliothèque. L'honorable ministre peut-il nous dire si cette dernière supposition est exacte ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ignore si le barreau de Dawson contribue à l'entretien de cette bibliotèque. Je sais, pourtant, que celle-ci ne nous a pas coûté très cher, jusqu'à présent. Quant aux livres de droit qui forment cette bibliothèque, si je ne me trompe, ils ont tous été achetés par le gouvernement qui les a expédiés à Dawson, pour l'usage des juges et des avocats. Mon honorable ami comprendra combien il en coûte de faire transporter des livres à cet endroit. Ce transport nous coûte aussi cher, ou à peu près, que les livres eux-mêmes. C'es ainsi qu'il nous a fallu débourser $700 pour faire transporter un certain nombre de livres de droit qui nous avaient coûté $1,700.

Dépenses diverses, y compris les honoraires et dépenses du ministère public, appointements et frais de subsistance des sténographes des cours territoriale et de police, et autres fonctionnaires publics ou employés chargés de l'administration de la justice, enquêtes du coroner, etc., $25,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai promis, à une séance précédente, de fournir certains renseignements au sujet de quelques item des estimations que nous étions alors à discuter. L'un de ces crédits se rapportait aux dépenses éventuelles de la cour Suprême. Je me suis engagé envers l'honorable chef de l'opposition à donner les détails de cet item. Les voici : le shérif et les constables reçoivent $5 par jour, lorsque la cour tient ses séances, soit environ $500 ou $600 ; le régistraire, en sa qualité de rédacteur et d'éditeur des rapports, retire $600 ; les appointements de l'huissier sont de $100 ; nous dépensons $300 pour l'achat de livres de droit devant servir aux juges ; les messagers reçoivent environ $400 et la préparation des rapports à donner aux journaux nous coûte $100 ; tout cela forme un total de $2,100. Les autres item sont les suivants: reliure des livres devant servir à la bibliothèque de la cour Suprême, environ $500 ; assurance sur la bibliothèque, l'an dernier, $285 ; frais de port y compris ceux qu'il faut encourir pour la distribution des rapports de la cour Suprême, environ $600 : impressions pour le bureau et frais de port des listes des rapports de la cour Suprême, $300 ; papeterie pour les juges et pour le greffe de la cour Suprême, $750 ; télégrammes adressés par les juges et les fonctionnaires de cette cour ou reçus par ces derniers, $250 ; loyer d'appareils télégraphiques et messages dits "à longue distance", $250 ; voitures dont on s'est servi surtout pour transporter des livres de la bibliothèque à la résidence des juges et pour les rapporter à la bibliothèque, $250.

Quant au congé accordé au shérif Eilbeck, je vois que, le 3 juillet 1901, ce fonctionnaire a demandé la permission de s'absenter durant les vacances du barreau de Dawson, lesquelles commencent le 1er octobre et se prolongent jusqu'au 1er février. M. Eilbeck se plaignait d'être malade, et il a informé le sous-ministre de la Justice que les affaires de son bureau seraient très bien administrées, durant son absence, par le sous-shérif qui est un homme très capable et digne de la plus entière confiance. Le sous-ministre de la Justice, le 4 septembre 1901, informa le shérif que, vu la déclaration qu'il avait faite relativement à la bonne administration du bureau par le sous-shérif, on ne trouvait aucune objection à lui accorder le congé demandé. Plus tard, le ministre prolongea ce dernier d'un mois, c'est-à-dire, jusqu'au 1er mars 1902. A la dernière session, lorsqu'il s'est agi du budget de mon ministère, une discussion s'est engagée sur cette affaire, comme on peut le constater en consultant les "Débats" de l'an dernier aux pages 3603-3604.

Maintenant, quant aux services rendus par le shérif Eilbeck comme encanteur, voici les renseignements qu'on m'a communiqués :

A propos de l'emploi de M. R. J. Eilbeck, shérif du Yukon, comme encanteur dans certaines ventes faites par ce ministère, je veux déclarer qu'au cours des années 1900-1901, le ministère de l'Intérieur a décidé de se débarrasser par vente aux enchères publiques et après avis

suffisants donnés au préalable, de tous les fractions de claims qui, au Yukon, se trouvaient la propriété du gouvernement. Ces fractions de claims représentent les parties de terrain laissées de côté à la suite d'un arpentage ; autrement dit, elles sont réellement la différence entre les terrains tels que jalonnés par les mineurs—presque toujours la superficie de ces terrains dépasse les limites d'un claim—et la superficie constatée par l'arpenteur. Toutes ces fractions de terrain deviennent alors la propriété de l'Etat. C'est le sous-commissaire de l'or, M. J. Langlois Bell, qui a conclu le premier arrangement relatif à l'emploi de M. Eilbeck, comme encanteur. On payait alors à ce dernier 3 pour 100 du montant réalisé par la vente. Plus tard, le ministère décida que cette commission était trop élevée, et, à une vente subséquente faite au cours de janvier, il la réduisit à 2 pour 100. Le sous-commissaire de l'or, pour expliquer cette convention avec le shérif Eilbeck, a déclaré qu'il craignait que les autres encanteurs ne fussent d'accord entre eux et avec d'autres personnes qui pouvaient assister à ces ventes, pour faire perdre de l'agent au gouvernement, et qu'un bruit à cet effet était parvenu jusqu'à ses oreilles. C'est pour cela qu'il avait retenu les services du shérif Filbeck.

On peut ajouter que la liste des claims vendus était fort longue, mais que les prix réalisés n'ont pas été, en moyenne, très élevés.

M. Eilbeck était l'homme possédant les aptitudes voulues pour faire ces ventes ; on peut présumer même qu'il l'emportait de ce chef sur tous ceux dont ou aurait pu retenir les services pour rendre ces enchères avantageuses au pays. Ses honoraires, pour les différentes ventes qu'il a faites, se sont élevés à $2,751.37.

C'est un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur qui a retenu les services du shérif Eilbeck, et le ministère de la Justice n'a pas eu à s'occuper de cette affaire. De fait, lorsqu'on l'eut averti que ce shérif avait reçu autant d'argent en paiement des services qu'il avait rendus comme encanteur, le ministère de la Justice représenta immédiatement au sous-commissaire de l'or que M. Eilbeck n'était pas engagé pour faire cette besogne. La réponse à cette injonction fut l'assurance que le shérif ne s'occuperait, à l'avenir, que des affaires de son bureau.

M. TAYLOR : Je voudrais faire voir ce que ce fonctionnaire coûte au pays. Je trouve dans l'état que le ministre a fourni au chef de l'opposition, que ce shérif retire $5 par jour, outre ses dépenses générales.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'état que j'ai communiqué au leader de l'opposition se rapporte aux dépenses éventuelles de la cour Supérieure d'Ottawa.

M. TAYLOR : Je constate que M. Eilbeck a retiré d'un ministère de ce gouvernement $2,751, pour quatorze jours de travail, lorsqu'il agissait comme encanteur ; dans le même temps, en sa qualité de fonctionnaire d'un autre ministère, il recevait par année $7,000 d'appointements et $1,800 comme allocation de subsistance. Il y a plus, car il retient la moitié des honoraires de son bureau, laquelle, au cours de l'année dont je parle, a représenté la somme de $1,819. Tout cela élève ses appointements à $8,370 par année. Evidemment, ce fonctionnaire presque inutile nous coûte bien cher. On lui a accordé un congé et il a profité de cette faveur pour venir prendre part à l'élection de Durham-ouest, je parle de l'élection partielle. Durant toute la campagne, il a travaillé activement, et il a contribué à la victoire du candidat du gouvernement. Cela explique peut-être pourquoi on lui a payé, quelques semaines seulement avant cette élection, $2,751 pour quatorze jours d'ouvrage. A-t-il reçu cet argent à seule fin de le dépenser dans Durham-ouest? A mon sens, tous les députés, sans distinction de parti, doivent condamner des transactions semblables. J'espère qu'avant la fin de la session, nous appellerons sur cette question l'attention de la Chambre et nous demanderons à cette dernière de déclarer si le gouvernemnt a eu raison de payer $2,751 pour quatorze jours de travail, à un fonctionnaire qui reçoit déjà des appointements annuels. C'est selon moi, une acte de brigandage commis sur le trésor public.

M. CLARKE : L'honorable ministre de la Justice a eu la bonté de nous dire aussi que, lorsqu'arriverait la discussion du budget de son ministère, il nous donnerait son avis sur la pratique d'accorder des allocations de subsistance à certains fonctionnaires du Yukon, et qu'il nous expliquerait encore pourquoi les télégraphistes ne seraient pas, sous ce rapport, traités de la même façon que les autres employés du gouvernement. Ces télégraphistes sont les seuls fonctionnaires qui ne reçoivent pas d'allocation de ce genre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsque j'ai pris la direction du ministère de la Justice, il m'a semblé que la pratique d'accorder à des fonctionnaires demeurant à une si grande distance, le droit d'accaparer une partie des honoraires payés aux différents bureaux du gouvernement, pouvait présenter certaines anomalies. J'ai cru que les fins de l'administration de la justice seraient mieux atteintes, si ces fonctionnaires recevaient un traitement déterminé, plus un certain montant sous forme d'allocation de subsistance, afin de mettre un terme aux plaintes et aux réclamations de toutes sortes. Mais il s'agissait de fixer le quantum de ces allocations. C'est la question qui se présentait tout d'abord. J'ai demandé à M. Cory qui, depuis longtemps, fait partie du ministère de l'Intérieur, de se rendre à Dawson, et tout en faisant une enquête sur l'administration des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, enquête dont il avait été chargé par ses chefs, d'examiner les livres des fonctionnaires du ministère de la Justice. Le résultat de ses démarches est indiqué dans un rapport qu'il m'a soumis ; il recommande qu'on paie certains appointements à ces fonctionnaires, au lieu de leur accorder les allocations qu'ils recevaient alors ; il

nous conseille aussi de leur fournir une certaine somme sous forme d'allocation de subsistance. Ce rapport est basé sur les renseignements que M. Cory a pu se procurer sur les lieux mêmes. Cependant, non content de cela, je me suis adressé aux fonctionnaires qui se trouvaient en rapports directs avec la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; je leur ai demandé de me fournir certains chiffres, certains détails qui me permettraient de déterminer le montant de ces allocations de subsitance. Le commissaire de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest m'informa alors qu'au Yukon, il fallait payer $150 par mois pour le loyer d'une petite maison. Cela représente déjà $1,800 par année. Le bois se vend $12 la corde, et disons qu'il en faut cinquante cordes par année, ce qui n'est pas exagéré, car dans certains cas, on doit en dépenser soixante-quinze cordes, cela fait $600 ; l'eau, l'éclairage, etc., coûtent $300 ; pour deux serviteurs, il faut payer de $100 à $150 par mois, soit environ $1,800 par année. On me dit que l'ameublement d'une maison, les ustensiles indispensables coûtent trois et quatre fois plus cher qu'ici. Il faut payer de 30 à 75 cents la livre de viande fraîche, suivant la quantité que les bouchers ont dans leurs étaux, et les morceaux que l'on choisit. Le beurre se vend de 40 à 60 cents la livre ; les conserves de tomates qui se vendent en détail à Ottawa, 10 cents la boîte, coûtent 33 cents la boîte à Dawson ; les conserves de pois se vendent 50 cents ; et il faut payer 8 ou 10 cents la livre de patates nouvelles. Les allocations de $5,000 qu'on paie aux juges leur suffisent à peine à payer le loyer, le chauffage et l'éclairage de leur demeure et les gages de leurs domestiques.

M. CLARKE : Les sténographes reçoivent une allocation moindre, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils reçoivent $1,800.

M. CLARKE : Et les télégraphistes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas affaire à eux. L'honorable député ne devrait pas me demander de parler de ce que je ne connais pas.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, l'honorable ministre a dit que les gages des domestique variaient de $100 à $150 par mois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. CLARKE : Mais les télégraphistes ne reçoivent que de $90 à $100 par mois, et on ne leur accorde aucune allocation de subsistance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il peut y avoir eu des changements dernièrement.

M. CLARKE : Nous pourrons nous assurer du fait plus tard.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, cela vaudrait mieux.

M. FITZPATRICK.

Police fédérale, y compris les appointements ($700) de A. J. Cawdron, commis de seconde classe cadette, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $30,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit est le même que celui voté l'an dernier. Quant à la stipulation " nonobstant les disposition de l'acte du service civil ", les notes que m'a fournies le commissaire de police, indiquent que Cawdron est un commis qui reçoit actuellement $500 d'appointements par année. On a demandé que ce traitement fût porté à $700. Il remplit les fonctions de commis et de sténographe dans le bureau du commissaire ; il y a onze ans qu'il fait partie du service civil et, depuis neuf ans et demi, il remplit la position qu'il occupe aujourd'hui. Il a subi ses examens préliminaires et ses examens de compétence ; il remplit ses devoirs à l'entière satisfaction des ses supérieurs. Selon moi, un homme qui cumule les fonctions de commis et de sténographe au bureau de la police fédérale, mérite des appointements de $700 par année, et j'ai décidé de lui accorder ce traitement, si la Chambre me le permet.

Pénitenciers—Général, $7,820.

M. CLARKE : Ce crédit se trouve augmenté de $1,500.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En ce qui concerne les pénitenciers, mon honorable ami (M. Clarke) constatera que le crédit général est diminué de $17,570.

M. CLARKE : Quelle est la raison de cette augmentation de $1,500 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette augmentation provient de ce que nous avons rappelé de Kingston M. Adams, l'architecte. Jusqu'à présent, on avait porté au crédit voté pour le pénitencier de Kingston les appointements de ce fonctionnaire dont, cependant, on pouvait utiliser les services dans tous les pénitenciers du Canada. Je l'ai fait venir à Ottawa, parce qu'il se trouvera en contact plus direct avec l'inspecteur et les autres fonctionnaires du ministère ; mais, au lieu de porter $1,000 au compte du crédit voté pour le pénitencier de Kingston, nous inscrivons cette somme au débit du fonds général des pénitenciers. Il y a encore une augmentation de $500 dans les dépenses éventuelles du bureau. Ici, nous avons non seulement un architecte, mais encore un comptable général qui revise les comptes divers de tous les pénitenciers. J'ai rappelé de Kingston à Ottawa M. Creighton ; nous pourrons maintenant, au bureau central, ici même, avoir directement la haute-main sur tous les pénitenciers du pays. Voilà la cause de cette diminution considérable que mon honorable ami a constatée.

Pénitencier de Kingston, $178,600.

M. SPROULE : Il y a diminution dans ce crédit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il y a diminution de $8,900, due en partie à la réorganisation de l'industrie de la ficelle d'engerbage et, d'une manière générale, au système de tenue des livres. M. Creighton remplissait les fonctions de comptable au pénitencier de Kingston, et il recevait $1,200 d'appointements par année ; nous l'avons rappelé à Ottawa. Vu ses capacités remarquables et le travail qu'il accomplit, nous avons cru que ce jeune homme méritait de l'avancement.

Nous avons agi de la même façon à l'égard de M. Adams, qui remplissait les fonctions d'architecte, lorsqu'il s'agissait de travaux à exécuter dans les différents pénitenciers du Canada ; il est maintenant attaché au bureau central d'Ottawa et, ainsi que je l'ai dit, il y a un instant, ses appointements qui se trouvaient portés au compte du crédit voté pour le pénitencier de Kingston, se trouvent maintenant chargés à l'item des pénitenciers en général. M. Hughes, comptable en chef et commis de la manufacture de cordages, a aussi obtenu de l'avancement. Les autres fonctionnaires ont changé d'emploi ou ont quitté le service. Les $5,000 qui restent sont donc le montant de la diminution dans les dépenses courantes.

M. TAYLOR : Le 1er mai, le préfet du pénitencier de Kingston a publié une circulaire qui, je crois, a été distribuée à tous les membres de la Chambre, indiquant le prix auquel serait vendue la ficelle d'engerbage aux cultivateurs qui en auraient besoin cette année. Je trouve dans ce document que la ficelle faite de pur chanvre de Manille se vendra 11½ cents à raison de 650 pieds à la livre. Aujourd'hui, j'ai reçu la même circulaire du premier mai, mais on a imprimé sur le travers ce qui suit : " la ficelle d'engerbage dont il faut 650 pieds pour faire une livre, a toute été vendue quelques jours seulement après la publication de cette circulaire." Le ministre peut-il nous dire à qui l'on a vendu toute cette ficelle mesurant 650 pieds par livre et quel prix l'acheteur a payé?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis dire à qui cette ficelle a été vendue, mais quant au prix, c'est celui mentionné dans la circulaire. Voici comment l'on a établi ce prix : on a calculé le coût de fabrication de chaque livre de cette ficelle, celui de la matière brute, ce qu'il a fallu dépenser pour sacs, papier d'emballage, réparations aux sacs, renouvellement de ces derniers ; on a de plus estimé le travail des forçats au prix du travail des ouvriers libres ; nous avons tenu compte des salaires, des frais d'annonces, etc., de la dépréciation du matériel de ce chef on a calculé 5 pour cent ; et l'on a calculé l'intérêt à 3 pour cent ; après avoir additionné tous ces item, on a pu offrir la ficelle d'engerbage au prix mentionné.

M. TAYLOR : L'honorable ministre veut-il s'informer du nom de la personne qui a acheté cette ficelle d'engerbage? Peut-il nous dire aussi si l'on a demandé des soumissions pour l'achat de cet article?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas vendu cette ficelle par soumissions. Nous avons adressé aux cultivateurs une circulaire indiquant le prix auquel ils pourraient acheter cette ficelle d'engerbage ; nous avons suivi en cela les instructions de la Chambre. En effet, cette dernière avait réglé les conditions de la mise en vente de cet article ; elle avait décidé surtout que le premier arrivé serait le premier servi.

M. TAYLOR : Cette circulaire dit : " pour les cultivateurs seulement," et nous laisse sous l'impression que cette ficelle devait être vendue aux cultivateurs du Canada. Nous avons reçu cette circulaire plusieurs jours après le 1er mai, et maintenant, nous en recevons une autre nous annonçant qu'on a vendu toute la ficelle d'engerbage en question. Je voudrais savoir à qui l'on a vendu cet article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En juillet, août et septembre 1902, nous avons fabriqué 110 tones de ficelle d'engerbage. Nous avons dû arrêter les machines jusqu'au mois de janvier, vu le prix très élevé du chanvre de Manille, nous avons cru qu'il valait mieux ne pas continuer pour le moment cette industrie. En janvier, février et mars 1903, la production n'a été que de 61 tonnes ; nous n'avions donc que 171 tonnes de ficelle de toutes sortes à mettre sur le marché. Si je ne me trompe, l'honorable député veut savoir à qui on a vendu cette ficelle d'engerbage, combien de cet article a été cédé à telle ou telle personne et quel est le prix payé par les acheteurs. Je me procurerai ces renseignemnts.

M. TAYLOR : Je parle de la ficelle mesurant 650 pieds à la livre.

M. SPROULE : On a envoyé une liste de prix aux cultivateurs, l'an dernier, et l'on n'a vendu à ces derniers qu'une très petite quantité de ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston. Mais, quelques semaines avant la fin de la saison, ce qui restait de cet article fut vendu à un particulier pour à peu près la moitié du prix que les cultivateurs avaient été obligés de payer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami se rappellera que, il y a quelques années, la Chambre adopta une résolution restreignant la vente de ces ficelles aux cultivateurs exclusivement. Des avis à cet effet furent envoyés partout, et l'on demanda aux cultivateurs d'acheter cet article ; cependant, à la fin de l'exercice, nous avions en mains au delà des deux tiers de la production totale. Nous avons agi suivant les instructions de la Chambre. Nous n'avions plus qu'à vendre aux enchères, et c'est M. Henderson Black, de Saint-Jean, qui acheta cette ficelle——

M. SPROULE : A quel prix ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A 4⅘ cents et 5 1-10 cents. Lorsque le comité de l'agriculture a discuté cette question, l'an dernier, il en est venu à la conclusion qu'une erreur avait été commise ; il a alors abrogé la résolution qu'il avait d'abord présentée à la Chambre, et il a fait un rapport renvoyant toute la question au ministère de la Justice.

M. SPROULE : Je me plains surtout de ce que le prix auquel on a offert en vente aux cultivateurs cette ficelle d'engerbage, se trouvait précisément aussi élevé que celui qu'ils auraient payé chez presque tous les marchands en détail du Canada. Plusieurs personnes prétendent même que ce prix dépassait le prix de revient de cet article. Si l'on avait vendu aux cultivateurs cette ficelle d'engerbage au prix payé aux enchères par la personne dont il a été question il y a un instant, les cultivateurs se seraient tellement hâtés d'acheter cet article, qu'il n'en serait pas resté une seule livre à vendre, avant la mi-saison. Les cultivateurs n'ont pas eu l'occasion d'acheter cette ficelle à un prix réduit, mais un particulier plus favorisé a acheté ce qui restait de cet article, en ne payant qu'un tiers du prix qu'on exigeait de nos cultivateurs. Si cette ficelle d'engerbage devait se vendre à un prix réduit, assurément nos cultivateurs devaient avoir la chance de profiter de cet avantage tout autant que n'importe quel spéculateur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami ne se montre pas juste en faisant cette déclaration. La Chambre, non pas le ministère de la Justice, a décidé, en 1901, que nous ne devions vendre cette ficelle d'engerbage qu'aux cultivateurs du Canada. Elle a été plus loin, en ce sens qu'elle a déterminé le prix que devaient payer les cultivateurs pour cet article. Ce prix représentait le coût de la matière première, plus le coût réel de fabrication. D'où il suit que le ministère de la Justice n'avait rien à voir à cette liste de prix ; nous devions simplement nous conformer à la résolution que la Chambre avait adoptée.

Nous avons constaté, cependant, que les cultivateurs ne voulaient pas de cette ficelle d'engerbage, et mon honorable ami dit que nous avons alors vendu cet article à des personnes privilégiées. Lorsqu'il devint impossible de mettre sur le marché cette ficelle d'engerbage, la saison étant trop avancée, nous avons vendu ce qui nous restait de ce produit à la personne qui nous en offrait le prix le plus élevé. Si mon honorable ami veut consulter à ce propos l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) qui connaît M. Henderson Black, de Saint-Jean, il apprendra que ce monsieur ne devait pas s'attendre à des faveurs de la part du gouvernement actuel, si nous avions voulu n'écouter que nos sentiments politiques.

M. FITZPATRICK.

M. SPROULE : Quand a-t-on vendu cette ficelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le 2 juillet, date fixée par la résolution de cette Chambre.

M. SPROULE : Je puis dire au ministre que si nos cultivateurs avaient su que cette ficelle ne se vendrait pas plus cher que cela, ils se seraient hâtés d'acheter cet article. Mais le prix auquel on avait estimé cet article était à peu près celui qu'on payait aux différents marchands de quincaillerie du pays pour des produits similaires des autres manufactures.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami sait qu'on ne doit pas rejeter sur nous la responsabilité de cet état de choses. Il n'ignore pas que nous agissions suivant une résolution adoptée par la Chambre. L'expérience d'une année a démontré que nous avions commis une erreur. J'assume ma part de responsabilité dans cette affaire, parce que pas une voix discordante ne s'est élevée contre cette motion. Ce système dura une année, et l'on constata parfaitement que sa mise en vigueur constituait une injustice tellement flagrante qu'on décida d'abroger cette résolution et de laisser au ministère de la Justice le soin de fixer lui-même le prix de cet article.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous donner les calculs d'après lesquels on a établi ce prix ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons estimé le coût de fabrication d'après le coût réel de cette ficelle d'engerbage, au cours des saisons de 1898-99 et de 1899-1900. Nous avons tenu compte du nombre de livres manufacturées, et nous avons additionné le coût de l'huile, des sacs, etc.; il ne fallait pas oublier non plus ce que représentait la main-d'œuvre pénale, le coût des réparations et des réfections, la dépréciation du matériel et les 3 pour 100 de l'intérêt sur nos déboursés ; nous avons ajouté à tout cela le coût de la matière brute, et je puis dire que, dans l'achat de ce dernier article, nous avons réalisé certains bénéfices parce que nous prenions le soin d'acheter cette matière première dans le temps où elle se vendait meilleur marché, et parce que nous pouvions payer comptant le montant de nos achats. Ce sont là les calculs qui nous ont permis de déterminer le prix de cette ficelle.

M. SPROULE : Le nombre de livres de matière brute représente-t-il la quantité de livres de ficelle d'engerbage fabriquée à Kingston ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'inspecteur m'a dit que le rapport de l'auditeur général indique qu'on a employé 137,000 livres de matière brute ; la quantité de livres de ficelle manufacturée représente le même chiffre, parce que l'huile qui entre dans la fabrication de cet article, remplace en poids

ce qu'on a perdu sous le rapport de la matière brute. Il va sans dire que je n'affirme rien, parce que je ne connais pas grand'chose dans tout cela.

M. BLAIN : Dois-je comprendre, d'après ce que vient de dire le ministre, qu'on a vendu, l'an dernier, cette ficelle d'engerbage suivant les stipulations de la résolution que la Chambre a adoptée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, jusqu'au 1er juillet 1902.

M. BLAIN : Mais la motion adoptée par le comité a changé tout cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le comité a adopté cette résolution le 9 mai 1902, et j'ai compris que ses dispositions devaient être mises en vigueur dès la saison suivante, lorsqu'il s'agirait de vendre le produit de cette industrie. Elles ne pouvaient s'appliquer à la vente de la ficelle manufacturée alors, parce que nous avions publié des circulaires dans tout le pays, offrant aux cultivateurs d'acheter cet article à un prix que nous avions déterminé suivant la résolution adoptée par la Chambre. Cette motion adoptée au mois d'août ne peut s'appliquer qu'à la production de cette année et non pas à celle de l'an dernier.

M. BLAIN : Je croyais que l'honorable ministre se plaignait au comité d'être obligé, par cette résolution, de vendre par soumissions, le 1er juillet, la ficelle d'engerbage en magasin. Lorsque cette question fut soumise au comité, à la dernière session, celui-ci adopta une motion à l'effet d'abroger cette partie de la résolution adoptée par la Chambre et obligeant le ministre à demander des soumissions. Le ministère de la Justice ne se trouvait donc pas obligé de demander des soumissions pour l'achat de cette ficelle d'engerbage, après le 1er juillet. C'est là ce que j'ai compris, alors, de la discussion de cette question en comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que c'est à peu près ce que nous avons fait. Voici le texte même de la résolution rapportée par le comité d'agriculture :

Le comité, après avoir entendu et examiné les témoignages des fonctionnaires chargés de surveiller la fabrication et la vente de la ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston, recommande que cette industrie soit continuée, et que les produits en soient vendus directement aux cultivateurs du Canada, et de plus que le ministère de la Justice assume la responsabilité de déterminer la date à laquelle cette vente aura lieu.

M. BLAIN : S'il en est ainsi, on a commis une injustice en vendant une si grande quantité de cet article à un prix si minime. L'an dernier, on se plaignait de cette résolution qui obligeait le ministre de la Justice à demander des soumissions pour la vente, au 1er juillet, de toute la ficelle d'engerbage invendue ; on prétendait que cette stipulation causait du préjudice au ministère.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je constate que je me suis trompé du tout au tout. La vente de la ficelle en magasin s'est faite au mois de juillet 1901, et non pas l'an dernier. L'inspecteur me dit que toute la production de l'an dernier a été vendue aux cultivateurs. C'est en 1901 que M. Henderson Black, de Saint-Jean, a acheté la ficelle d'engerbage en question.

M. BLAIN : Ceci est indiqué par cet item que je trouve dans le rapport de l'auditeur général et qui démontre qu'on a payé 5 1-10. cents.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, cet item se trouve à la page M-47 de ce rapport.

M. TAYLOR : Henderson Black et John Conner, d'Ottawa, sont-ils une seule et même personne?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis le dire. Depuis que je suis à la tête de ce ministère, j'ai toujours pensé que chaque vente de ficelle d'engerbage, soit aux enchères, soit par soumissions ou autrement, a été faite à M. John Conner. J'ai décidé, en conséquence, d'opérer un changement dans le personnel de la fabrique de ficelle d'engerbage de Kingston, et j'ai remercié de ses services, comme surintendant, le frère de M. Conner.

M. BLAIN : Le ministère a vendu aux cultivateurs toute la ficelle fabriquée l'an dernier ; ce système a-t-il réussi?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BLAIN : Voici une circulaire en date du 1er mai et indiquant les prix pour l'année courante. Il me semble étrange qu'on publie aussi tôt de nouvelles circulaires, après avoir vendu toute la ficelle mesurant 650 pieds à la livre. Evidemment, on n'avait pas vendu tout cet article aux cultivateurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Toute la production de l'an dernier ne comprend livre, et il ne nous en restait pas même une que 80,000 livres de ficelle de 650 pieds à la tonne au commencement de la saison. Les cultivateurs se sont empressés d'enlever cet article. Mais il reste encore 200,000 livres de ficelle mesurant 600 pieds à la livre.

M. CLARKE : Quel est l'heureux mortel qui a acheté cette ficelle?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Celui qui s'est présenté le premier.

M. CLARKE : Connaissez-vous son nom?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le saurai.

M. BLAIN : Nous devrions examiner si l'on doit continuer ce système. Je ne désire aucunement blâmer à tort le ministère de la Justice qui, je n'en doute pas, fait tout son possible pour remplir son devoir. Je suis moi-même assez intéressé à cette question,

puisque je suis l'auteur de la résolution adoptée il y a deux ans, et donnant instruction au ministère de vendre directement aux cultivateurs cette ficelle d'engerbage. Je ne suis pas responsable de cette partie de la résolution qui se rapporte à la vente par soumissions de la ficelle en magasin, le 1er juillet de chaque année, car je n'ai pas eu à m'occuper de cela. L'an dernier, le comité a abrogé cette partie de la résolution. Ce système de vendre cet article aux cultivateurs au coût—ou à peu près au coût—de fabrication, a-t-il réussi?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et il en sera de même cette année. Nous ne pouvons suffire à remplir les commandes que nous recevons.

M. BLAIN : Selon moi, il est étrange que dans la circulaire publiée le 1er mai et dans cette autre portant la date du 2 mai, on nous annonce qu'on a vendu toute la meilleure ficelle d'engerbage. Il semble qu'une ou deux personnes se sont adressées au ministère et qu'elles ont acheté cette ficelle à un prix déterminé. J'espère que le ministère continuera la fabrication de cet article, mais sur une plus grande échelle, et qu'il vendra directement cette ficelle aux cultivateurs qui voudront en acheter. Le ministre a raison de dire qu'on ne doit pas l'obliger de vendre ce produit par soumissions, parce que, j'en suis sûr, lorsque les cultivateurs comprendront qu'ils peuvent acheter, tous les ans, la ficelle d'engerbage dont ils ont besoin, en s'adressant directement au ministère de la Justice, ils profiteront de cet avantage.

Comme ce gouvernement est un gouvernement d'hommes d'affaires, le ministre pourra sans doute rendre justice à tous les intéressés, et voir à ce que toute cette ficelle soit vendue directement aux cultivateurs. Nous n'apprendrons plus alors qu'on a vendu à un particulier pour $18,000 de cet article, qu'une autre personne en achetait pour $11,000, tandis qu'on n'en cédait pas une livre aux cultivateurs——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a longtemps de cela.

M. BLAIN : Oui. J'accepte l'explication du ministre. Le gouvernement ne doit pas songer à faire disparaître la fabrique de ficelle d'engerbage du pénitencier de Kingston ; il lui faudrait plutôt l'augmenter et lui faire produire assez de cette marchandise pour satisfaire les besoins du marché, et pour abaisser le prix de cet article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Il s'agit ici d'une industrie qui intéresse nécessairement un grand nombre de personnes. Si je n'en connais point tous les détails, je ne désire pas moins la voir réussir. A mon sens, le comité d'agriculture agirait d'une manière pratique en fixant un jour pour discuter cette question. Je serai présent ainsi que tous les fonctionnaires sous mes ordres, et nous pourrons alors connaître l'opinion et recevoir les conseils des députés qui connaissent ce sujet.

M. FRASER : Si le gouvernement voulait suivre mon avis, il vendrait tout ce matériel ou le mettrait au rebut; de cette manière, il économiserait de l'argent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mettre au rebut un matériel qui représente une valeur de $40,000 ?

M. FRASER : Oui, c'est ce que je ferais immédiatement. Voici une résolution qui ordonne au gouvernement d'agir d'une certaine façon, et voici, d'un autre côté, qu'à la session suivante, la Chambre établit une règle tout opposée. L'idée aussi d'un parlement qui fait des règlements pour la vente de la ficelle d'engerbage——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les Etats-Unis ont une loi à cet effet.

M. FRASER : Mais je m'inquiète peu de suivre cet exemple. Je crois que toute cette entreprise n'avait pour but d'abord que des fins politiques—on voulait faire croire aux cultivateurs que le gouvernement viendrait à leur aide en diminuant le coût de la ficelle d'engerbage. Un certain nombre de cultivateurs se sont livrés à cette industrie, et je crois qu'il y a, aujourd'hui, au Canada, sept ou huit fabriques de ficelle d'engerbage. Pourquoi le gouvernement dépenserait-il de l'argent pour faire concurrence à ces fabricants, sans retirer d'avantages appréciables. On nous dit qu'environ 800 cultivateurs ont acheté de cette ficelle d'engerbage, mais quel est ce nombre comparé au chiffre total des cultivateurs du pays ? Je crois que le plus vite nous nous débarrasserons de cette manufacture, je parle au point de vue des affaires, le mieux ce sera pour le Canada. Ce sera toujours la même chose ; qu'importe le parti qui administrerait les affaires du pays, on trouvera toujours l'occasion de blâmer la méthode qu'il a adoptée pour l'exploitation de cette industrie.

Ce n'est pas une industrie dans laquelle l'administration devrait s'engager et je ne sache pas que les résultats aient été à l'avantage des cultivateurs ou du gouvernement.

M. KEMP : Quelles autres classes de marchandises l'administration s'occupe-t-elle de produire par l'intermédiaire du département de la Justice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis heureux de dire que je n'ai que la ficelle d'engerbage, outre l'extraction de la pierre à Saint-Vincent de Paul et la fabrication de la brique à la Colombie Anglaise.

M. KEMP : Sans doute ce ne serait pas une tâche très difficile pour le ministre de se rendre compétent et de se faire un nom dans une industrie particulière. Depuis que la question a été soulevée dans la Chambre, il a, nous dit-il, donné beaucoup d'attention au

sujet, et il me semblerait qu'il doit le comprendre parfaitement aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami exagère mes talents ; je le confesse humblement.

M. LENNOX : Je suis surpris de l'attitude prise par l'honorable député de Guysborough. Mais après tout, je ne vois pas ce qui pourrait me surprendre. L'année dernière, je faisais observer au comité qu'un des ministres de la Couronne—chose exceptionnellement consolante—était disposé à se confier aux représentants du peuple.

M. CLARKE : Qui est ce ministre ?

M. LENNOX : Le ministre de la Justice. L'honorable ministre nous dit qu'il serait heureux d'avoir les conseils de l'opposition pour l'aider à rendre son industrie plus prospère qu'elle n'avait été par le passé. C'est bien dans cet esprit qu'il faudrait aborder ces questions. Je ne saurais dire si c'est là ce qui explique la chaleur, l'animation, manifestée par l'honorable député de Guysborough. J'ai craint pendant un instant que nous ne vissions éclater une autre de ces querelles de famille si fréquentes dans le passé. Toutefois, le ministre de la Justice a empêché la discussion de s'envenimer. J'espère maintenant que l'industrie ne sera pas discontinuée. Le député de Guysborough demande quelle importance peuvent avoir sept ou huit cents cultivateurs. Ils ne sont pas nombreux, il est vrai, en comparaison de la population entière du Dominion, ou de la classe agricole de tout le Canada. Ils comptent peu, si l'on considère la valeur totale des capitaux engagés dans les fermes du pays. Mais si nous pouvons venir en aide à sept ou huits cents cultivateurs, et si nous pouvons développer cette industrie en la manière suggérée par l'honorable député de Peel, et surtout, si le ministre continue à recevoir l'aide précieuse de l'opposition, nous aurons là un des services publics les plus utiles.

M. SPROULE: L'honorable député de Guysborough voudrait qu'on mît fin à la fabrication de la ficelle d'engerbage par l'Etat. Il s'intéresse plus aux pêcheurs qu'aux cultivateurs. Mais le nombre total de ceux qui se livrent à la culture est beaucoup plus grand que celui des pêcheurs. Il s'opposerait énergiquement, je pense, si quelque député en faisait la proposition, à ce qu'on se dispensât de quelque-chose qui fût à l'avantage des pêcheurs, et je trouve que nous avons d'aussi bonnes raisons de ne pas accepter ses vues dans le cas présent. Il a déclaré, en premier lieu, que cette fabrication avait été établie pour des fins politiques. Quelle que soit la fin qu'on avait en vue en l'établissant, elle a eu un effet bienfaisant, celui d'empêcher qu'on ne forçat le cultivateur à payer trop cher son fil d'engerbage. C'est là une assertion qui ne peut être réfutée. A partir du moment où l'on commença, à l'atelier du pénitencier de Kingston, la confection et la vente de la ficelle d'engerbage jusqu'au moment où le gouvernement actuel fût arrivé au pouvoir, les cultivateurs payèrent leur ficelle d'engerbage moins cher qu'ils ne l'avaient jamais payée auparavant et qu'ils ne l'ont jamais payée depuis, au Canada. Et pourquoi cela ? Parce que l'administration qui avait alors la gestion de l'atelier voyait à ce que l'acheteur de la ficelle la revendît aux cultivateurs avec au plus 10 pour cent de bénéfice. Si donc le cultivateur s'apercevait qu'il lui fallait ailleurs payer la ficelle davantage, il pouvait s'adresser au pénitencier de Kingston et l'obtenir à ce prix modique, savoir 10 pour cent de plus que le prix du gros. Dans le temps que l'administration qui a précédé celle-ci avait la gestion des affaires, combien les cultivateurs payèrent-ils la ficelle d'engerbage ? De 5½ à 7 cents par livre. Mais lorsque le gouvernement actuel prit la direction du travail et commença à vendre la ficelle à des spéculateurs d'après son idée (une très mauvaise idée, suivant nous) les fabricants dans tout le pays furent à même de s'entendre sur le prix de vente. Ces spéculateurs achetèrent toute la ficelle confectionnée au pénitencier de Kingston et à la prison centrale de Toronto, et une fois qu'ils eurent à leur disposition la ficelle confectionnée dans ces ateliers, ils s'entendirent apparemment avec les autres fabricants pour que toute la ficelle fût vendue au même prix sans s'occuper du lieu de production. En conséquence, le cultivateur dut payer plus cher qu'auparavant, et à partir de ce moment jusqu'aujourd'hui, la ficelle d'engerbage est restée à un prix élevé. Nous disons que la ficelle d'engerbage est restée à un prix élevé parce que l'administration n'a pas disposé en la bonne manière de la quantité produite au pénitencier de Kingston. Qui a obtenu cette quantité ? M. H. N. Bate, d'Ottawa, la Hobbes Hardware Company, de London, et M. Connor, de St. John. Lorsque des soumissions pour l'achat de cette ficelle furent demandées, il sembla y avoir une entente entre eux, de sorte que, quel que fût celui à qui le contrat serait accordé, tous auraient une part dans les bénéfices.

M. CLARKE : Tout est allé dans le même sac ?

M. SPROULE : La conséquence a été que ces spéculateurs ont recueilli tout l'avantage au détriment du cultivateur. Nous nous rappelons très bien, lorsqu'on demanda des soumissions, qu'il en fut déposé par H. N. Bate, d'Ottawa, par la Hobbes Hardware Company, de London, et par Connor, également. L'adjudication fut faite en faveur d'une maison de London et lorsqu'on l'invita à déposer le prix offert, la réponse fut que la maison Connor le déposerait ici à Ottawa, ce qui montre d'une manière concluante qu'il y avait collusion entre les soumissionnaires, que ceux qui disposaient de la ficelle produite à la prison centrale, disposaient également de celle con-

fectionnée à Kingston, et ensuite la vendaient au prix qu'ils voulaient. Les cultivateurs durent payer la ficelle de 9½ à 12 cents la livre, tandis que l'année précédente, le prix le plus élevé avait été 7½ cents pour la meilleure ficelle. Or, notre prétention c'est que le hausse a été le résultat du mode défectueux de vente adopté par le gouvernement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et le prix de la matière première?

M. SPROULE : Le prix, dans le cours de trois années, est resté à peu près le même, en moyenne d'à peu près 4½ cents la livre. Il a été démontré à maintes reprises par le rapport de l'auditeur général que durant les trois années où la ficelle d'engerbage s'est vendue le plus cher, le prix de la matière première était à peu près le même que dans le temps où le prix de la ficelle était le plus bas. On voit clairement par là que la différence dans le prix n'était pas la suite de la différence dans le prix de la matière première, car la ficelle se vendait à un prix hors de toute proportion avec celui de la matière première. Or, on nous dit ce soir que quel que fût le vendeur, elle finissait toujours par tomber entre les mains de M. Connor. Tantôt sous un nom, tantôt sous un autre, elle finissait toujours par lui arriver. Il paraîtrait que cette pratique s'est continuée d'année en année. Au début de la saison, le premier mai, une circulaire fut émise, à un moment de l'année où les cultivateurs n'ont pas besoin de ficelle d'engerbage ; mais au bout de quelques jours toute la ficelle qui était de la qualité mesurant 650 pieds à la livre se trouva achetée. Le règlement prescrivait qu'elle ne devait être vendue qu'à des cultivateurs. Avons-nous quelque preuve que cette ficelle ait été vendue à des cultivateurs?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, si ma parole vaut quelque chose ; vous aurez tous les renseignements qu'il vous faut.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice n'a-t-il pas dit qu'il ignorait à qui la ficelle avait été vendue?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et je vais faire faire les recherches nécessaires. Je m'engage à donner les quantités vendues, les noms des personnes à qui elles ont été vendues et les prix payés dans chaque cas.

M. SPROULE : J'avais compris que tout avait été adjugé au même individu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas du tout.

M. SPROULE : Si cette ficelle d'engerbage a été vendue à plusieurs individus, ne pourrait-on pas nous indiquer les noms de ceux à qui elle a été vendue, ainsi que les quantités vendues à chacun? Nous avons le droit de savoir si cette ficelle a été vendue à des cultivateurs, car la résolution portait qu'elle devait être vendue à des cultivateurs seulement. Si elle a été vendue à des spéculateurs, l'esprit et la lettre de la résolution se trouvent avoir été violés.

M. FRASER : Je désire déclarer maintenant, comme je l'ai fait en d'autres occasions, que ce n'est pas là une industrie dans laquelle l'administration devrait en aucune manière se trouver engagée. Ce que vient de dire l'honorable député montre bien qu'elle n'a pas donné de bons résultats.

M. SPROULE : Depuis que le gouvernement actuel en a la direction.

M. FRASER : Jamais elle n'a donné de bons résultats. Nous avons eu difficulté sur difficulté, jugement sur jugement contre les acheteurs de ficelle dans le temps que ces messieurs de la gauche étaient au pouvoir.

M. KEMP : L'honorable député veut-il dire que l'industrie n'était pas exploitée suivant de bons principes d'affaires?

M. FRASER : D'après les témoignages rendus contre l'ancien gouvernement et les déclarations actuelles des membres de l'opposition que les choses ne sont pas à l'heure qu'il est dans un état satisfaisant, je serais assurément porté à dire que l'industrie n'est pas exploitée suivant de bons principes financiers. Je suis persuadé que l'affaire est conduite en ce moment aussi bien qu'elle peut l'être par aucun gouvernement. Mais ma prétention c'est qu'il n'est pas de l'intérêt du pays qu'aucun gouvernement s'engage dans des entreprises de ce genre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas le temps de récriminer, ni de discuter comment cette industrie a été exploitée. Si je voulais me reporter au temps passé, je pourrais dire à l'honorable député de Grey que lorsque nous fûmes chargés de la gestion de cette industrie en 1896, il y avait quelque $50,000 provenant de la vente de la ficelle produite en 1894 qui n'avaient pas encore été encaissés. Je ne me propose pas d'entrer dans des détails à ce sujet; la chose n'est pas nécessaire et pourrait empêcher mon budget de passer aussi facilement. Mais je dirai que cette industrie depuis 1896 a été gérée, peut-être pas avec succès, mais en tout cas, au meilleur de ma connaissance, honnêtement, et pas une seule livre de ficelle n'a été vendue depuis lors si ce n'est à l'enchère, après qu'on eut demandé des soumissions, et toute la quantité produite a été adjugée à l'homme qui en offrait le plus haut prix. Comme je le disais, il y a un instant, M. John Connor a eu à faire avec cette industrie dès ses débuts. C'est ma ferme conviction ; si j'avais à la prouver, j'aurais peut-être de la difficulté à le faire. En 1894 et 1895, il y était assurément engagé, et je crois que depuis cette époque, il a pris part à toutes les soumissions qui ont été faites. Son frère, se trouvait avoir la direction du travail à l'atelier de Kingston, et je pensai que, dans les circonstances, il

serait sage de faire un changement dans le personnel. Je ne dis pas qu'il existait une entente entre les deux frères, qu'il se passait entre eux quelque chose d'irrégulier, car rien de tel n'est venu à ma connaissance. Seulement, je n'étais pas d'opinion que celui à qui la ficelle produite était vendue fût chargé de la direction de l'industrie. Un changement fut donc effectué, et depuis 1901, la ficelle est vendue aux cultivateurs directement. La conséquence a été qu'en 1901 nous en avions, à la fin de l'année, une forte provision en main, que nous vendîmes à l'enchère, et depuis 1902, nous la vendons aux cultivateurs. En ce qui regarde l'année dernière, l'honorable député trouvera dans le rapport de l'auditeur général les noms des cultivateurs à qui la ficelle a été vendue, les prix payés et la quantité vendue à chacun. En ce qui est de la présente année, je rendrai compte de tout ce qui a été vendu jusqu'aujourd'hui, je donnerai les noms des acheteurs, les prix payés et les quantités vendues à chacun.

Maintenant, si nous considérons cette industrie de l'Etat comme régulateur du prix de la ficelle, elle a, suivant moi, rempli sa fonction. La quantité de ficelle d'engerbage utilisée au Canada, est, si mes renseignements sont exacts, de 10,000 tonnes, dont 2,250 fabriquées au pays. A Kingston, nous ne pouvons confectionner au delà de 500 tonnes. Il me semble donc que, dans une certaine mesure, l'industrie en question peut être considérée comme un régulateur du prix de la ficelle d'engerbage. Mais, d'autre part, n'oublions pas qu'il nous faut trouver une occupation pour les détenus du pénitencier. Laissez-moi vous dire quels résultats nous avons obtenus de l'exploitation de cette industrie. Nous avons, pour une année, $6,598 de portés à la charge des produits de cette fabrication du pénitencier. Nous occupons des forçats utilement, et nous retirons cette somme d'argent. Outre ces $6,598, nous faisons payer quelque chose en considération des appointements des fonctionnaires préposés à cette besogne. De plus, il faut tenir compte de l'outillage ; nous mettons cinq pour cent pour dépréciation de l'outillage, et trois pour cent pour l'intérêt sur les fonds engagés dans l'industrie. Je ne sache pas qu'il y ait d'industrie de l'Etat qui puisse faire montre de pareils résultats. Prenez l'imprimerie ici. J'ai eu l'occasion récemment de m'enquérir des prix demandés ; on n'y tient pas compte de la dépréciation de l'outillage, du bâtiment, et le reste.

M. TAYLOR : Et elle fonctionne à perte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais dire.

M. LENNOX : Pouvez-vous nous dire quel est le montant dépensé là en appointements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y avait naguère un surintendant, M. Connor, à qui nous payions $1,500, et un aide-surintendant, à qui nous payions $900. Aujourd'hui le surintendant et son aide n'y sont plus ; ils ont été remplacés par un nommé Dickinson, surintendant de la corderie, que nous payons $1,000 pour faire la besogne des deux. Les $2,400 d'appointements que nous payions autrefois à MM. Connor et Price sont économisés, et nous avons un surintendant à $1,000 par année.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire encore une fois le chiffre de la quantité totale de ficelle qu'on estime être utilisée au Canada et celui de la quantité fabriquée au pays ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est à peu près impossible d'arriver à une estimation exacte ; mais j'ai demandé à l'inspecteur de s'enquérir, et je vois que d'après les rapports, l'année dernière, la quantité totale utilisée dans le pays a été de 10,000 tonnes, et la quantité totale confectionnée au Canada, de 2,250 tonnes. Nous, nous pouvons produire jusqu'à 500 tonnes' mais, de fait, nous n'avons pas dépassé 400 tonnes.

M. CLARKE : Ainsi, près des trois quarts de la quantité de ficelle que nous utilisons est fabriquée aux Etats-Unis ?

M. KEMP : Quelle est l'idée de vendre de la ficelle d'engerbage à un prix moindre que le détaillant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est dans le commerce, et la raison que j'en vais donner lui paraîtra suffisante. Nous payons notre matière première, le chanvre de Manille, 8·42 cents la livre ; profitant d'un moment où le marché était favorable, nous avons pu nous le procurer à meilleur compte que la plupart des fabricants n'ont pu le faire: Nous payons le chanvre de la Nouvelle-Zélande 6·90 cents la livre, et le chanvre d'agavé du Mexique, 5·50 la livre. Si vous faites l'addition des item qui entrent dans le prix de revient, comme l'huile, les sacs et le papier, les réparations, les nouvelles pièces, les salaires des forçats, les appointements, les frais de transport, la dépréciation de l'outillage et l'intérêt, vous verrez que le coût s'en trouve augmenté de 1:813 cent. Nous avons fabriqué 16,000 livres de 650 pieds à la livre, 120,000 livres de 600 pieds, 86,000 de 550 pieds, et 4,000 livres de 500 pieds. Prenez le prix du manille pur, 8·42 la livre, ajoutez-y le coût de production, 1·82 la livre, et vous avez 10:24 cents la livre, prix de revient de la ficelle.

M. SPROULE : Quand vous parlez de manille pur, vous voulez dire qu'il n'y a pas plus du tiers de manille pur dans l'article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'en suis à discuter la question du prix de revient.

M. SPROULE : Le prix de revient dépendra de ce que vous coûtera la matière première que vous employez. Lorsque vous

parlez de manille pur, il faut comprendre que la ficelle n'est pas entièrement confectionnée de chanvre de Manille.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député est médecin, et naturellement expert. Je suis avocat, et je n'ai pas d'aptitude technique. L'inspecteur me dit que manille pur signifie manille pur. Mettez le manille pur à 8·42 cents la livre et les frais de fabrication à 1·82 cent la livre, et vous avez le prix de revient à 10·24 la livre ; et nous l'offrons en vente à 10¾ cents la livre en quantités d'une tonne, ou aux syndicats de cultivateurs à un quart de cent de moins que ce prix.

M. SPROULE : Je puis dire à l'honorable ministre de la Justice qu'il n'y a pas aujourd'hui une seule livre de manille pur fabriquée au Canada. Il a été établi par le rapport du comité chargé de s'enquérir de la question que la ficelle de manille pur n'était pas toute de manille, mais le résultat d'un mélange.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Naturellement, je cède à la science plus grande de mon honorable ami ; mais il me faut m'en rapporter aux rapports des deux inspecteurs ici présents et qui tous deux affirment de nouveau que manille pur signifie ficelle de pur manille.

M. HENDERSON : Je ne sais trop s'il est bien nécessaire de discuter si pur manille signifie pur manille. La compagnie de Brantford a depuis nombre d'années fait d'aussi bonne ficelle qu'on en fait n'importe où dans Ontario, ou même peut-être n'importe où au Canada. Un de ses directeurs, qui fait aujourd'hui partie de la députation, m'a informé que leur meilleure ficelle est faite de 60 pour cent de chanvre de manille et de 40 pour cent d'agavé. Mon opinion personnelle est qu'une ficelle composée de 60 pour cent de manille et le reste d'agavé est tout aussi bonne, est même beaucoup meilleure que la ficelle faite entièrement de manille. Bien plus, je ne pense pas que les cultivateurs tiennent beaucoup à avoir une ficelle toute de manille. C'est peut-être ce qui fait que la ficelle de Kingston n'est pas aussi recherchée dans le pays qu'elle devrait l'être. Allez dans l'ouest d'Ontario, et vous vous apercevrez que la ficelle faite à Kingston n'est pas appréciée des cultivateurs. Ils préfèrent d'autre ficelle à celle de Kingston, et c'est peut-être parce que celle-ci renferme plus de manille qu'il n'en faudrait. La différence dans le prix n'est pas après tout si grande. Je vois par le rapport de l'auditeur général de l'année dernière que le chanvre de Manille coûte 6 cents la livre, tandis que celui d'agavé coûte 5⅜ cents, différence d'une fraction de cent seulement. Il se peut que je ne sois pas assez au fait de la manière de faire le calcul pour me rendre compte exactement de ce que devrait coûter une livre de ficelle ; mais j'ai suivi l'honorable ministre de la Justice très attentivement, et il m'est absolument impossible d'atteindre le chiffre élevé de 10¾ cents pour le prix de revient.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai dit 10·24 cents.

M. HENDERSON : Prenez même ce chiffre moins élevé de 10·24 cents. Une livre de ficelle ne consistera pas toute en manille ou toute en manille et agavé. Nous savons qu'il y a à peu près un cinquième de ce qu'on appelle l'huile à cordage, une huile grossière qui entre dans la confection de la corde. Mon honorable ami à mes côtés (M. Clancy) dit un sixième ; en tout cas la différence n'est pas grande entre un cinquième et un sixième ; j'ai toujours compris que la proportion était d'un cinquième. Or, mettant un cinquième d'huile, 60 pour cent du reste, de manille, et le résidu d'agavé, je calcule le prix de revient d'une livre de ficelle de la manière suivante : la matière première coûterait la moitié de six cents, prix par livre de cette matière.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Où mon honorable ami trouve-t-il ce prix de six cents ?

M. HENDERSON : Dans le rapport de l'auditeur général, année 1902, page 27-M.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon calcul est basé sur les prix d'aujourd'hui.

M. HENDERSON : Il n'y a pas eu à ma connaissance de grandes variations dans les prix sur les marchés où nous achetons cette matière première, et je n'ai rien de mieux pour me guider que le rapport de l'auditeur général.

Je vais soumettre au ministre le calcul que j'ai fait. La fibre de manille contenue dans une livre de ficelle coûterait trois cents ; l'agavé coûterait deux cents et l'huile à cordage un cent, ce qui ferait en tout six cents. Si nous ajoutons à cela les frais de confection et autres dépenses incidentes mentionnées par le ministre, disons deux cents, nous avons, comme prix de revient d'une livre de ficelle, huit cents, ce qui est beaucoup moins que le prix de dix cents et quart qui a été fixé. D'après ce calcul, la ficelle reviendrait à peu près au prix pour lequel elle se fabriquait il y a quelques années. Il ne me semble pas que les cultivateurs soient traités avec justice par l'honorable ministre, et je suis porté à croire qu'en vendant la ficelle 10¾ cents il retire un fort bénéfice aux dépens du cultivateur. Le regretté David Mills, lorsqu'il était ministre de la Justice, déclara que les frais de production s'élevaient à 3¼ cents la livre, et même en tenant compte des autres frais dont le ministre de la Justice actuel a parlé, il semblerait que le prix demandé des cultivateurs est exorbitant, si nous considérons que d'après le rapport de l'auditeur général, il paye le chanvre de Manille six cents, l'agavé 5⅜ cents la livre, et l'huile à cordage, 9 cents le gallon. Huit cents la livre est un prix raisonnable à de-

mander aux cultivateurs pour cette ficelle, si l'administration ne cherche pas à faire un bénéfice. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser), qui a quitté la Chambre, a voulu introduire la politique dans cette discussion, en déclarant que l'idée de confectionner de la ficelle dans les prisons avait été inspirée à l'origine par des motifs politiques.

Je tiens compte à l'honorable député d'avoir fait une déclaration exacte, ce soir. La fabrication de la ficelle a été commencée par ses amis dans la prison centrale de Toronto, en vue, sans doute, d'avantages politiques à gagner. Mais il s'écoula plusieurs années avant que l'administration conservatrice d'alors installât un outillage pour cette fin à Kingston. Elle ne fit en cela que suivre l'exemple que lui avait donné le gouvernement de l'Ontario, et contrebalancer ce que ses adversaires politiques faisaient à Toronto.

Je ne toucherai pas à la question plus importante de savoir s'il convient de maintenir cette industrie au pénitencier de Kingston. Le ministre a dit qu'il faut tenir les forçats occupés et que, à ce compte, autant vaut leur faire faire de la ficelle ; mais moi je soutiens que la fabrication de la ficelle au pénitencier de Kingston ne devrait pas être considérée comme une source de profit, mais comme un moyen de maintenir à un chiffre raisonnable le prix de cet article. Le député de Toronto l'a fait remarquer, les trois quarts de la ficelle employée aujourd'hui au Canada viennent des Etats-Unis. Les grands trusts américains s'unissent, et, je regrette d'avoir à le dire, ils se sont même associés à certaines petites fabriques canadiennes pour obliger injustement le cultivateur à payer la ficelle plus cher.

Cet article ne vaut ni dix, ni onze cents, ni, surtout, quinze ou seize cents la livre, et cependant, je suis sûr que, cette année, les cultivateurs auront à payer cette ficelle américaine quinze cents la livre, au détail. Le pénitencier de Kingston ne peut produire qu'un quarantième, environ, de toute la ficelle qui se dépense, mais enfin, c'est un facteur et on peut le faire servir à la protection du cultivateur contre l'imposition de prix exorbitants de la part des importateurs et des grands industriels des Etats-Unis qui ont virtuellement le contrôle de cette industrie au Canada. J'espère que le gouvernement aura bientôt trouvé plus d'un moyen de favoriser le développement de cette industrie. Il fut un temps où la ficelle d'engerbage était frappée d'un droit assez élevé et où la plus grande partie de cette ficelle employée au Canada se fabriquait au Canada. Le régime protecteur avait pour effet de maintenir la concurrence entre les industriels du pays et de prévenir la hausse des prix. Mais on s'est agité afin d'obtenir que le droit fût enlevé, et il fut graduellement réduit de 25 à 12½ pour cent jusqu'à ce qu'il eût complètement disparu. Moins le droit était élevé plus la ficelle d'engerbage se vendait cher ; c'était la même chose que pour le pétrole et le fil de fer barbelé. Voilà quelle a été notre expérience. Les Américains ont laissé fermement subsister contre nous un droit de deux cents par livre concernant la ficelle d'engerbage ; s'il se fabriquait de la ficelle au Canada il faudrait payer ce droit-là pour l'expédier aux Etats-Unis, tandis que les Américains nous envoient la leur sans rien payer. Je crois qu'il va y avoir à l'avenir un droit d'environ ⅝ de cent par livre. M. le Président, je prétends que nous devrions maintenir cette industrie à Kingston et en augmenter la production autant que possible. Je ne conseillerais pas au gouvernement de chercher à y réaliser des bénéfices, mais plutôt de la faire servir à diminuer le prix de la ficelle qui nous vient des Etats-Unis. Je ne vendrais pas la ficelle de Kingston en fortes quantités à un même homme, mais je l'écoulerais par tout le pays autant que possible chez les cultivateurs ou les petits détailleurs, et m'en servirais de la meilleure manière possible pour lutter contre les effors tentés par les importateurs ou les manufacturiers de ficelle américains dans le but d'en hausser illégitimement le prix pour nos cultivateurs. Même si nous devions perdre quelques milliers de dollars, je ne permettrais à aucun marchand d'en acquérir 200 tonnes, ce qui le mettrait à même d'en fixer le prix à sa convenance et de faire payer au cultivateur ce qu'il voudrait. J'espère que telle sera la ligne de conduite suivie par le gouvernement. Quant à moi, je préférerais y perdre de l'argent que de mettre tout à fait de côté cette industrie. Je crois qu'elle rapporte certains bénéfices, et, autant que cela m'intéresse, je ne serais pas en faveur de réaliser aucun profit de cette industrie.

M. SPROULE : Je remarque dans le calcul que l'honorable ministre de la Justice nous a soumis que le prix par livre de la matière première, en groupant les trois différentes espèces, la fibre de Manille à $8.42, celle de la Nouvelle-Zélande à $6.90 et l'agavé du Mexique à $5.50, se trouve être le prix moyen par livre des trois sortes. En ce cas, $1.81 représente le coût de fabrication, ce qui donne pour le coût moyen des trois sortes de ficelle huit cents et trois quarts par livre. Mais d'après les chiffres mentionnés dans notre circulaire, le prix moyen reviendrait à dix cents et deux tiers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous ne nous occupons pas des prix moyens.

M. SPROULE : N'est-il pas juste de prendre les trois différents prix, les grouper ensemble et en déduire le prix moyen?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Certainement, non.

M. SPROULE : Si vous prenez 100 livres de chaque sorte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel objet l'honorable député a-t-il en vue?

M. SPROULE : Je désire connaître le coût réel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, l'honorable député est en quête d'une base d'argument.

M. SPROULE : Si vous prenez 100 livres de chaque espèce, vous arriverez au prix réel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

M. SPROULE : Vraiment, je ne sais par quel genre de calcul l'honorable ministre peut arriver à aucune autre conclusion. Avec 300 livres de matière première on ne peut fabriquer que 300 livres de ficelle, exception faite du poids de l'huile crue qui coûte environ $\frac{1}{3}$ ou $\frac{1}{4}$ de cent par livre ; mais en réunissant les trois qualités à raison de 100 livres chacune on n'en peut fabriquer que 300 livres de ficelle. Vendez ces 300 livres au prix indiqué dans la circulaire—l'agavé à 11½ cents, l'autre à 10¾ et la ficelle spéciale de Kingston à 9½ cents la livre ; vous vendez 100 livres de chacune, puis vous additionnez le prix des trois et y ajoutez le prix de fabrication que le ministre vient de donner et vous voyez, n'est-ce pas, quel est le coût total ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai bien peur de ne plus comprendre mon arithmétique. En tous cas, je ne saisis pas le sens de l'opération que vient de faire mon honorable ami. Voici un peloton de chanvre de Manille contenant 600 pieds de ficelle et que j'ai payé $4.42 par cent pieds. J'y ajoute 10 pour cent de perte compensée par 10 pour cent d'huile et pour arriver à savoir quel est le prix de revient afin d'établir à quel prix il faudrait la vendre, j'additionne le prix de la matière première avec celui de l'huile, sans avoir à m'occuper du prix moyen de l'agavé, de la Nouvelle-Zélande ou du Mexique, tout à fait étranger à ce calcul.

M. SPROULE : Si vous prenez 100 livres de chaque qualité et que vous les additionniez ensemble et que vous les divisiez par trois, quelle différence cela fait-il ? Vous n'avez que tant de livres de ficelle qui vous coûtent tant : 100 livres d'une sorte, $8.42, 100 livres d'une autre, $6.90 et 100 livres d'une troisième, $5.50. Additionnez tout cela, divisez la somme par 3 et vous avez le prix moyen. Je prends le prix moyen de la ficelle d'engerbage, c'est-à-dire, 10⅝ cents la livre, tandis que d'après le calcul du ministre il est de 8¾ cents la livre.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je crois que nous avons porté ce débat assez loin. Le sujet a été traité trop au long. La question est celle-ci : allons-nous continuer de fabriquer de la ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston ? Je crois que le sentiment de la Chambre est en faveur de cette industrie et que les cultivateurs canadiens devraient en avoir le bénéfice. Selon moi, nous devrions prendre les moyens d'augmenter la production au pénitencier de Kingston non seulement pour le bénéfice des cultivateurs, mais dans l'intérêt même des détenus. Certains d'entre eux peuvent sortir du pénitencier un jour ou l'autre, décidés à gagner leur vie et ils savent faire un ouvrage utile.

Le ministre de la Justice est bien aise de recevoir un avis de l'opposition comme des députés ministériels et si mon avis est susceptible d'avoir un effet, il aura celui de lui faire songer qu'il faut au pénitencier de Kingston un outillage des plus parfait et qu'il s'y fabrique plus de ficelle qu'autrefois, pour l'avantage des cultivateurs. Je ne crois pas que le prix en soit trop élevé, car alors les cultivateurs n'achèteraient pas la ficelle du pénitencier plutôt qu'ailleurs. Cependant, je pense qu'on pourrait la vendre de façon à réaliser très peu de bénéfice et à favoriser d'autant la classe agricole.

M. TAYLOR : J'approuverais sans réserve ce que vient de dire mon honorable ami, si les cultivateurs devaient avoir le bénéfice des améliorations dont il vient de parler, mais depuis que le gouvernement a entrepris de s'occuper directement de la ficelle d'engerbage, c'est le cultivateur qui a été tondu et le spéculateur qui s'est enrichi. Que mon honorable ami veuille ouvrir le rapport de l'auditeur général à la page M-47 et il y verra que la ficelle d'engerbage s'est vendue comme suit : la Beaver, 180 livres à 8⅛, 5,125 livres à 8½ cents, aux cultivateurs, et 366,793 livres, tout ce qui restait de cette sorte-là, à M. John Connor ou à M. Henderson Black, son représentant, à 5 1-10 cents.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je parle de l'avenir et non du passé.

M. TAYLOR : Voilà comment on a procédé jusqu'au 1er juillet 1902. Pourquoi le gouvernement a-t-il vendu de la ficelle d'engerbage à M. John Connor pour un prix inférieur à celui de la matière première ? Il s'est vendu 17,325 livres de Maple-Leaf à 10 cents. L'a-t-on vendue aux cultivateurs ? John Connor a obtenu 220,000 livres d'agavé mélangé à 5 1-10 cents, et le gouvernement paie l'agavé pur 8 cents la livre. La ficele de Nouvelle-Zélande s'est toute vendue à 6½ cents la livre, mais les cultivateurs n'en ont pas eu du tout. Il s'est ensuite vendu 60,000 livres de ficelle à 4⅝ cents. John Connor, qui se cachait sous le nom de Henderson Black, un homme heureux, il lui fut vendu directement pour $12,000 de ficelle et indirectement, c'est-à-dire à Henderson Black, pour $32,000. On vendit par lots et à réduction, c'est-à-dire à 4⅝ cents, pour $45,000 de ficelle et l'on se mit tout de suite à acheter de la matière première pour la fabrication de l'année suivante. Evidemment, il s'est fait de la spéculation dans toutes ces affaires-là. D'abord la Hobbs Hardware Co'y, puis H. N. Bate, et ensuite John Connor y ont participé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a oublié qu'il s'adressait au comité et s'est imaginé qu'il s'adressait à une assemblée, dans quelque comté éloigné; autrement il aurait remarqué qu'en 1900 un parlement avait dirigé la vente de ficelle d'engerbage qui devait se faire aux cultivateurs jusqu'au premier juillet, après quoi cette ficelle devait être vendue par adjudication publique.

Jusqu'au premier juillet 1901, elle était vendue directement aux cultivateurs, et le reste était adjugé à l'enchère publique, par ordre du parlement. Si mon honorable ami voit là-dedans quelque chose de louche, je suis prêt à comparaître devant un comité dès qu'il le voudra.

M. TAYLOR : L'honorable ministre est dans la position d'un fidéicommissaire ; s'il a demandé des soumissions et accepté une de ces soumissions pour l'achat de l'article fabriqué à un prix inférieur à celui de la matière première, comment peut-il se justifier de cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le temps pour la vente était passé et le produit aurait perdu 50 pour cent de sa valeur en étant gardé au delà de l'année.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'est pas dans le commerce ; autrement, il saurait que le produit peut se garder deux ou trois ans sans perdre de sa valeur.

M. SPROULE : Nous avons droit de savoir ce que cette ficelle coûte, et si elle a été vendue aux cultivateurs au-dessous ou au-dessus du prix coûtant. La chose dont on se plaint, c'est que le gouvernement, tout en ayant le bénéfice du travail des forçats, vend la ficelle au même prix que les détaillants.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'est pas un seul fabricant dans le pays qui la vende au même prix que nous. Des fabricants nous ont écrit pour se plaindre de nos prix.

M. SPROULE : Je puis dire à l'honorable ministre qu'elle s'est vendue l'année dernière en détail aux mêmes prix.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous parlons des prix actuels.

M. SPROULE : Ce dont je me plains, c'est qu'elle n'a pas été vendue aux cultivateurs au prix coûtant, plus un cent la livre, comme le demandait la résolution. L'honorable ministre devrait faire comparaître ses experts du pénitencier de Kingston devant le comité de l'agriculture.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'y consens.

M. SPROULE : Les renseignements fournis ce soir diffèrent de ceux qui nous ont été fournis il y a quelques années, et nous désirons nous assurer si les maisons de commerce obtiennent cette ficelle d'engerbage conformément à la résolution.

M. CLARE : Je vois que dans le calcul que le ministre de la Justice a fait, le bénéfice sur la ficelle de manille est de 1.26 par cent livres, ou 10 pour cent ; sur la ficelle moyenne, le bénéfice est de 2.04 ou 23 pour cent ; et sur la ficelle la plus commune, 2.19 soit un bénéfice de 30 pour cent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE J'ai dû me tromper en donnant les chiffres.

M. CLARE : Le prix de la manille pure est porté à 8.50, 1.82, 8.72 et 10.24 par livre. Celle qui est le meilleur marché s'est vendue 9½ cents.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La ficelle la moins chère est celle d'agavé, vendue 9½ cents avec un bénéfice de 2.30. Je ferais bien de donner quelques explications. Pour ce qui est de la ficelle, le prix de la matière première, est de 8.42, auquel il faut ajouter 1.82 cent de fabrication, donnant un total de 10.24 cents. C'est la ficelle de manille pur mesurant 650 pieds à la livre, et qui se vend 11¼ cents. Puis vous avez la ficelle de manille pur (la même matière première), mais donnant seulement 600 pieds, et se vendant 10¾. Puis il y a ce qu'on appelle la " Kingston Special ", fait de fibre de la Nouvelle-Zélande. Elle coûte 6.90 de matière première et 1.92 de confection, donnant un total de 8.72. Elle se vend 9½ cents. L'agavé a été acheté l'automne dernier à 5.50 cents la livre et le prix aujourd'hui en est de 8 cents la livre. La ficelle d'agavé pur, coûte 5.50 la livre de matière première et 1.82 de confection, total de 7.32 cents ; elle se vend 9½ cents. Si mon honorable ami (M. Clare) veut comparer ces prix avec ceux ayant cours à Chicago, à la même date, il verra que le prix de la ficelle de pur manille de 650 pieds est de 13 cents la livre contre 11¼, qui est notre prix.

M. CLARE : Voici ce que je veux savoir: Pourquoi le ministre ajoute-t-il 10 pour 100 au prix de la meilleure ficelle, et 30 pour 100 au prix de la plus commune ? Pourquoi fait-il payer davantage au cultivateur dans un cas que dans l'autre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La qualité inférieure faite d'agavé pur est un article moins coûteux et nous n'en avons en tout qu'à peu près 4,000 livres. Comme cette ficelle est de qualité inférieure et que nous n'en avons qu'une petite quantité, l'inspecteur a pensé que, bien que la matière première se vende aujourd'hui 8 cents la livre, nous pourrions la vendre au prix que j'ai dit. C'est à bien meilleur marché qu'aucun autre la vend. Si mon honorable ami me le permet, lorsque je reprendrai mon budget, je produirai des lettres de fabricants de toutes les parties du pays qui se plaignent des prix auxquels nous vendons la ficelle.

M. CLARKE : Sont-ce ceux qui vendent la ficelle canadienne, ou ceux qui vendent la ficelle américaine ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceux qui vendent la ficelle canadienne. Le prix à Chicago détermine le prix ailleurs.

M. CLARE : N'avait-il pas été entendu, l'année dernière, que le gouvernement ajouterait un cent au prix de la ficelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La chose, je pense, fut laissée entièrement à ma discrétion. L'honorable député (M. Clare) se rappellera qu'une résolution avait été passée réglant tout, mais l'année dernière, le comité de l'Agriculture discuta la question et décida de tout laisser à ma discrétion.

M. CLANCY : J'aimerais à poser au ministre une question ou deux. J'ai prêté une oreille attentive à son discours. On ne s'attend pas que le ministre de la Justice, plus que tout autre ministre, porte dans sa tête tous les renseignements dont nous avons besoin. Il lui faut nécessairement s'en rapporter dans une grande mesure à ce que lui disent ses employés.

J'appellerai l'attention du ministre sur deux ou trois points qui ne s'accordent pas avec ce qu'il a dit. Il voudra bien se rappeler qu'il s'est fait une enquête minutieuse devant le comité des Comptes publics, il y a deux ans, et qu'il a alors été établi que la fabrication de la ficelle coûtait un cent par livre y compris tous les services qu'il a énumérés. Il est important de savoir si, les circonstances ayant changé ou les faits n'ayant pas été exposés d'une façon inexacte dans ce temps-là ou aujourd'hui, la fabrication de la ficelle d'engerbage est censée coûter presque deux fois plus aujourd'hui que dans ce temps-là.

Il s'est fait une déclaration très importante au sujet de la vente de la ficelle. On voudra bien me permettre une très courte digression à ce sujet. Je crois qu'il s'est agi entre le préfet du pénitencier de Kingston et le ministre de la Justice de savoir s'il fallait vendre la ficelle que les cultivateurs n'avaient pas achetée dans un certain délai. Le ministre de la Justice a déclaré que d'après lui il fallait la vendre et on l'a vendue. Je n'insisterai pas davantage sur ce point-là, mais, l'honorable ministre l'avouera, le point que je désire lui signaler est très important. Il ressort de la preuve faite devant le comité des Comptes publics—je ne saurais dire si c'est vrai ou non—que la ficelle ne s'est pas détériorée bien qu'on l'eût laissé vieillir d'un an. Cependant il nous est venu du département même de l'honorable ministre deux déclarations qui se contredisent carrément. Je lui demanderai s'il peut expliquer cette anomalie. On avait fait prêter serment aux témoins ; on leur avait fait subir un interrogatoire très minutieux et cependant il y a eu contradiction manifeste. Le prix de fabrication et la détérioration qu'on pouvait faire subir à la ficelle d'engerbage en la gardant une année durant sont choses qu'il importe de savoir. Je ne voudrais pas prolonger ce débat, mais j'espère que le ministre va s'occuper de répondre sur ces points-là.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour ce qui est de la détérioration, l'inspecteur me dit qu'en gardant la ficelle d'engerbage en entrepôt, on peut en faire sortir l'huile qui y est contenue, on l'expose ainsi à donner moins de satisfaction que la ficelle neuve et on est obligé de la vendre moins cher que la neuve aux cultivateurs, si toutefois ils veulent en acheter. Quel est le degré de détérioration ? C'est là matière d'opinion. Lorsque j'ai dit que la ficelle se détériorait pour la moitié de sa valeur, je n'avais pas consulté l'inspecteur. Je ne voudrais pas que les fonctionnaires fussent tenus responsables d'une déclaration que j'avais pris sur moi de faire. Quant au prix de fabrication, j'avoue ne pas me rappeler la preuve faite sur ce point devant le comité il y a deux ans, ma mémoire n'ayant pu retenir tout cela. Voici sur quoi je me base, et je crois avoir raison : d'abord je mets en ligne de compte le prix réel de la matière première qui sert à la fabrication de la ficelle d'engerbage, puis j'y ajoute le prix de la main-d'œuvre que je porte au même chiffre que si j'avais employé des ouvriers libres.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut bien me permettre——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais donner les explications mêmes de l'inspecteur. On estime à trente cents par jour le salaire des détenus, et comme il faut les nourrir et les vêtir, la dépense, en fin de compte, est la même que si l'on employait des ouvriers libres. A cela j'ajoute les appointements des fonctionnaires ayant à s'occuper de cette industrie, les frais d'annonce et les frais de transport des matériaux. J'ajoute encore cinq par cent, et c'est très peu, pour la détérioration de l'outillage par suite de l'usage, et trois pour cent pour l'intérêt. Voilà sur quoi j'établis mon calcul, et, comme je viens de le dire, je le crois assez juste. Je trouve que le prix de revient est de 1:81 cent et une fraction par livre—deux cents par livre en chiffre ronds.

M. CLANCY : Ce que vient de dire l'honorable ministre me semble juste, mais je suis d'autant plus surpris de la déclaration qui s'est déjà faite d'après les mêmes données. L'honorable ministre pourrait-il dire sur le champ quelle somme on a trouvé que la main-d'œuvre, la détérioration, l'intérêt, etc., représentaient ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tous ces item contribuent à la détermination du chiffre de nos dépenses pour l'année courante, et il nous a fallu mettre en ligne de compte les dépenses de l'année dernière pour arriver à établir le véritable montant. En

1898-99 et en 1899-1900, nous avons fabriqué 1,726,320 livres de ficelle et payer pour huile, sacs et papier, $5,436.40 ; pour réparations et renouvellements, $1,109.85 ; pour main-d'œuvre pénale, $6,598.35; salaires, trais d'annonce, de transport, etc., $11,910.39 ; dépréciation, cinq pour cent, $4,000 ; intérêt à trois pour cent pour deux ans, $2,400. D'après toutes ces données, le prix de revient de la ficelle d'engerbage est de 1:813 cent par livre,

M. SPROULE : Voici, quant à cette question de dépréciation ce que j'en puis dire d'après ma propre expérience : j'ai moi-même gardé de la ficelle d'engerbage sur ma ferme chaque année durant trois années consécutives et mes employés se sont toujours déclarés aussi satisfaits de cette ficelle-là que de la neuve. Cependant on peut supposer qu'elle devrait être un peu plus sèche.

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, $110,-300.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a ici une diminution. Salaires, $1,500 ; entretien des détenus, $2,000 ; travaux, $3,500 ; équipement, terrains et édifice, $1,300. Le nombre des gardes a été réduit de quatre.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous donner le coût d'entretien par jour des prisonniers dans les différents pénitenciers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député le trouvera au commencement de mon rapport, page xv.

Pénitencier de Manitoba, $50,100.

M. CLANCY : Le ministre voudrait-il dire s'il est entendu qu'il sera réservé un crédit au sujet duquel nous pourrons nous occuper plus tard des pénitenciers ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je réserverai n'importe quel crédit que mon honorable ami voudra que je réserve. J'ai fait remarquer il y a un instant que nous pourrions reprendre ce débat au comité de l'agriculture.

M. CLANCY : Le comité étant surchargé d'ouvrage à l'heure qu'il est, je doute que nous puissions y poursuivre ce débat pendant la présente session.

M. SPROULE : Le ministre m'a fait parvenir son rapport, mais je n'ai pu encore y découvrir quel est le coût d'entretien des détenus dans les différents pénitenciers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au commencement de la page xv l'honorable député trouvera un exposé des dépenses brutes par rapport aux années écoulées de 1896 à 1902, le coût de l'entretien par détenu et par jour pour tous les pénitenciers réunis.

M. SPROULE : Je voudrais savoir combien coûte cet entretien dans chacun des pénitenciers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député trouvera sur la page précédente un état comparatif de ce qu'a coûté l'entretien de chaque détenu durant six ans dans les pénitenciers de Kingston, de Saint-Vincent de Paul, de Dorchester, du Manitoba et de la Colombie Anglaise.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Sur motion de l'honorable ministre des Douanes, la séance est levée à 12.30 heures du matin, mercredi.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 27 mai 1903.

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

### INTERPELLATIONS.

#### INTERCOLONIAL—GUIDE OFFICIEL.

M. CLARKE :

1. Le " Guide officiel du chemin de fer Intercolonial du Canada et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 1902-03," portant en première page qu'il est publié par l'autorité du ministre des Chemins de fer et Canaux et dont l'introduction est signée par D. Pottinger, gérant général de l'Intercolonial, a-t-il été compilé et publié par quelque département des chemins de fer de l'Etat ? Et, dans l'affirmative, par quel département ? Et, dans la négative, quel en est l'auteur ?
2. Combien d'exemplaires de ce " Guide " ont été imprimés ?
3. Quel a été le coût de cette impression ?
4. Quel montant total a été perçu pour les annonces publiées dans ce " Guide " ?
5. Quel montant a été perçu par les chemins de fer de l'Etat ou par le gouvernement en aucune autre manière par rapport à la publication dudit " Guide officiel " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Le guide officiel a été publié sous l'autorité du ministre des Chemins de fer et Canaux, mais n'a été publié par aucun département des chemins de fer du gouvernement.
2. Il est entendu que c'est 5,000 exemplaires qu'on a publiés, mais sans que le gouvernement ait été appelé à en payer les frais ni en tout ni en partie.
3. Comme il n'a pas été imprimé aux frais du gouvernement, je ne puis dire combien il coûte.
4. Le gouvernemnt n'a rien reçu en argent, mais il est à supposer que le trafic de ses chemins de fer en a bénéficié.
5. Il est impossible de dire quelle somme d'argent la mise en circulation de ce guide a fait gagner aux chemins de fer du gouvernement, mais il est certain qu'il sert beaucoup aux voyageurs.

EXAMEN MEDICAL DES IMMIGRANTS.

M. CASGRAIN—par M. Clarke :

1. Un certain Dr Ellis a-t-il été employé par le gouvernement à titre de médecin du port ou d'examinateur des immigrants débarquant à Québec, pendant les années 1902 et 1903, ou l'une de ces années ?
2. Ledit Dr Ellis est-il employé par le gouvernement à quelque autre titre, par rapport au service médical dans ou pour le port de Québec ? Dans l'affirmative, quel est son emploi ?
3. Ledit Dr Ellis reçoit-il un salaire annuel ou une certaine somme pour la saison, ou est-il payé de quelque autre manière ?
4. Quel est le chiffre de ses appointements, annuels ou autrement ?
5. Le Dr Howe est-il employé par le gouvernement comme médecin du port de Québec ou examinateur d'immigrants à un titre quelconque dans et pour ce port, et à quel titre ?
6. Quel est le salaire ou la rétribution dudit Dr Howe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En l'absence du ministre, je demande qu'il me soit permis de répondre comme suit :

1. En 1903 le docteur Ellis a été employé environ deux ou trois semaines à diriger l'examen d'immigrants débarqués à Québec, d'après les nouveaux règlements qu'on venait de mettre en vigueur à ce port.

2. Le docteur Ellis est médecin du département de l'Intérieur et c'est ce dernier qui a la direction de ses services. Il est établi à Saint-Jean où il s'occupe de faire des examens médicaux.

3. Le docteur Ellis n'est pas employé à la saison, on lui paie des appointements.

4. Ces appointements sont de $2,000 par année, il consacre tout son temps au service du département.

5. Il y a deux médicins des émigrants à Québec. Le docteur Arthur Potvin a charge de tous les patients du dépôt des immigrants ou de ceux qu'on a forcés d'y rester pour recevoir les soins qu'on donne dans les hôpitaux, ou d'autres soins, parce qu'on leur a défendu de se rendre à destination jusqu'à ce que les maladies dont ils souffraient et qui avaient motivé cette dépense fussent disparues. Le docteur Howe a également charge de faire l'examen médical des immigrants à ce même port.

6. Le docteur Howe est payé par voie d'honoraires. Il reçoit $5 pour chaque navire examiné par lui, lorsqu'il y a 100 immigrants ou moins, et dix cents en sus par tête pour chaque immigrant lorsque le nombre est de plus de 100, pourvu que le total de ses honoraires ne dépasse pas $100 en un même mois. Si les honoraires s'élevaient au delà de ce chiffre, il ne recevrait en tout que $100.

GARDIEN DU PHARE A NORTH-HALFWAY.

M. MONK demande :

1. Pourquoi Denis Ménard, gardien des lumières d'alignement au nord de Half-Way-Point, a-t-il été destitué ?
2. Quelqu'un a-t-il porté plainte contre lui ?
3. A-t-on donné audit Denis Ménard communication de la plainte (s'il en est) portée contre lui ?
4. A-t-on donné audit Denis Ménard l'occasion de donner des explications avant de le renvoyer du service ?
5. Pendant combien de temps ledit Denis Ménard avait-il été au service du gouvernement ?
6. A-t-on donné audit Denis Ménard le temps de se trouver une autre occupation ?
7. Qui a recommandé au gouvernement son remplaçant, Joseph Lord ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable Raymond Préfontaine) :

1. Dans l'intérêt public.
2. Non.
3. Non.
4. Cela n'était pas nécessaire.
5. Depuis le 17 août 1890.
6. Non. Ce n'est pas la pratique suivie par le département.
7. Une requête de personnes influentes de cette localité demeurait déposée dans le département depuis 1896 demandant ce changement.

CLASSIFICATION DU FRET CANADIEN.

M. KEMP demande :

1. Le tableau n° 12 de classification du fret du Canada, qui est devenu en vigueur le 1er mai 1903, a-t-il été approuvé par l'Exécutif ?
2. Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été approuvé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : La classification du fret canadien, n° 12, n'a pas été approuvée par l'Exécutif. Depuis octobre ou novembre 1899, on n'a pas approuvé de classification de fret.

M. CAMILLE DESJARDINS.

M. BUREAU :

Camille Desjardins, commis au ministère des Travaux publics, à Montréal, a-t-il été nommé par décret du conseil ? Dans l'affirmative, à quelle date ? Quel salaire reçoit-il par jour de travail ? Est-il payé pour les jours de fête, les dimanches et les journées d'absence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) :

1. Non, pas par un arrêté du conseil. Il a été nommé le 26 janvier 1896.
2. Payé au mois à raison de $90 par mois.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—DEMANDE DE DOCUMENTS.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : M. l'Orateur, avant que l'on passe à l'ordre du jour, je désire dire un mot. Le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) me fait entendre, je crois, que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) doit faire connaître demain ses vues relativement au chemin de fer Intercolonial. Il y a trois

avis de motion—nos 11, 12 et 13—demandant le dépôt de documents. Je désire lui demander si ces documents seront prêts avant la réunion de la Chambre demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Dois-je comprendre que l'honorable député désire les avoir pour demain ?

L'honorable M. HAGGART : Oui, si l'honorable ministre doit faire sa déclaration au commencement de la prochaine séance. J'aimerais les avoir avant qu'il fasse sa déclaration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai peur de ne pas les avoir demain. Il faudrait transmettre à Moncton ces demandes de documents, et cela prendrait quelques jours avant que les renseignements soient transmis ici.

L'honorable M. HAGGART : Vous pourriez télégraphier à Moncton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais même en ce cas les renseignements ne nous parviendraient pas à temps. Ils pourraient servir plus tard tout aussi bien que demain, pour les consulter.

Si l'honorable député présente ces motions, je consentirai à ce qu'elles soient adoptées et je demanderai par dépêche des renseignements que je recevrai dans le plus court délai possible. Cependant, je ne pourrai pas les obtenir demain.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 21) modifiant et refondant les lois concernant les chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Article 3.

M. MACLEAN : La dernière fois que le présent bill a fait l'objet de nos délibérations, le ministre a promis d'examiner le projet de faire tomber les messageries sous le coup de ses dispositions. Quel a été le résultat de ses réflexions sur ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Depuis la dernière séance du comité, j'ai mûrement réfléchi et j'ai tiré la conclusion que le bill est trop volumineux pour nous permettre de le surcharger de dispositions nouvelles, s'il doit être adopté à la présente session. Selon moi, s'il est à propos de faire passer les messageries sous l'empire de la commission des chemins de fer, il sera nécessaire d'opérer cette réforme au moyen d'un bill distinct. On ne peut pas songer à le fondre dans le présent projet de loi. Cela le rendrait trop compliqué et les changements et les modifications des autres articles entraîneraient trop de travail.

M. MACLEAN : Vu que le ministre a étudié la question, je lui demanderai si le Bill américain du commerce entre Etats et les lois de plusieurs Etats concernant cette matière ne donnent pas aux commissions la haute main sur les messageries ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'ils s'appliquent à aucune messagerie dans aucun Etat, si ce n'est en sa qualité de voiturier.

M. MACLEAN : Une messagerie n'est-elle pas un voiturier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le présent bill ne concerne pas la responsabilité ou les privilèges des voituriers, mais il se rapporte au transport par voie ferrée.

M. MACLEAN : La Chambre de commerce de la ville de Toronto et d'autres chambres de commerce ont représenté au ministre que la commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir de réglementer les tarifs des messageries. Si ce projet de loi a une portée aussi grande qu'on veut bien le dire, il doit renfermer une clause à cet effet ; autrement le bill serait incomplet et presque inutile. Les messageries transportent aujourd'hui beaucoup plus de marchandises qu'elles n'en ont jamais voituré, et on dit que parfois elles exigent des prix excessifs. La classe commerciale du pays désire que le présent bill s'applique aux messageries et je ne comprends pas pourquoi le ministre veut qu'il en soit autrement. Aujourd'hui, chaque convoi du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Grand Tronc transporte trois ou quatre wagons de colis confiés aux messageries tandis qu'autrefois un demi-wagon suffisait aux besoins de ces compagnies. De plus, ces dernières sont la propriété des compagnies de chemins de fer. De fait le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc possèdent chacun leur messagerie.

Je demande encore une fois qu'on fasse tomber les messageries sous le coup des dispositions du présent bill.

M. KEMP : Je crois que le ministre ferait bien de revenir sur la décision qu'il a prise de soustraire les messageries à l'application de ce projet de loi.

Il y a quelques semaines des arboriculteurs fruitiers se sont plaints au ministre que le transport des fruits, qui se fait en grande partie par l'entremise des messageries, était soumis à des taux injustes et aux autres inconvénients que le présent bill est destiné à faire disparaître en ce qui concerne les chemins de fer. On confie aux messageries des centaines de wagons chargés de fruits et il me semble raisonnable que la commission des chemins de fer puisse réglementer les tarifs de ces compagnies. Outre les arboriculteurs fruitiers, d'autres expéditeurs désirent que les messageries soient soumises à une réglementation quelconque et j'espère

que le ministre y pourvoira dans le présent bill.

M. McCREARY : J'ignore pourquoi certains députés agitent maintenant ces questions, si ce n'est dans le dessein de combattre le projet de loi. Bien que les tarifs des messageries dans tout le pays soient très élevés, nous empêcherons l'adoption du bill à la présente session, si nous y greffons tout ce qui se rapporte au transport. Je crois que la plupart des députés sont en faveur d'adopter tout de suite ce projet de loi et de trancher le problème de transport par voie ferrée, autant qu'il est possible de le faire à cet égard.

Quelques VOIX : Très bien!

M. McCREARY : On ne saurait espérer par une seule loi de remédier à tous les griefs. Ce bill ressemble un peu à la loi municipale; il faudra probablement le modifier pendant les quatre ou cinq prochaines sessions avant qu'il soit à peu près parfait. Il a fallu dix ou douze ans pour que les lois du Minnesota et du Dakota concernant les chemins proviennent à leur état actuel et elles ne sont pas encore parfaites. Il n'y a pas lieu d'espérer que le présent bill atteindra du coup à la perfection et, si nous désirons l'adopter à la présente session, il ne faut pas le surcharger de détails concernant les tarifs des messageries, des compagnies de téléphone et de télégraphie, ou autre chose que la construction, l'outillage, l'exploitation et les tarifs des voies ferrées. Nous pourrons nous occuper des messageries dans un bill distinct, ou après avoir disposé des grandes lignes de ce projet de loi.

M. KEMP : D'après ce que je connais de l'agitation qui a porté le ministre des Chemins de fer et Canaux à modifier aussi l'Acte des Chemins de fer, le grief concernait les tarifs et non pas la construction des chemins de fer, comme il semble le croire. Le cri général était que les compagnies de chemins de fer, non plus que les messageries, n'étaient pas restreintes dans les limites raisonnables en ce qui avait trait aux taux du transport par chemin de fer. Si nous devons avoir une loi concernant les tarifs des chemins de fer, pourquoi ne s'appliquerait-elle pas également aux trains à grande vitesse et aux convois de marchandises ?

M. MACLEAN : Les remarques de l'honorable député de l'ouest me blessent. Je désire beaucoup que le bill créant une commission des chemins de fer soit adopté et je ferai mon possible pour concourir à son adoption. Je crois aussi que l'opinion publique appuiera le ministre qui entreprend cette réforme, mais elle s'attend aussi à ce que la loi qui fixera les tarifs du transport des marchandises s'appliquera dans tous les cas, soit au transport par messageries ou par petite vitesse. Pourquoi faire cette distinction entre ces deux modes de transport. On expédie des marchandises par grande vitesse non seulement pour gagner du temps, mais bien souvent aussi parce qu'elles sont de nature périssable. Des convois entiers d'articles périssables partent des districts fruitiers d'Ontario et, à mainte reprise, les producteurs de fruits ont déclaré que leur industrie ne peut subsister qu'à condition d'avoir des taux de transport peu élevés. Le ministre de l'Agriculture (Honorable M. Sydney Fisher), que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment, doit désirer de venir en aide aux cultivateurs, aux producteurs de fruits, à ceux qui s'occupent d'industrie laitière, et son devoir est d'obtenir que la commission ait aussi juridiction sur les messageries. Je répète que je désire que le bill soit adopté et je ne vois pas de raison pour que le ministre n'introduise pas dans cet article le mot " messageries " ou pour qu'il ne présente pas un article séparé assimilant les messageries aux compagnies de chemins de fer pour les faire tomber sous le coup des dispositions du bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'aise avec laquelle mon honorable ami trancherait cette question et la facilité avec laquelle, il croit pouvoir en disposer démontrent, je le crains, qu'il a beaucoup à apprendre touchant la législation appropriée en matière de chemin de fer. Mon honorable ami fait erreur quand il suppose que les messageries qui s'occupent du transport des marchandises ne tombent pas sous le coup des dispositions du bill. La loi projetée s'appliquera à toutes les conventions qui interviendront entre les compagnies de messageries et les compagnies de chemin de fer. Généralement parlant, je n'appréhende pas beaucoup de difficultés dans le règlement de tous les griefs fondés touchant le transport, non pas le transport des marchandises par grande vitesse, mais celui de tous les colis confiés aux messageries.

De plus, je dirai à l'honorable député qu'il serait de toute nécessité de faire de cette question l'objet d'un bill distinct, afin d'avoir dans nos statuts une loi convenable. J'ai soigneusement étudié cette question et les autres détails du projet de loi que j'ai patiemment élaboré et je déclare à l'honorable député qu'il est impossible de suivre son conseil. Ce serait embarrasser la loi et la rendre probablement de nul effet.

Ce que disait il y a un instant le représentant de Selkirk (M. McCreary) a beaucoup de force. Il n'y a pas lieu d'espérer incorporer dans le présent bill toutes les dispositions pouvant s'appliquer au transport des marchandises par les voies ferrées et par les autres voituriers. Je comprends moi-même que nous avons entrepris tout ce que nous pourrons mener à bonne fin au cours de la présente session. Je ne veux pas encombrer le bill d'aucune proposition nouvelle, si je puis faire autrement. Je désire disposer de ce qui nous occupe maintenant. Lorsque le bill sera en bonne for-

me et en état d'être mis en vigueur, nous aurons un point de départ pour examiner les questions analogues et les décider beaucoup plus efficacement que nous ne pourrions le faire dans les circonstances présentes.

Quant aux observations du député de Toronto-est (M. Kemp), je me rappelle que des députations d'arboriculteurs fruitiers se sont rendus auprès de moi, mais je n'ai pas connaissance qu'elles se soient plaint en particulier des compagnies de messageries. L'impression qui m'est restée, c'est que les compagnies de chemin de fer pouvaient nuire grandement au commerce des fruits et des autres articles périssables, vu qu'il leur était facile de changer le classement des marchandises de manière à transporter un article d'une classe à une autre. Si ma mémoire est fidèle, les délégués parlaient du transport par grande vitesse et insistaient sur la nécessité d'améliorer ce service. Le bill s'applique beaucoup plus aux messageries que l'honorable député le croit, parce que le projet de loi ne renferme pas le mot messagerie. Une compagnie de chemin de fer ne saurait exiger des prix excessifs soit par l'intermédiaire d'une messagerie ou de tout autre agent. Cette commission aura la haute main sur l'exploitation du chemin de fer. En somme, je ne vois pas ce qu'on pourrait exiger de plus.

M. SPROULE : Une compagnie de chemin de fer qui serait en même temps une compagnie de mesagerie ne pourrait-elle pas éluder la loi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'elle puisse plus éluder la loi dans un cas que dans l'autre. En tant que personne fictive, je ne crois pas qu'aucune compagnie de chemin de fer soit aussi une compagnie de messagerie. Je suppose que certains membres d'une compagnie peuvent former une autre compagnie; cependant, ce sont des corporations distinctes au point de vue de la loi. Je crois qu'il en est ainsi de la compagnie de messagerie du Pacifique Canadien et probablement des autres compagnies. Si mon honorable ami désire que ce bill soit adopté, ce que je crois, il n'insistera pas afin d'y inclure d'autres questions, et je lui conseille fortement de prendre patience en ce qui a trait aux matières dant il s'occupe, car à une autre session quelqu'un pourra s'en occuper et résoudre ces problèmes, si nous ne sommes pas ici pour le faire nous-mêmes. L'examen de tous ces articles et de toutes les complications auxquelles le bill donne lieu est une tâche assez ardue pour ne pas susciter de nouvelles difficultés.

L'honorable M. HAGGART : Le présent bill donnera aux commissaires le pouvoir absolu de fixer les tarifs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'en sommes pas rendus là.

L'honorable M. HAGGART : Ce sujet est traité dans le présent article. Je ne vois pas qu'on puisse encombrer le bill en aucune façon en donnant aux commissaires le droit de fixer les tarifs du transport des marchandises par les messageries ou de toute autre manière par voie ferrée. Le transport des petits colis dans les différentes parties du pays coûte plus cher aux messageries que le transport des marchandises ordinaires ne coûte aux compagnies de chemin de fer. Mais, la commission pourrait tenir compte de la différence dans la fixation des tarifs. Attendu que les messageries sont en rapport avec presque tous les membres de la communauté, attendu que, comparativement aux compagnies de chemin de fer, elles sont sur le pied des détailleurs vis-à-vis les marchands de gros, je me demande pourquoi la commission n'aurait pas le pouvoir de fixer les prix du transport des marchandises confiées aux messageries aussi bien que les prix du transport des colis aux compagnies de chemin de fer. Aux Etats-Unis, la commission a le pouvoir de réglementer ces tarifs.

De plus, il est stipulé que le présent acte s'appliquera à toutes personnes, compagnies et chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat, qui relèvent du parlement du Canada. Je suppose que le ministre des Chemins de fer et Canaux connaît les voies ferrés qui n'en relèvent pas. Je crois que toutes les compagnies de chemins de fer constituées en corporation par les législatures des provinces, lorsqu'il n'est pas expressément déclaré qu'elles sont d'utilité générale, et certaines compagnies qui ont une charte particulière exigeant que leurs tarifs soient approuvés par l'Exécutif, ne seront pas soumises à la juridiction de cette commission. Je demanderai au ministre quels sont les chemins de fer auxquels la loi s'appliquera et quels sont les autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est certain qu'un tronçon de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique ne tombera pas sous la juridiction de la commission en ce qui a trait à l'abaissement des tarifs, à moins qu'il ne rapporte un certain pour 100 de recettes.

L'honorable M. HAGGART : Sur quelle longueur de la ligne principale ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis Callander allant vers l'ouest.

L'honorable M. HAGGART : C'est presque toute la voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans l'ouest, il y a un grand nombre d'autres milles de chemin de fer qui tombent sous le coup de la commission, sauf en ce qui concerne les tarifs. Il se construit des voies ferrées dans toutes les directions. Tout le réseau de la compagnie qui se trouve dans l'est du pays tombe sous l'empire des

dispositions du présent bill. D'année en année, le parcours kilométrique du chemin de fer Canadien du Pacifique sur lequel la commission des chemins de fer aura pleine juridiction, augmentera. Mon honorable ami suppose que le bill ne s'appliquera pas aux compagnies de chemins de fer constituées en corporation en vertu de l'ancienne loi et jouissant du privilège de la clause relative aux 15 pour 100. Je crois qu'il se trompe. Je crois vraiment, et je pense fidèlement interpréter la loi, que, de toutes les compagnies canadiennes, cette partie seulement du chemin de fer Canadien du Pacifique que j'ai désignée ne tombera pas sous le coup des dispositions du présent bill. Il peut être vrai de dire que la loi ne s'appliquera pas aux compagnies de chemins de fer constituées en corporation par des chartes provinciales et qui ne relèvent pas du parlement fédéral. Mais il y a peu de lignes importantes dans ce cas-là et leur parcours est peu étendu. Cependant s'il devenait nécessaire de conférer ce pouvoir au parlement, en raison du volume des affaires de ces voies ferrées ou des plaintes concernant leurs tarifs, il y a un moyen bien simple et bien facile de le faire. Une loi déclarant que ces chemins de fer sont d'utilité publique pour tout le Canada les soumettrait à la juridiction de la Chambre. En somme, je crois que le présent article s'appliquera à 95 pour 100 des opérations des chemins de fer au Canada.

L'honorable M. HAGGART : En réponse à une observation de ma part, le ministre déclare que le présent bill s'appliquera à certaines compagnies de chemin de fer qui ont obtenu des chartes à une certaine date lorsque la loi des chemins de fer stipulait qu'elles seraient libres d'établir leurs tarifs tant que les recettes ne seraient pas d'au moins quinze pour 100 du capital. Mais, je faisais observer que cette clause constituait un marché entre l'Etat et ces compagnies. Je comprends que le g uvernement a le droit d'exproprier entièrement ces compagnies sans aucunement les indemniser. Pourtant, elle ont obtenu leurs chartes lorsque la loi des chemins de fer stipulait qu'elles pourraient fixer leurs tarifs à leur guise tant que les recettes ne s'élèveraient pas à 15 pour 100. Nous avons ce pouvoir, il est vrai ; mais, en l'exerçant, ne modifierions-nous le marché ou l'entente dont peut se prévaloir chaque compagnie de chemin de fer qui a obtenu une charte sous l'empire de cette loi particulière ? Bien que nous ayons ce pouvoir, l'obligation morale, le contrat bilatéral passé avec ces compagnies à cette époque n'en subsiste pas moins. En outre, quant à l'application de l'acte, le ministre avoue que cette commission n'aurait pas juridiction sur les chemins de fer qui, n'ayant pas été déclarés d'utilité générale, ne relèvent pas du parlement fédéral.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En ce qui a trait à la réglementation des tarifs.

M. BLAIR.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre ne soutient pas, je le suppose, que la commission aurait le pouvoir de règlementer les tarifs des chemins de fer qui ne relèvent que des législatures provinciales et qui n'ont pas été déclarées d'utilité générale pour tout le Canada. Je voudrais que cette question fût tranchée : la loi fédérale qui déclare que tous les chemins de fer qui viennent en contact avec les voies ferrées de l'Etat, le Grand Tronc ou le Pacifique Canadien, ou qui les croisent, relèvent du parlement du Canada, est-elle valide ? Cela se peut, mais j'en doute. Pour qu'une entreprise relève du parlement canadien, il faut au moins spécifier cette entreprise. Quand il s'agit d'une voie ferrée, il faut nommer entre quels point vous prenez le contrôle de ce chemin de fer. Si j'interprète bien la loi à cet égard, les pouvoirs que nous pouvons conférer à cette commission sont très restreints. Ils s'appliqueront aux entreprises autorisées par le parlement fédéral, sauf au Pacifique Canadien depuis Callandar en allant à l'ouest, ainsi que le ministre l'a dit; mais ils ne s'appliqueront pas aux compagnies de chemin de fer qui ont obtenu des chartes provinciales. En équité, sinon en loi, il faut exclure les chemins de fer qui ont reçu des chartes après que le gouvernement eut laissé entendre que ceux qui placeraient des capitaux dans la construction des voies ferrées n'auraient pas à craindre la réglementation des tarifs tant que ces chemins de fer ne rapporteraient pas un dividende de quinze pour cent. Je doute fort que le présent bill puisse s'appliquer à ces chemins de fer qui relèvent du parlement fédéral parce qu'ils auraient été déclarés d'utilité publique vu qu'ils viennent en contact avec l'Intercolonial, le Grand Tronc ou le Pacifique Canadien ou qu'ils croisent ces voies ferrées. Je le répète, si nous pouvons les soumettre à notre juridiction, c'est au moyen d'une déclaration précise spécifiant les points jusqu'où s'étendra cette juridiction. Si j'ai raison, ce bill ne s'appliquera qu'à la moitié ou moins des chemins de fer du Dominion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Force m'est d'avouer que je ne puis comprendre la pensée de mon honorable ami (l'honorable M. Haggart)—sa pensée véritable ou son attitude politique. Il combat le projet de loi parce que sa portée est trop restreinte. La conclusion logique serait qu'il est inutile de favoriser l'adoption d'un bill créant une commission des chemins de fer parce que sa portée est trop restreinte, et je comprends que c'est là le mobile de son opposition au projet de loi. Est-ce bien son attitude ? Est-il possible qu'il combatte ce bill sous prétexte que sa portée n'est pas suffisante, tandis qu'il cherche à établir qu'on ne peut pas lui donner une portée plus grande ? Est-ce là son attitude ?

Il me faut donc croire que mon honorable ami est dans cette disposition d'esprit. Pourtant, comment se fait-il qu'il ait été un partisan si chaud et si enthousiaste de cette

commission des chemins de fer ayant des pouvoirs moins étendus que son ami, feu M. Dalton McCarthy, a cherché à établir par le projet de loi qu'il présentait à la Chambre d'année en année. L'honorable député (l'honorable M. Haggart) a chaudement appuyé ce bill et a vivement regretté de voir qu'il ne recevait pas l'appui qu'il méritait, selon lui. Quelle est la différence entre ce qui existait alors et ce qui existe aujourd'hui ? Le même marché approuvé par le parlement nous liait envers le chemin de fer Canadien du Pacifique et cette compagnie couvrait une plus grande étendue du pays où se construisaient des voies ferrées relevant de notre juridiction. La même loi existait alors comme aujourd'hui relativement aux pouvoirs des législatures provinciales et nos droits concernant les chemins de fer provinciaux étaient précisément les mêmes. Comment se fait-il que, lorsque les obstacles étaient beaucoup plus sérieux qu'aujourd'hui, mon honorable ami ait appuyé si chaudement un bill qu'il ne peut plus appuyer aujourd'hui ?

Il y a, dit-il, quelque chose d'immoral dans le présent bill.

L'honorable M. HAGGART : D'immoral?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, d'immoral. L'honorable député déclare que ce parlement a le pouvoir, mais qu'il serait immoral d'enlever aux compagnies constituées en corporation en vertu de l'ancienne loi des chemins de fer, le privilège de fixer leurs tarifs à leur guise jusqu'à ce que leurs profits s'élèvent à 15 pour cent. Cela peut être légal, dit-il, mais c'est injuste. Or, par qui l'injustice a-t-elle été commise ? Par mon honorable ami lui-même. Comment puis-je comprendre l'attitude de l'honorable député qui critique un bill qui, à cet égard, n'est que la reproduction d'un projet de loi qu'il a présenté lui-même—ou, si ce n'est pas lui-même, c'est le gouvernement dont il faisait partie—et qui donnait au comité des chemins de fer du Conseil privé juridiction sur ces voies ferrées, qu'elles gagnassent ou non quinze pour cent ?

Comment en est-il arrivé là ? Comment peut-il oublier ce qu'il a fait lui-même ? Y a-t-il lieu de s'étonner si j'ai de la difficulté à comprendre quel est son but ? Est-il favorable ou hostile à ce projet de loi ? S'il lui est hostile est-ce pour des raisons qui existaient lorsqu'il appuyait un projet de loi analogue ? Si je ne lui rends pas justice autant qu'il pense le mériter, c'est uniquement parce que je ne puis comprendre quelle est son attitude.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne peut pas citer une seule parole que j'aurais prononcée pour combattre la création d'un tribunal ayant mission de contrôler les chemins de fer. Le ministre a dû remarquer que telle n'était pas la portée de mon raisonnement. Je faisais observer que le présent bill ne s'appliquait qu'à la moitié des chemins de fer du Dominion, tandis que le ministre soutenait qu'il s'appliquait à presque tous. Je disais qu'il ne pouvait s'appliquer aux voies ferrées provinciales. Je démontrais—et le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a admis—qu'il ne s'appliquait pas à cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui se trouve à l'ouest de Callander. Je me demandais s'il s'appliquait à ces voies ferrées qui seraient tombées sous notre juridiction en vertu de cet article de la loi qui les déclare d'utilité publique pour tout le Canada. Mais cela n'est pas un motif de m'opposer au bill lui-même. J'ai concouru à l'adoption d'une loi—du moins j'appuyais le gouvernement lorsque la loi a été adoptée—qui laissait entendre à tous ceux qui ont placé des capitaux dans la construction d'un chemin de fer canadien que les tarifs ne seraient soumis à aucune réglementation tant que l'entreprise ne rapporterait pas quinze pour 100. J'ai aussi concouru à l'adoption d'une loi qui annula cette disposition et qui privait des avantages conférés par cet article tous les chemins de fer qui recevraient leurs chartes dans la suite. Cela veut-il dire que j'aie modifié mon opinion concernant l'application de cet article tant qu'il était en vigueur ? Aucunement. Je me borne à faire observer que ce bill ne s'appliquera qu'à un nombre comparativement restreint des chemins de fer du Canada.

Le ministre parle de mon attitude dans le passé——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (l'honorable M. Haggart) dit-il que, sous l'empire de la loi des chemins de fer adoptée par le gouvernement dont il faisait partie et encore en vigueur, les compagnies de chemin de fer constituées en corporation antérieurement à une certaine date ne tombaient pas sous le coup des dispositions de la loi ?

L'honorable M. HAGGART : Je ne dis rien de semblable. J'ai déclaré que la loi une fois adoptée laissait entendre à tous ceux qui obtenaient une charte sous l'empire de ses dispositions qu'elle ne prescrivait rien de ce qui était contenu dans la clause concernant les quinze pour cent. Cela ne veut pas dire que, dès que la loi fut adoptée, celui qui demandait une charte était avisé différemment——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il l'est clairement et absolument.

L'honorable M. HAGGART : Il l'est ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Assurément.

L'honorable M. HAGGART : Je prétends que non. C'est l'opinion que j'entretiens aujourd'hui. Pourquoi, alors, ne pouvez-vous pas mettre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sous la juridiction de la commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me pose une question, je vais lui répondre. Parce qu'un marché explicite est intervenu entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du Pacifique Canadien, marché qui a été approuvé par le parlement, et que dans les circonstances, nous ne pouvons pas, nous ne voulons pas, et personne ne voudrait mettre fin à ce marché sans l'autorisation du comité des chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Ce marché n'est pas plus obligatoire que les arrangements conclus avec toute autre compagnie sous l'empire de la loi des chemins de fer, et en vertu desquels les tarifs ne pourront être réglementés que lorsque l'entreprise rapportera quinze pour cent. Vous avez modifié cette loi et vous avez enlevé aux compagnies certains droits qui vous liaient implicitement envers elles. Vous pouvez également faire tomber sous votre juridiction la Pacifique Canadien. Si cette démarche est d'intérêt public, aucune entente ne saurait l'empêcher. Malgré le marché passé avec elle, le ministre sait qu'il pourrait faire tomber la Compagnie du Pacifique Canadien sous la haute main du gouvernement et lui appliquer les dispositions du présent bill comme à toute autre voie ferrée, comme il le fait à l'égard d'un chemin de fer provincial lorsqu'il le déclare d'intérêt public pour tout le Canada. De la même manière, il pourrait déclarer que cette entreprise est d'intérêt général, malgré les clauses du contrat et la partie de la charte qui a été octroyée par une législature provinciale. Par l'acte créant cette commission, lorsqu'il se propose d'exercer une maîtrise sur les chemins de fer, il viole des marchés, il viole des engagements solennels inscrits dans les statuts, aussi bien que s'il s'arrogeait le droit de réglementer les taux du transport des marchandises par le Pacifique Canadien et s'il donnait à la commission juridiction sur cette compagnie.

Je ne combats pas l'institution d'une commission ; je signale les anomalies du projet de loi et les difficultés que l'honorable ministre aura à surmonter, et quand je m'applique à remplir cette tâche, il ne devrait pas m'accuser d'inconstance parce que j'ai appuyé, il y a quelques années, le projet de M. McCarthy pour l'institution d'une commission. Je suis encore de la même opinion, mais même si j'en avais changé, l'honorable ministre n'aurait pas le droit de s'en plaindre. Depuis le commencement de ma carrière, j'ai mis de côté beaucoup d'idées que je professais à un moment donné, et si mon honorable ami veut s'en prévaloir, je les lui cède avec plaisir. Je répéterai après l'honorable M. Howe, que personne ne professe plus de mépris que moi pour les opinions auxquelles j'ai renoncées.

M. MACLEAN : L'honorable ministre a laissé entendre que le chemin de fer Canadien du Pacifique serait en quelque sorte exempté des dispositions de cette loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; au point de vue du tarif seulement. Sous tous les autres rapports cette compagnie relèvera de la commission.

M. MACLEAN : C'est justement à cela que je veux en venir. Il y a un moyen bien facile d'amener le chemin de fer Canadien du Pacifique a soumettre son tarif à la juridiction de la commission ; ce moyen est tout indiqué dans le contrat dont l'honorable ministre nous a parlé et auquel j'ai moi-même fait allusion. L'article qui régit les taux de fret du chemin de fer Canadien du Pacifique se lit comme suit :

20. La limite de la réduction du tarif de transport par le parlement du Canada prescrite par le onzième paragraphe du 17me article de l'Acte refondu des chemins de fer, 1879, relatif au tarif de transport, est par le présent étendue, de sorte que cette réduction puisse être dans une telle proportion que ce tarif de transport, une fois réduit, ne devra pas rapporter moins de dix pour 100 par année de profit sur le capital dépensé dans la construction du chemin de fer.

A plusieurs reprises nous avons demandé au gouvernement de s'assurer au juste de ce qu'a coûté la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et il ne l'a jamais fait. Du moment que cela sera fait, le tarif de transport de cette compagnie tombera sous la direction du parlement. C'est maintenant le temps d'agir. Le profit sur le capital dépensé est assez élevé pour amener la compagnie sous la juridiction de la commission, et une des raisons d'être de cette dernière sera de déterminer le prix de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je ne puis pas partager l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) au sujet de la juridiction partielle du parlement sur ces compagnies de chemins de fer. Je suis convaincu que le parlement a une juridiction suprême et absolue sur toutes ces compagnies. Si nous ne l'avons pas, nous devrions l'avoir. Je ne puis pas admettre que nous sommes liés par les droits acquis des compagnies, parce qu'il est de l'essence même de nos institutions parlementaires de donner au parlement une juridiction absolue sur toutes les compagnies de chemins de fer et de voir à ce que ces services soient exploités dans l'intérêt du pays, en dépit de toute législation antérieure. Cela ne ferait aucun tort aux actionnaires ou autres intéresses et il serait grandement temps d'affirmer l'autorité du parlement.

Par le passé, l'honorable ministre de la Justice s'est toujours montré un partisan acharné des droits acquis, mais je vois avec plaisir qu'en appuyant ce bill il se désiste un peu de son intransigence de jadis, et, à mon sens, cela indique que le gouvernement se propose d'avoir la haute-main sur toutes

les compagnies de chemins de fer. A l'heure qu'il est tous les chemins de fer relèvent de la juridiction du parlement, à l'exception du Pacifique Canadien, et la commission aura un moyen facile de l'y amener, en ayant recours au procédé indiqué dans l'article que je viens de citer.

Pour en revenir à la question des messageries, je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'en s'opposant à soumettre ces compagnies à l'opération de la nouvelle loi, sous prétexte de ne pas l'encombrer, il fournit aux compagnies de chemins de fer un moyen d'éluder la loi. Elles s'organiseront en compagnies de messageries, elles transigeront toutes les affaires comme telles et échapperont à la juridiction de la commission. Le seul moyen d'assurer l'autorité du parlement est de les soumettre à la juridiction de la commission.

M. MONK : J'insiste sur l'importance d'inclure les compagnies de messageries dans cet article trois. L'honorable ministre n'ignore pas que ces compagnies sont intimement liées aux compagnies de chemins de fer. Elles sont constituées en raisons sociales distinctes, mais leurs relations intimes sont de notoriété publique. Leurs intérêts se touchent de si près que si la commission avait pour effet d'abaisser les taux de transport, les compagnies de chemins de fer seraient portées à augmenter les prix pour le transport par messagerie. Cette question ne concerne pas seulement les expéditeurs de fruits, mais la classe très nombreuse de gens qui sont obligés d'avoir recours au service de grande vitesse. L'utilité de la commission des chemins de fer, si jamais nous en avons une, sera dans bien des cas complètement nulle si elle n'a pas juridiction sur les compagnies de messageries.

Je signale ce point à l'honorable ministre parce que mon expérience me porte à croire que les compagnies de chemins de fr seront portées à se dédommager des réductions que la commission pourrait leur faire subir, en augmentant les taux pour le transport à grande vitesse. Personnellement, je n'ai guère confiance dans l'efficacité d'une commission. Je suis plutôt en faveur de conserver au ministre des Chemins de fer toute l'autorité dont il se départit en faveur de cette commission. Je suis en faveur de la responsabilité ministérielle, et je crois qu'il vaut mieux mettre sous la direction du ministre un personnel nombreux d'hommes d'expérience qui auront à se prononcer sur les questions importantes et dont le ministre aura la responsabilité devant le parlement. Mais ceci ne concerne pas l'article que nous discutons en ce moment. Je ne vois pas en quoi l'adjonction des compagnies de messageries encombrerait le bill. Elle permettrait à la commission de rendre justice à tout le monde et cela est indispensable au bon fonctionnement de la nouvelle loi.

M. SMITH (Wentworth) : M. l'Orateur, je regrette de voir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer qu'il n'est pas possible de placer les compagnies de messageries sous l'empire des dispositions de ce bill.

J'espère encore qu'en y réfléchissant bien, il trouvera un moyen de les placer. Les compagnies de chemins de fer et les compagnies de messageries sont intimement liées les unes aux autres et pour s'en convaincre il n'y a qu'à se rendre compte des intérêts que les compagnies de chemins de fer possèdent dans les compagnies de messageries " Canadian " et " Dominion ". Si elles ont une raison sociale distincte de celle du Grand Tronc et du Canadien du Pacifique elles sont gérées et administrées par les mêmes hommes. Chaque fois qu'il se produit une plainte concernant les taux excessifs des messageries, la réponse est invariablement celle-ci : Il nous faut payer des prix tellement élevés aux compagnies de chemins de fer que nous ne pouvons pas abaisser nos taux. Il arrive quelquefois qu'une compagnie de messagerie est obligée de se servir d'une autre ligne que celle avec laquelle elle est en relation d'affaires. Il est arrivé plusieurs fois, qu'on a exigé un prix plus élevé pour expédier des fruits à une courte distance que pour un endroit beaucoup plus éloigné. A ceux qui allaient se plaindre on répondait que la compagnie de messageries avait à payer un prix déterminé à la compagnie du chemin de fer et qu'elle ne pouvait pas faire de réduction. Les directeurs de compagnies de messageries déclarent positivement et avec une apparence de raison qu'ils ne peuvent pas abaisser leurs taux, vu qu'ils ne réussissent pas à payer plus de 6 pour cent de dividende à leurs actionnaires. Nous n'avons aucun moyen de voir si cela est vrai ou non. Les compagnies de chemins de fer et de messageries sont en relations si intimes qu'il est possible que les dividendes de ces dernières ne dépassent pas 6 pour 100, mais il est possible aussi, que tous les profits réalisés en plus de ces 6 pour 100 soient mis au débit des compagnies de chemins de fer.

Voilà autant de raisons pour lesquelles, à mon sens, les compagnies de messageries devraient être sous la juridiction de la commission, car, alors, elles ne pourraient plus rejeter la faute sur le compte des compagnies de chemins de fer.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il n'est pas à sa connaissance que les arboriculteurs fruitiers se soient plaints ; cependant, j'ai lu dans le Globe, du 12 février, les remarques d'un des délégués qui sont allés se plaindre au ministre et elles semblent indiquer qu'à cette entrevue, la question des taux de transport a été discutée :

M. Bunting, président de l'association des arboriculteurs fruitiers d'Ontario, dit qu'en septembre dernier, 2,500 paniers de pêches ont été expédiés du district de Niagara à différents

points à l'est de Toronto et principalement à Montréal. Les compagnies de transport ont reçu 13½ cents par panier et ces producteurs 8¾ cents seulement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rappelle cet incident, mais je n'ai pas compris qu'il s'agissait des compagnies de messageries, mais des taux exigés par les compagnies de chemins de fer pour le transport à grande vitesse.

M. SMITH (Wentworth) : Je sais que le prix du transport par messagerie, entre Niagara et Montréal, est de 13½ cents, et par conséquent c'est bien des taux exigés par les compagnies de messageries que parlait M. Bunting.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que j'avais compris.

M. SMITH (Wentworth) : Il s'agissait des taux des compagnies de messageries. Ils sont de 80 cents par 100 livres. J'espère donc que le ministre trouvera un moyen de les amener sous la juridiction de cette commission. Ce sont elles qui font, en grande partie, le transport des fruits. Je ne crains pas de dire que le district de Niagara paie annuellement $200,000 aux compagnies de messageries, pour l'expédition des fruits. Il nous est difficile de dire si ces taux sont exagérés, mais nous savons bien qu'un abaissement des taux de transports donnerait à nos producteurs de fruits des marchés qui sont actuellement à la merci des producteurs américains. Il me semble que ces fruits pourraient être transportés à meilleur marché, mais dans l'ignorance où nous sommes nous ne pouvons pas faire valoir nos droits aussi efficacement que si nous étions mieux renseignés. Notre vaste nord-ouest est approvisionné de fruits par la Californie et Ontario. Il en consomme énormément et les commandes vont sans cesse en augmentant.

Nos fruits sont si délicats qu'il demandent à être transportés avec les plus grands soins, et ce n'est pas ce qui a lieu, actuellement Notre service de messagerie est très inférieur. Les fruits passsent par Ottawa et Carleton Junction, au lieu de passer par North Bay. De plus, les fruits ne sont pas mis à bord des trains rapides et nous perdons ainsi un marché considérable qui est accaparé par les producteurs de la Califournie. Je répète que j'espère que le ministre réussira à amener ces compagnies de messagerie sous la juridiction de la commission, et que cette dernière verra à ce que les compagnies de chemin de fer n'exigent pas des compagnies de messageries des taux trop élevés.

M. MACLEAN : Je vois l'honorable ministre de l'Agriculture à son siège, mais je crois qu'il n'a pas entendu les remarques de l'honorable député de Wentworth. On a souvent entendu les producteurs de fruits déclarer que leur produits ne pouvaient arriver en bon état sur le marché qu'avec le meilleur service de messageries qu'il soit possible d'avoir.

De plus ils ne pourront conserver le marché du Nord-Ouest que si les taux de ces compagnies sont soumis à une réglementation, et après tout ce qui vient d'être dit, je ne comprends pas pourquoi elles échapperaient à la juridiction de cette commission. Quelle est la raison de cette protection dont semblent jouir au Canada les compagnies de messageries et de téléphone? Leurs taux sont exorbitants. De plus elles font concurrence à l'Etat qui, par l'entremise de son service postal, a entrepris le transport des colis. En Europe ce service est beaucoup mieux fait qu'ici ; nous avons souvent demandé qu'on nous donne un meilleur service, un service semblable à celui des pays européens et nous n'avons jamais pu l'obtenir. Cela est dû à l'influence des compagnies de messageries. Grâce à cette influence elles échappent à la juridiction du parlement, et elles sont libres de fixer les taux qu'elles veulent. Il est temps de les soumettre à une règlementation.

Le gouvernement s'est engagé à soumettre un projet de loi gouvernant toutes les compargnies de chemin de fer, et il nous offre un bill qui ignore complètement les taux de ces compagnies de transport. Encore une fois, quel est le secret de la protection dont jouissent les compagnies de messageries et de téléphone ? Pourquoi les taux de ces compagnies ne pourraient-ils pas être régis par les dispositions de ce bill ? Pourquoi l'honorable ministre de l'Agriculture ne dit-il pas à son collègue des Chemins de fer : dans l'intérêt des cultivateurs, dans l'intérêt de l'industrie laitière et de la culture des fruits, je vous demande de mettre dans votre bill un article réglant les taux de ces compagnies de messageries ?

M. KEMP : Dans le rapport de l'entrevue de la délégation qui est venue ici le 11 février au sujet des taux de transport pour les fruits et dont l'honorable député de Wentworth (M. Smith) a parlé, il est dit :

Une grande partie des fruits cultivés dans le district de Niagara est nécessairement expédiée par messagerie. Si l'on compare les tarifs des compagnies de messageries avec ceux des compagnies de chemin de fer, de façon à établir une moyenne, on constate qu'un tiers du prix réalisé par la vente de ces fruits à Montréal est absorbé par les frais de transport entre Niagara et Montréal.

Puisqu'une si grande partie de ces fruits est expédiée par messagerie, on voit l'importance de la question. Pendant que j'ai la parole, j'en profiterai pour dire un mot de la nomination de cette commission. Je ne suis pas prêt à me prononcer sur le côté légal de la question et je ne sais pas ce qui constituerait aux yeux de la nation un profit légitime pour une compagnie de chemin de fer, mais je crois savoir que la loi décrète que les taux du chemin de fer Canadien du Pacifique ne pourront pas être abaissés tant que

cette compagnie n'aura pas réalisé un bénéfice de 10 pour 100 sur certaines parties de sa ligne principale. Je ne crois pas que les mêmes restrictions nous soient imposées à l'égard des autres compagnies. J'ai toujours respecté les droits acquis et je ne voudrais pas plus dépouiller une corporation qu'un simple particulier de privilèges qui lui appartiennent. Mais d'un autre côté nous devons admettre qu'en ce qui concerne les taux de transport, les compagnies de chemin de fer, jusqu'à présent, ont toujours été libres d'imposer aux expéditeurs les conditions qu'elles ont voulu.

Que le comité des chemins de fer du Conseil privé ait pu ou n'ait pas pu intervenir pour protéger le public, il reste acquis qu'il ne l'a pas fait, jusqu'à présent. Pour ma part, je n'ai jamais été bien partisan d'une commission des chemins de fer, parce que j'ai toujours craint qu'elle pourrait être constituée de manière à ne pas atteindre le but pour lequel elle aura été instituée.

A l'heure qu'il est, les compagnies de chemins de fer sont toutes-puissantes le public en a souffert et en souffre encore, et pour une raison ou pour une autre, les compagnies ont toujours fait ce qu'elles ont voulu avec le comité des chemins de fer du Conseil privé. Je vais citer un exemple qui ne manquera pas de convaincre la Chambre. J'ai demandé au gouvernement si une certaine classification de fret, publiée par les compagnies de chemins de fer, avait été sanctionnée par l'Exécutif. La loi des chemins de fer déclare expressément qu'il est du devoir de l'Exécutif de sanctionner ces classements de fret, avant qu'ils puissent être mis en vigueur, et autant que j'ai pu m'en rendre compte, les classements antérieurs ont toujours été sanctionnés par l'Exécutif.

Le ministre des Chemins de fer a répondu à ma question, que le dernier classement de fret sanctionné remonte au mois de novembre 1899, et qu'il devait être mis en vigueur au mois de janvier 1900, mais qu'il n'y en a pas eu d'autres sanctionnés depuis. J'ai ici une classement de fret publié par les compagnies de chemins de fer et qui n'a jamais été soumis à l'approbation de l'Exécutif. Il contient toute sorte de règlements qui sont tous, sans doute, excellents, au point de vue des compagnies, mais qu'adviendra-t-il de nous si les particuliers, ou les corporations, ont le droit de faire des règlements à leur guise ?

Nous sommes ici en présence d'une violation flagrante de la loi des chemins de fer. Ce classement de fret non autorisé est en vigueur depuis le 1er mai, et chaque colis expédié, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, est soumis à ces règlements. Cela tendrait à démontrer que si cette commission était constituée comme elle devrait l'être, et que si la loi est bien faite, la commission sera très utile au public, et c'est pourquoi je ne combats pas le bill. Je suis convaincu que le ministre se rend compte comme nous de la nécessité d'agir sans retard. Je suis convaincu que personne dans cette Chambre ne désire priver les compagnies de leurs droits acquis, ou des privilèges légitimes dont elles jouissent, mais il faut absolument que le public puisse être entendu devant un tribunal, qu'il soit une commission des chemins de fer ou un comité des chemins de fer du Conseil privé réorganisé. J'aimerais à entendre le ministre nous expliquer comment il se fait que ce classement de fret ait pu être publié en violaton flagrante de la loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais été un grand admirateur d'une loi comme celle que nous discutons en ce moment. J'ai toujours considéré que le public attendait de cette commission de plus grands résultats que ceux qu'elle donnera. Sur ce point, je suis assez d'accord avec ceux qui ont exprimé des doutes. Mais, d'un autre côté, il n'y a pas à nier que le comité des chemins de fer du Conseil privé, composé comme il l'est de ministres qui ont de nombreuses autres occupations, ne constitue pas un tribunal efficace, et je ne vois pour le remplacer qu'une commission des chemins de fer. Cette opinion semble être celle de tous les pays de langue anglaise qui se sont trouvés aux prises avec les mêmes difficultés que nous. Il semble être universellement admis que la nomination d'une commission est le meilleur remède à apporter. Il a pu arriver qu'une loi instituant une commission ayant juridiction sur les chemins de fer et les taux de transport ait été abrogée, mais je n'en ai pas d'exemple. Mon opinion est que ces commissions sont une réelle protection pour le public, et que ce dernier ne tarde pas à se convaincre de ses bons résultats, bien qu'elles ne réalisent pas toutes les espérances que le peuple aurait pu concevoir.

Mon honorable ami (M. Kemp) a rappelé que les compagnies de chemins de fer avaient publié un classement de fret devant entrer en vigueur le premier mai dernier sans avoir au préalable obtenu la sanction de l'Exécutif. Je ne vois pas que le ministère des Chemins de fer puisse empêcher les compagnies d'agir ainsi. J'ignore jusqu'à quel point on peut blâmer ou critiquer le ministère des Chemins de fer en l'occurrence, mais je dis que ce n'en est pas moins un procédé peu courtois de la part des compagnies.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : N'y a-t-il pas une clause pénale que l'on pourrait appliquer aux compagnies ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a une dans le bill.

M. SPROULE : Dans la loi actuelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Cet acte des compagnies

n'a pas d'excuse. Elles ne se sont pas donné la peine d'en avertir ni le ministre, ni le sous-ministre, ni aucun des fonctionnaires du département. Avant l'interpellation de mon honorable ami, il y a quelques jours, j'ignorais même l'existence de ce classement de fret. Je ne crois pas que le département soit en faute. Il le serait si, connaissant l'existence de ce classement, il négligeait d'employer les moyens que la loi met à sa disposition pour faire cesser cette illégalité. J'ai ordonné la préparation d'un mémoire sur les moyens à prendre. Mais la commission des chemins de fer sera dans une position bien différente. Elle sera exclusivement chargée de voir à ce que la loi ne soit pas violée et de punir les prévaricateurs. Elle aura tous les pouvoirs nécessaires pour agir dans des cas comme celui-ci et je n'ai pas de doute qu'elle réussira à prévenir la répétition de semblables offenses.

L'honorable député de York-est se livre à des enfantillages. Après avoir demandé depuis longtemps et à grands cris une commission de chemins de fer, il réussit à l'obtenir, mais du moment qu'on la lui donne, il s'empare du bill, il l'examine à la loupe pour voir s'il ne serait pas possible d'y introduire quelques petites dispositions qui n'y sont pas ; après de patientes recherches, il finit par constater que ce projet de loi, malgré sa grande portée, ne donne pas à la commission juridiction sur toutes les compagnies de messageries, et après avoir fait cette découverte il proclame que le projet ne vaut rien. Il tient à cela plus qu'à toute autre chose ; et dans son opinion tous les articles du bill ne valent pas celui qui y manque. Il s'est mis dans la tête que les compagnies de messageries vont jeter la perturbation dans le pays, sous le couvert des compagnies de chemins de fer. Le bill, tel qu'il est, ne leur permettra pas cela. Si l'honorable député avait exécuté ce que j'ai dit, il y a quelques minutes, il saurait que la commission aura juridiction sur les compagnies de chemins de fer et ne permettra pas à ces dernières de confier le transport des marchandises aux compagnies de messageries qui, à leur tour, seraient libres de demander des prix extravagants. Quant aux prix qu'une compagnie de chemin de fer pourra exiger d'une compagnie de messagerie, ils seront assujettis à la réglementation de la commission.

M. MONK : Nous n'avons pas juridiction pour régler les taux des compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; et nous ne pouvons pas le faire par ce bill sans l'encombrer inutilement et sans y introduire, du commencement à la fin, une foule d'exceptions et d'amendements que je ne suis pas prêt à entreprendre à l'heure qu'il est. Je ne pourrais pas le faire. Il faudrait pour cela plus de temps, d'étude et de travail que je puis y consacrer. Mais je répète à l'honorable député qu'il n'aura qu'une année à attendre. A l'en croire, nous avons vécu jusqu'à présent sans posséder beaucoup d'autorité sur ces compagnies. Nous nous sommes rendus jusqu'à l'an de grâce 1903 et il est permis de supposer que nous pourrons vivre encore un an comme cela.

Quiconque s'intéresse à cette question, peut présenter un bill lui-même et je suis certain que le parlement lui accordera toute l'attention nécessaire. Mais un bill comme celui-ci ne peut pas traiter exclusivement de ces compagnies de messageries dont les opérations se font sur les voies ferrées, et laisser de côté toutes les autres compagnies de messageries. Cela ne serait pas juste. Il ne faut pas non plus régler cette question, en partie seulement, il faut l'étudier soigneusement et je ne suis pas en état d'entreprendre ce travail durant la présente session.

Si mon honorable ami veut appliquer sa brillante intelligence aux graves questions soulevées par ce bill, son aide nous sera d'un grand secours et je serai très heureux de l'avoir, car je sais qu'il porte beaucoup d'intérêt à ces questions d'intérêt public, si importantes. Mais mon honorable ami me permettra de lui donner un petit conseil en passant. Parce que toutes ces questions ne sont pas réglées par ce bill, il ne faut pas qu'il s'imagine que le ministre qui l'a préparé cède à des influences occultes, à des motifs inavouables. Il n'est pas, lui-même, plus à l'abri des influences dont il parle, que ceux qu'il critique, et il ferait bien mieux de discuter les questions selon leur mérite, sans s'évertuer à invehter des motifs.

M. MACLEAN : Chaque fois qu'il m'arrive de prendre la parole dans cette Chambre sur une question quelconque, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux entreprend de me faire la leçon. J'ai le droit d'exprimer mon opinion, sans m'exposer à recevoir des remontrances, et j'ai aussi le droit de critiquer les actes du ministre chaque fois que je crois devoir le faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et moi, j'ai le droit de vous faire la leçon.

M. MACLEAN : Si on examine la carrière administrative du ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'y trouvons-nous? Nous constatons d'abord que ce classement illégal du fret existe depuis des années, sans qu'il ait même protesté. Pourquoi est-il ici? Pourquoi ne ramène-t-il pas ces compagnies au respect des lois? Pas un sou ne peut être prélevé, comme frais de transport, par une compagnie de chemins de fer sans que cette dépense ait été approuvée par l'Exécutif; et cependant voici quinze ministres qui avouent que ce classement a été mis en vigueur illégalement et qu'ils n'ont rien fait pour protéger le public.

L'honorable ministre a entrepris de me faire la leçon au sujet de ces compagnies de messageries, et il dit que j'aurai l'occasion

de faire amender la loi. Cette occasion, je la prends immédiatement. M. le Président, je propose qu'on amende cet article en y ajoutant les mots " compagnies de messageries " après les mots " à toutes," dans la première ligne.

L'honorable ministre dit que nous aurons le temps de revenir sur cette question, à la prochaine session. J'ai été envoyé ici pour faire quelque chose, dès cette session. Il a beau s'emporter contre ceux qui lui supposent des motifs ; il ne m'ôtera pas de l'idée qu'il a recours à ce mode de discussion dans l'espérance que le bill ne sera pas adopté. Il nous avait promis cette réforme pour cette année, et quand nous voulons faire de son bill une loi utile et complète, il prend un air paternel et sermonne ceux qui osent le critiquer. Ses leçons peuvent valoir beaucoup ou rien du tout. Sur moi elles n'ont aucun effet. L'intérêt public, des classes commerciales, des cultivateurs, des producteurs de fruits demande que cette loi s'applique, dès qu'elle sera votée, à toutes les compagnies de messageries, comme à toutes les compagnies de chemins de fer. Les compagnies de messageries ne sont que des compagnies de chemins de fer sous un autre nom, pour pouvoir éluder la loi. Pourquoi ne pas les mettre, dès à présent, sous la direction de la commission des chemins de fer qui pourrait ainsi régler tous les taux de transport? Je suis en faveur de cette commission ; je veux que ce bill soit adopté dès cette session et j'espère que l'honorable ministre écoutera les observations des députés de l'opposition qui n'ont d'autre désir que de rendre la loi aussi parfaite, aussi complète que possible.

M. SPROULE : Je ne vois pas en quoi l'honorable ministre peut se plaindre de la critique sévère à laquelle l'honorable député d'York (M. Maclean) a soumis son bill. Il est de notre devoir d'étudier attentivement chaque article du bill afin de le rendre aussi parfait que possible. Je désire plus particulièrement faire remarquer qu'un grand nombre des chemins de fer vont se trouver en dehors de la juridiction de la commission. Nous commençons par en exclure les chemins de fer du gouvernement, et je me demande pourquoi. Si une commission des chemins de fer est une bonne chose, ses mérites doivent s'appliquer à l'agriculteur des provinces maritimes comme à l'agriculteur d'Ontario. Il est fort possible que le gouvernement, dans l'administration de l'Intercolonial, établisse des distinctions injustes entre les expéditeurs. Je dis donc que les dispositions de ce bill pourraient s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat, sans injustice pour le gouvernement et pour le peuple. Nous exclurons encore de sa juridiction une grande partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que les chemins de fer qui détiennent leurs pouvoirs des autorités provinciales. Avec ces exceptions, le projet de loi ne s'applique plus qu'à quelques chemins de fer, et les expéditeurs vont se trouver en présence de la même difficulté qu'il y a quelques années, avant que certains chemins de fer fussent reconnus d'intérêt général, et alors que la moitié d'un chemin de fer était sous la juridiction du pouvoir provincial et l'autre moitié sous la juridiction du pouvoir fédéral. Supposons qu'un expéditeur d'Ontario expédie des marchandises vers le littoral. Elles commencent par passer sur un chemin de fer provincial et des difficultés s'élèvent. L'expéditeur se plaint qu'on exige de lui des taux plus élevés que pour d'autres. A cela la compagnie lui répond qu'elle exige de lui des taux de transport direct, sur lesquels la législature et gouvernement fédéral ont chacun une juridiction distincte. Quelle loi ce citoyen devra-t-il invoquer pour faire respecter ses droits ? La commission s'occupera-t-elle de cette question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 5 pourvoit à ce que le bill puisse s'appliquer dans un cas de cette nature.

M. SPROULE : Les dispositions de cet article s'appliquent aux compagnies qui sont sous la juridiction fédérale, et ces chemins de fer provinciaux ne le sont pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils le sont quand à ce qui concerne leur trafic.

M. SPROULE : Pas le trafic local. Si nous voulons que cette commission ait le résultat que nous en espérons, il lui faudra travailler de concert avec des commissaires nommés par les provinces et sur le même principe que la loi règle les rapports entre états aux Etats-Unis. Nous avons également le droit d'inclure les chemins de fer électriques comme ceux qui sont mus par la vapeur. L'article d'interprétation dit :

L'expression " chemins de fer " signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou exploiter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député veut bien regarder à la page 27, article 118, paragraphe " F ", il verra que l'acte s'applique aux chemins de fer électriques.

M. SPROULE : J'ai consulté l'article contenant les définitions, supposant que les chemins de fer électriques devraient y être mentionnés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est-il capable d'indiquer un chemin de fer dans la province d'Ontario qui ne se trouve pas sous la juridiction de ce parlement ?

M. SPROULE : Il y a le chemin de fer " Brockville et Westport ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui tient ses pouvoirs du parlement fédéral.

M. SPROULE : Est-ce que le chemin de fer que le gouvernement provincial est en frais de construire pour atteindre le Temiscamingue est soumis aux dispositions de ce bill?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le nombre de chemins de fer qui ne tombent pas sous la juridiction de la commission est tellement limité, qu'il ne vaut pas la peine de s'en occuper. Le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont les deux grandes voies ferrées qui font des affaires dans les vieilles provinces et il est bien évident que ces compagnies ont l'intention d'en faire dans l'ouest.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a qu'à prendre les provinces de Manitoba et de l'Ontario pour en trouver plusieurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Leur nombre va sans cesse en diminuant.

M. SPROULE : Si nous voulons que ce projet de loi ait un résultat pratique nous devons avoir également des commissions provinciales.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député constatera que les dispositions de ce bill s'appliquent à tous ces chemins de fer.

M. SPROULE : A l'avenir, peut-être, mais pas maintenant. L'honorable ministre voudrait-il me dire pourquoi le chemin de fer de l'Etat ne se trouve pas soumis à la juridiction de cette commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi le serait-il ? Y a-t-il dans tout le pays une institution qu'il soit plus facile de plier aux besoins et aux désirs du peuple, et plus de nature à être administrée dans l'intérêt général, que le chemin de fer du gouvernement ? Cette commission que l'on veut nommer est pour ainsi dire indépendante, tandis que l'administration d'un chemin de fer de l'Etat est infiniment plus responsable vis-à-vis du public. Il y a là un personnel que l'on peut atteindre, que l'on peut amener sur le parquet de cette Chambre. C'est pour cette raison que l'Intercolonial a été expressément exclu de l'Acte des chemins de fer quand il fut adopté en premier lieu, et qu'il l'a toujours été à chaque nouvel amendement ou codification de cette loi. Il n'y a pas de raison pour que le peuple cherche à exercer un contrôle indirect sur ce chemin de fer par l'entremise d'une commission, quand il possède déjà ce pouvoir directement.

M. SPROULE : Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai entendu formuler de nombreuses plaintes relativement à l'administration de l'Intercolonial et à la préférence indue dont on a fait preuve dans les taux exigés pour le transport du fret.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous entendez bien des plaintes. Ainsi, nous en avons eu beaucoup parce que nous étions incapables de fournir des wagons lorsque le trafic est devenu trop considérable. Mais ce n'est pas la faute de l'administration, et c'est là une difficulté que la commission ne peut résoudre. En réponse à ces plaintes, nous avons demandé au parlement de voter l'argent nécessaire pour se procurer de nouveaux wagons et remédier aussi rapidement que possible à cet état de choses défectueux. Sous ce rapport, l'Intercolonial est obligé de se rendre beaucoup plus promptement au désir de l'opinion publique que n'importe quel autre chemin de fer.

M. SPROULE : Les plaintes dont je parle sont d'un caractère bien plus sérieux. J'ai entendu dire que l'Intercolonial allait jusqu'à transporter les marchandises d'une personne, son ameublement, par exemple, pour bien peu de chose, sinon pour rien, tandis qu'on exigeait le plein tarif d'un autre expéditeur. J'ai entendu dire la chose bien ouvertement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis que répondre à l'honorable député : N'ajoutez pas foi à toutes ces histoires que l'on met en circulation ; ce sont des bavardages, et rien de plus. Il n'y a pas de chemin de fer dans tout le pays qui soit moins exposé à établir ces préférences indues qu'un chemin de fer de l'Etat, car son personnel sait que tout le monde doit être traité sur un pied d'égalité. Il n'y aurait plus d'administration possible, si l'on permettait ces distinctions, et cela serait une cause de troubles sans fin. Il ne s'est jamais rien produit de tel. Il se peut que par arrêté ministériel, dans le cas d'un grand incendie, ou pour venir en aide aux victimes d'une calamité d'un autre genre, certaines marchandises aient été transportées à réduction ou gratuitement. Mais il est impossible que dans le cours ordinaire des choses on ait transporté gratuitement les meubles d'une personne, tandis que les autres payaient ; c'est contraire au bon sens.

M. SPROULE : Je voudrais pouvoir croire que l'honorable ministre agit aussi honnêtement vis-à-vis du public qu'il semble le supposer lui-même, et que tout ce que j'ai dit ne peut se réaliser. Mais j'ai souvent entendu dire que ces préférences indues existaient. Cependant, je ne puis l'affirmer. Dans tous les cas, si l'on veut que cette commission des chemins de fer soit de quelqu'utilité, elle devrait s'appliquer au chemin de fer du gouvernement aussi bien qu'aux autres. D'ailleurs, je ne vois aucune raison pour l'en exempter.

Le député de Selkirk (M. McCreary) prétend que nous sommes simplement en frais d'établir une commission des chemins de fer, que la loi à ce sujet pourra être modifiée de

temps à autre, et qu'un bon jour les compagnies de messageries seront placées sous la juridiction de cette commission. Mais aux Etats-Unis, la chose existe déjà, et quand on le fait remarquer à l'honorable député (M. McCreary), il nous répond que cette commission existe aux Etats-Unis depuis plusieurs années.

Puisqu'ils ont placé les compagnies de messageries sous la juridiction de cette commission des chemins de fer et que cette méthode a donné entière satisfaction, nous devrions faire comme nos voisins, au lieu d'attendre huit ou dix ans avant d'adopter cette manière de procéder. Je ne vois pas comment nous pouvons espérer obtenir des résultats satisfaisants de l'application des dispositions de ce projet de loi, lorsque, sur le même convoi, vous voyez certains wagons chargés de marchandises dont les prix de transport sont réglés par la commission, tandis qu'il y a dans d'autres wagons des marchandises pour le transport desquelles le voiturier peut exiger des taux exorbitants ou établir des tarifs spéciaux, en faveur d'un expéditeur au détriment d'un autre. Je ne vois aucune raison pour que toutes les marchandises transportées par un convoi ne se trouvent pas placées sous la protection de la commission quant à ce qui concerne les taux de transport. L'honorable ministre nous a parlé de la difficulté qu'il y avait de soumettre les compagnies de messageries aux dispositions de ce bill. Je l'ai écouté bien attentivement sans pouvoir découvrir en quoi consiste cette difficulté. Il nous a dit que cela serait une cause d'ennuis, sans indiquer en quoi consisterait cet ennui.

M. CAMPBELL : Je ne crois pas qu'aucun projet de loi soumis à cette Chambre ait reçu une approbation plus universelle que le bill actuel. Il a été approuvé par presque tous les bureaux de commerce et toutes les associations intéressées dans les questions commerciales. Il y a bientôt 25 ans que cette idée d'une commission des chemins de fer est venue devant le parlement. On parle de soumettre un bill créant une telle commission depuis que je siège dans cette Chambre, mais ce n'est qu'aujourd'hui que nous voyons ce projet se réaliser. Le gouvernement conservateur a beaucoup parlé de cette question, mais il n'a jamais soumis aucun projet de loi à cet effet. Le bureau du commerce de Toronto a envoyé une délégation à Ottawa pour féliciter le ministre des Chemins de fer et Canaux sur la perfection de son bill. Il est vrai qu'elle a suggéré certains amendements destinés à l'améliorer, avec l'entente qu'elle préférait les retirer plutôt que de retarder l'adoption du bill durant la présente session. Il est probablement juste de critiquer une mesure de cette importance, mais je considère que l'on est allé un peu trop loin sous ce rapport dans certains cas. Pour ma part, je voudrais que les compagnies de messageries seraient soumises aux dispositions de ce bill, et je suis bien persuadé que cela viendra avec le temps. Mais, comme l'a fait remarquer le ministre des Chemins de fer, le projet de loi tel qu'il est les atteint jusqu'à un certain point. S'il existe le moindre danger qu'en essayant de soumettre les compagnies de messageries aux dispositions de ce bill, cela ait pour résultat d'entraver son application, nous ne devons pas insister pour les y faire entrer. L'honorable ministre nous a dit qu'il désirait placer ces messageries sous la juridiction de la commission. Il est cependant d'avis qu'il serait préférable de le faire au moyen d'un bill spécial, qu'il se propose de soumettre durant la présente session, ou, au plus tard à la prochaine. L'honorable ministre a apporté beaucoup de soin et d'attention à la préparation de ce bill qui doit être adopté. Il a reçu l'appui de toutes les institutions publiques du pays. On le demande depuis bien longtemps, et tel qu'il est, il a reçu l'approbation générale. Ainsi donc, au lieu d'entraver son adoption, nous devons y contribuer de toutes nos forces. Après les assurances qui nous ont été données par le ministre des Chemins de fer, le député d'York (M. Maclean) devrait cesser de soulever des objections aussi techniques que futiles, comme il vient de le faire.

Le député de Grey-est (M. Sproule) se plaint que le bill actuel ne s'applique pas aux chemins de fer provinciaux. Comment le pourrait-il ? Il s'appliquera à tous les chemins de fer qui sont du ressort du pouvoir fédéral. La raison qu'il invoque est donc plutôt favorable au bill.

M. SPROULE : Je n'ai pas fait valoir cet argument comme étant une raison suffisante pour en empêcher l'adoption. Je suis en faveur du bill ; seulement je tiens à en indiquer les défauts.

M. CAMPBELL : Il a prétendu que le bill ne s'appliquerait tout au plus qu'à quelques chemins de fer. Or, pour dire la vérité, il n'y a que quelques chemins de fer auxquels il ne s'applique pas. Il s'applique à 95 pour 100 des chemins de fer canadiens ; quant à la balance des 5 pour 100, je comprends que le gouvernement ne peut exercer aucun contrôle sur eux. Je dis donc que ce bill doit recevoir l'appui de la Chambre. C'est une excellente mesure et le ministre des Chemins de fer mérite toutes nos félicitations pour avoir soumis ce projet de loi.

M. BARKER : Dans plus d'une circonstance, j'ai essayé, mais sans succès, de découvrir la raison sur laquelle le ministre des Chemins de fer s'appuie pour empêcher le chemin de fer de l'Etat de tomber sous la juridiction de cette commission. Je comprends qu'il préfère administrer ce chemin de fer à sa guise. Il a certainement plus confiance en sa propre habileté sous ce rapport que dans toute commission nommée ou non par le gouvernement dont il

fait partie. Mais nous voulons savoir pourquoi l'Intercolonial n'est pas placé sous la juridiction de cette commission, comme le sont le Grand Tronc ou n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer. S'il y a une chose qui est particulièrement à désirer au sujet de ce bill, c'est qu'il y ait uniformité dans les règlements, dans les tarifs, dans l'exploitation, ainsi que dans tous les détails de l'administration des chemins de fer. Il est de la plus haute importance qu'il n'existe aucune ligne de démarcation entre les différents chemins de fer du pays, et que la commisison ne soit pas entravée dans son droit de réglementer les péages sur tous les chemins de fer du pays. Quand le public veut savoir quels sont les prix de transport exigés de Woodstock ou Windsor à Halifax ou Saint-Jean, la commission devra pouvoir le dire, au lieu d'être obligée de répondre : il y a un millier de milles de ce chemin de fer sur lequel nous ne pouvons rien dire, cette section est sous le juridiction de l'honorable ministre des Chemins de fer et de ses employés.

Nous éprouvons sans doute beaucoup de respect pour le ministre des Chemins de fer actuel. Il a si bien administré ce chemin de fer depuis plusieurs années, qu'il se croit peut-être en état de continuer à le faire beaucoup mieux qu'une commission fraîchement nommée. Mais l'honorable ministre peut être appelé à faire partie de cette commission ; il en a été question dans les journaux ; la chose est fort possible ; et il se pourrait qu'il fût un des membres de cette commission et que nous aurions un nouveau ministre sans aucune expérience sur ces questions. Il est certain que le public serait plus satisfait d'avoir une commission nommée pour un certain nombre d'années et composée d'hommes expérimentés, à qui l'on confierait tous les intérêts des chemins de fer du pays, plutôt que de voir une partie du système de chemins de fer confiée à l'administration d'un ministre sans expérience et ne possédant pas notre confiance au même degré que l'honorable ministre qui occupe actuellement cette position.

Jusqu'à présent, tout ce que j'ai entendu dire à l'honorable ministre sur cette question, c'est qu'il avait l'intention de laisser les chemins de fer de l'Etat de côté. Si les chemins de fer de ce pays doivent être placés sous la juridiction d'une commission, et s'il est dans l'intérêt de la classe commerciale qu'il en soit ainsi, nous voulons savoir pourquoi une certaine section de chemins de fer en serait exemptée. J'aimerais à obtenir une réponse à cette question. L'honorable ministre a cru donner une réponse satisfaisante à cette question il y a un instant en disant que les chemins de fer de l'Etat ont toujours été exemptés des dispositions contenues dans les actes concernant les chemins de fer adoptés jusqu'à présent.

Mais en quoi cela peut-il s'appliquer à l'état de choses actuel ? Il sait parfaitement

M. BARKER.

que si dans le passé les actes concernant les chemins de fer ne se sont pas appliqués aux chemins de fer du gouvernement, au moins dans tous leurs détails, c'est parce que ces autres chemins de fer étaient exploités par des employés nommés par des compagnies indépendantes. Il y avait par conséquent des restrictions concernant leur administration et leur régie interne qui ne s'appliquaient pas nécessairement aux chemins de fer du gouvernement. Mais tout cela est changé. Les questions qui sont du ressort de cette commission ne sont plus laissées à la discrétion des différentes compagnies ou de leurs employés, elles seront contrôlées à l'avenir par cette commission. Dans ces cas, pourquoi n'exercerait-elle pas la même juridiction sur un chemin de fer exploité par le gouvernement et ses employés ? Vous ne proposez pas d'intervenir arbitrairement dans les affaires des différents chemins de fer, mais vous voulez y intervenir dans la mesure déterminée par l'intérêt public, et c'est dans cette limite que la commission doit avoir juridiction, qu'il s'agisse d'un chemin de fer exploité par une compagnie ou par le gouvernement.

Les pouvoirs de cette commission s'étendent aussi à différents sujets que le public considèrera plus en sûreté dans ses mains que dans celles de l'honorable ministre. Il y a quelque temps un accident grave a eu lieu sur l'Intercolonial et on a tenu une enquête à ce sujet. Parlant de cette affaire, l'honorable ministre a fait les plus grands éloges du conducteur de locomotive mêlé à cet accident, et il nous le montre sous le jour le plus favorable. Mais depuis ce temps une enquête a eu lieu et il a été clairement établi que cet employé ne méritait pas les éloges qu'en avait fait le ministre ; il a été prouvé, je crois, que c'était un ivrogne, qu'il avait bu avant de partir, et qu'il n'était pas en état de prendre charge de sa locomotive. Tout cela s'est fait sous l'administration du gouvernement. En vertu de quoi un chemin de fer qui est exposé à de pareils accidents et à de semblables difficultés serait-il exempté de la juridiction de la commission à laquelle tous les autres chemins de fer doivent être soumis ? A part l'exploitation du chemin et le contrôle des tarifs et des péages, il y a bien d'autres choses qui devraient tomber sous la juridiction de cette commission. Le projet de loi ne parle pas du droit de faire comparaître des avocats devant la commission, au nom des parties intéressées, au cours d'une enquête sur des questions concernant l'Intercolonial. C'est l'honorable ministre qui constituera toute la loi à lui seul sous ce rapport. Il présume que la classe commerciale va être satisfaite de tout ce que lui ou ses employés pourront faire. Mais je puis lui affirmer le contraire, je sais qu'elle ne sera pas satisfaite et qu'elle tiendra tout autant à savoir exactement à quoi s'en tenir sur les taux exigés par l'Intercolonial qu'à connaître les taux de n'importe

qu'elle autre compagnie de chemin de fer dans le pays. Ce que désire avoir l'honorable ministre nous importe peu; ce que nous voulons connaître, c'est la raison pour laquelle ces chemins de fer du gouvernement ne sont pas soumis à la juridiction et au contrôle de la commission.

M. KEMP : L'honorable ministre des Chemins de fer me permettrait-il de lui demander si quelqu'un lui a proposé de placer la question des péages sur l'Intercolonial sous la juridiction de la commission, en laissant de côté tout ce qui pourrait concerner à part cela l'administration de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. KEMP : L'honorable ministre n'y a pas songé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX ; La chose n'a pas été proposée.

M. KEMP : Je me permettrai d'attirer de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur cette question de classement de fret dont j'ai déjà parlé. Bien que la chose n'ait pas été autorisée par un arrêté ministériel, et que la légalité de ce classement ne soit pas encore reconnue, je remarque que l'Intercolonial et le chemin de fer du l'Ile du Prince-Edouard l'ont acceptée avec tous les autres chemins de fer, et que l'un des fonctionnaires de l'Intercolonial est indiqué comme faisant partie du comité chargé de faire la classification du fret.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends comment cela est arrivé. Un comité conjoint, composé des représentants des différentes compagnies de chemins de fer, se réunit périodiquement, ou, si l'on aime mieux, assez fréquemment pour étudier les questions de trafic qui se présentent entre leurs compagnies respectives. Dans le cas actuel, ils ont dû avoir une assemblée comme à l'ordinaire, et ils ont établi entre eux les différentes propositions qu'ils devraient recommander. C'est aux compagnies intéressées qu'il incombait de soumettre ces propositions au ministère pour les faire approuver par l'Exécutif. Je n'adresse aucun reproche aux employés ayant la direction du trafic à cause de cette publication, car cela ne fait pas absolument partie de leurs fonctions. Ils n'ont fait que se réunir et s'étendre sur ce qu'ils croyaient devoir recommander. Le ministère n'est lié en aucune manière par la conduite d'un gérant du trafic.

M. KEMP : Je comprends la position, mais en supposant que les fonctionnaires du chemin de fer de l'Etat qui se réunissent avec les employés d'autres compagnies de chemins de fer, acceptent ces taux en comité, les péages de l'Intercolonial se trouvent alors soumis à la juridiction de la commission comme ceux des autres chemins de fer ?

M. HAGGART : Non, cela ne se rapporte qu'au classement du fret.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne concerne que la classification du fret. Les taux sont une affaire différente.

M. KEMP : Les mêmes employés qui acceptent les taux acceptent la classification.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les taux en vigueur sur l'Intercolonial ne sont pas les mêmes que ceux des autres chemins de fer.

M. HAGGART : Un employé du gouvernement fait partie du comité de classement du fret et de temps à autre on y apporte des changements, lesquels sont soumis au ministère pour être approuvés. Dans le cas actuel ces changements ont dû être envoyés au ministère chaque mois, mais on a négligé de s'en occuper, et il n'ont pas reçu l'approbation de l'Exécutif. Il est possible que la même chose ait lieu sous d'autres gouvernements, et, après tout, si cette classification est conforme à l'échelle des taux de transport approuvée par l'Exécutif, si elle n'a pas pour effet d'augmenter les taux sur aucun article en particulier, je crois qu'elle peut se passer de l'assentiment de l'Exécutif. Si elle diminue les taux ou les laisse au même chiffre qu'auparavant, je ne crois pas que ce changement ait besoin d'être sanctionné par l'Exécutif. La première chose que je faisais alors que j'étais ministre des Chemins de fer, était de demander aux fonctionnaires du ministère si la nouvelle classification avait pour effet d'augmenter les taux ou péages exigés jusque là, et si elle n'avait pas cet effet, je ne crois pas que les fonctionnaires prenaient la peine de faire adopter un arrêté ministériel pour approuver ce classement de fret. Je crois que la loi stipule que tous les taux et péages doivent être approuvés par l'Exécutif et que toute nouvelle classification doit être conforme à la dernière classification approuvée par l'Exécutif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La dernière classification était la onzième promulguée par la compagnie de chemin de fer et approuvée par l'Exécutif.

Je crois que l'acte des chemins de fer exige que chaque nouvelle classification, du moment qu'elle est émise, si elle diffère de la précédente, comme elle doit différer, autrement il serait inutile de la publier, soit approuvée. Mon honorable ami (M. Haggart) croit que les compagnies peuvent avoir envoyé cette classification au ministère où elle serait passée inaperçue. Or, on me dit qu'elle n'a pas été soumise au ministère, et quand bien même elle l'aurait été et que personne ne s'en serait occupé, cela ne les aurait pas justifiées d'émettre une nouvelle classification et de lui donner force et effet. La loi à ce sujet se lit comme suit :

La compagnie en fixant ou réglant les péages a demander et recevoir pour le transport d'effets, devra, excepté à l'égard du trafic d'entier parcours à destination ou venant des Etats-Unis, adopter et suivre toute classification uniforme du fret que l'Exécutif, sur le rapport du ministre, prescrira de temps à autre.

M. KEMP : Quel est cet article?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 226. Quelques députés se plaignent que je ne leur ai pas expliqué suffisamment la raison pour laquelle il était impossible d'inclure en termes exprès les compagnies de messageries dans ce bill. Je vais donc essayer de répéter ce que j'ai dit et rendre la chose facile à compendre, si les honorables députés tiennent réellement à obtenir des renseignements à ce sujet. J'ai dit que le bill actuel renfermait des dispositions qui s'appliquaient d'une manière assez complète à cette question. Bien entendu, elles ne s'appliquent pas à toutes les compagnies de messageries. Ce n'est que par imputation que le bill s'occupe des compagnies de messageries qui font des affaires sur les chemins de fer. Quand les reçus donnés par ces compagnies sont pour de l'argent payé pour le transport des marchandises par chemins de fer, ils tombent sous la juridiction de la commisison des chemins de fer en vertu du bill actuel. Je ne suis pas prêt à dire que la commisison ne pourrait pas exiger le transport de ces marchandises par ces compagnies de messageries ou par les compagnies de chemins de fer, par l'entremise des compagnies de messageries, qui se servent des convois pour transporter ces marchandises à des taux qui pourront être déterminés par la commission des chemins de fer. Le bill actuel va aussi loin qu'il est possible d'aller à l'égard des chemins de fer. Mais la question des messageries est une autre affaire. Il est possible qu'une telle compagnie soit justifiable d'exiger un prix un peu plus élevé pour transporter des marchandises d'un entrepôt ou d'une demeure au chemin de fer, ou de ce dernier endroit à leur destination. Il peut en être de même pour les marchandises en transit, mais au point de vue du transport par chemin de fer, cela est absolument sous la juridiction de la commisison en vertu du bill actuel. J'ai eu occasion de lire quelques-uns des articles de la loi américaine sur cette question, et je ne comprends pas comment ils traitent ces compagnies de messageries. Une des principales raisons serait que quelques-uns de ces bills sont destinés à régulariser les taux et les péages imposés par les voituriers. La définition du mot " voiturier " est déterminée par une longue série de décisions judiciaires, et d'après notre loi les responsabilités des voituriers ne sont pas les mêmes que celles des voituriers aux Etats-Unis. Les droits et obligations respectifs des voituriers dépendent en grande partie des dispositions de la loi commune à ce sujet dans ce pays, aux Etats-Unis et dans le Royaume-Uni, modifiée jusqu'à un certain point par la loi statutaire.

Nous ne pourrions pas dire que les compagnies de messageries seront assujéties, pour leur opérations, aux stipulations de ce bill, à moins qu'il n'y ait des clauses spéciales à cet effet. Les compagnies de messageries transportent des marchandises par eau aussi bien que par chemin de fer, et il en est même qui font du roulage. Si vous désirez contrôler toutes ces opérations, il vous faudra établir le bill en conséquence. Il n'y a pas de sens commun à stipuler que les compagnies de messageries auront leurs tarifs fixés par cette commission de chemin de fer à moins d'y pourvoir spécialement dans ce bill, du moins pour les transports qui ne sont pas effectués par chemin de fer. Si nous cherchons à restreindre les opérations des compagnies qui font leurs transports par chemin de fer, ne croyez-vous pas que ces compagnies auraient raison de se plaindre que nous laissons le champ libre à celles qui utilisent d'autres modes de transport.

L'honorable M. HAGGART : Si du fret est transporté partie par eau et partie par chemin de fer, ne donnez-vous pas à la commission le droit de répartir les tarifs dans chacun de ces cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais cela ne touche en rien à la question. Ainsi, par exemple, les bateaux faisant le service entre Montréal et Québec font des affaires de messageries, tout comme les chemins de fer reliant ces deux villes. Vous auriez alors le contrôle sur une compagnie et non sur l'autre, et si les compagnies de messageries, qui font leurs transports par chemin de fer, se plaignent des restrictions apportées à leurs opérations, ces plaintes ne seraient pas loin d'être justifiables. Il me parait qu'on ne peut contrôler efficacement les opérations des compagnies de messageries que par une loi distincte. Si vous insérez cela dans ce bill, il vous faudra y mettre un peu partout des dispositions exemptant certaines clauses, ce qui compliquerait le bill et le rendrait d'une application difficile. Je dois avouer sincèrement aux députés de la gauche, soit qu'ils acceptent ou non ce bill, que c'est à une question qui ne peut être traitée de façon convenable que par une loi séparée. Ce bill concerne les chemins de fer, ainsi que toutes les questions relatives aux chemins de fer pouvant affecter l'intérêt public. Il ne s'agit pas seulement de pouvoir contrôler les tarifs de chemins de fer, mais aussi de voir à l'incorporation des compagnies, à la construction de nouvelles voies, à la protection du public, et à l'exploitation des chemins de fer dans leurs différentes branches de service. Et nous commettrions une erreur si nous insérions une clause stipulant que ce bill s'appliquera aux compagnies de messageries, sans regarder en avant de nous pour voir quels autres changements

devront être faits et quelles nouvelles dispositions il conviendra alors d'édicter. Je n'ai aucune objection, en principe, au contrôle des compagnies de messageries. Je crois même que ce contrôle serait une bonne chose, mais il faut s'y prendre de la bonne manière, si l'on veut en obtenir d'heureux résultats.

M. MACLEAN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui suggérer que la disposition suivante résoudrait, je crois, la difficulté :

Cet acte s'appliquera à toutes personnes ou compagnies, ou à tous chemins de fer, y compris les opérations de messageries de ces chemins de fer.

M. BARKER : Cela ne suffirait pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien entendu, je n'ai pas eu encore l'occasion d'étudier la portée de cet amendement, mais il me vient cette réflexion que ce serait alors enlever aux chemins de fer les transports de messageries, pour en charger d'autres personnes ou compagnies.

M. KEMP : Je crois qu'on pourrait ici se tirer d'affaires avec quatre lignes, sans nuire en rien à la portée générale de ce bill. L'honorable ministre parait être sous l'impression que tout cela entraînerait des changements considérables. Un juriste très éminent m'informe que l'addition des mots suivants serait pleinement suffisante :

Article 2, paragraphe C. L'expression " compagnie " veut dire une compagnie de chemin de fer et une compagnie de messageries, et comprend toute personne ayant le droit de construire ou exploiter un chemin de fer, ou une compagnie de messageries.

Article 3, paragraphe 4. Les articles 1 à 50 inclusivement, s'appliqueront seulement aux compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore si le juriste éminent dont parle mon honorable ami a été sollicité d'exprimer une opinion sur la question de savoir si le bill actuel ne contrôlait pas pour ainsi dire tous les taux prélevés pour transports de toute sorte et de toute description sur les chemins de fer. Cette question a-t-elle été posée par l'honorable député ?

M. KEMP : Je puis dire que c'est M. Staunton, qui s'est rendu auprès de l'honorable ministre, avec certains autres messieurs qui ont rédigé l'amendement projeté. Il m'a informé que tout se trouverait ainsi simplifié. L'honorable ministre peut croire que M. Staunton est très sincère quand il exprime le désir de voir ce bill devenir loi, et qu'il n'exprimerait aucune opinion de ce genre s'il n'était pas sûr de ce qu'il dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis certain que M. Staunton ne se serait pas rangé à cet avis s'il n'avais pas cru avoir raison, et je sais aussi qu'il voit ce bill d'un bon œil et qu'il désire le voir devenir loi. Cependant, je ne suis pas prêt, dans le moment, à exprimer l'opinion que ce bill, avec ou sans cette disposition, pourrait s'appliquer aux compagnies de messageries, à moins qu'il n'y ait d'autres dispositions. Il n'y a pas le moindre doute que d'autres dispositions auront à être incorporées dans ce bill, si on veut le rendre plus applicable aux compagnies de messageries qu'il n'est dans le moment. De plus, après en voir agi ainsi, vous ne vous trouveriez comprendre qu'une partie des opérations de transports de ces compagnies, ainsi que quelques-unes de ces compagnies seulement. Il importe que ce parlement considère avec tout le soin possible si, en s'occupant des compagnies de messageries, il ne ferait pas mieux de s'occuper de toutes ces compagnies dans leur ensemble. Je ne vois pas quelles raisons on peut invoquer pour s'occuper de ces compagnies isolément ou d'une partie seulement de leurs affaires au lieu de tout le reste.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il l'intention d'assimiler ces compagnies à des " voitures ordinaires " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pouvons pas, parce qu'il ne s'agit pas ici du tout de cela.

M. SPROULE : Je veux dire, dans tout projet de loi où il s'agirait d'avoir affaire à ces compagnies dans leur ensemble.

M. MACLEAN : Si le ministre dit que c'est là une question qui mérite considération, je consens à la laisser pour le moment en suspens, surtout si on doit y adjoindre des amendements suggérés par M. Staunton, afin de voir à obtenir juridiction sur les tarifs des compagnies de messageries, tarifs qui sont en réalité l'objet de beaucoup de plaintes par tout le pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je consens à laisser cet article en suspens, si l'on désire avoir plus de temps d'y penser. Mais je désirerais que ceux qui veulent se renseigner exactement sur le sujet s'adressent à ceux qui sont en mesure de savoir si ce bill, avec ses dispositions actuelles, peut s'appliquer ou non aux compagnies de messageries, pour ce qui regarde les transports à grande vitesse de marchandises par chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Oh oui, ce bill pourvoit à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, vous ne pouvez pas obtenir que ce bill aille plus loin en établissant, en termes spécifiques, qu'il s'appliquera aux compagnies de messageries, parce qu'il vous faudrait alors insérer d'autres dispositions afin que la commission pût s'occuper des compagnies de messageries exerçant leurs opérations sur d'autres routes que les chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Le bill de l'honorable ministre peut pourvoir au transport des colis par "express" sur les chemins de fer, mais cela ne touche pas du tout à la question. Supposons qu'un colis soit disposé dans un bureau de messageries, distant de douze milles d'un chemin de fer. Il faudra le transporter au chemin de fer, et il y aura des frais à payer pour cela et pour l'emmagasinage aussi bien que pour le transport sur le chemin de fer. Ce principe est admis dans le bill, car la commission y est autorisée à établir des distinctions entre les frets de chemin de fer et les frets sur les lacs et sur la mer. S'il en était autrement, ce bill serait inutile quand il s'agit d'un colis dont le transport s'effectue partie par les lacs ou la mer et partie par chemin de fer. Il nous faudrait aussi autoriser les commissaires à répartir les frais pour l'emmagasiange et le transport jusqu'au chemin de fer, aussi bien que pour le transport sur le chemin de fer même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il nous faudrait, pour déterminer tout cela, des dispositions spéciales, et encore vous ne comprendriez ainsi qu'une certaine partie des affaires des compagnies de messageries.

M. SMITH (Wentworth) : Dois-je entendre que le ministre veut dire que, en gardant le bill tel qu'il est, la commission aurait le contrôle des tarifs de messageries pour ce qui est des marchandises transportées par chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, certainement.

M. SMITH (Wentworth) ; Alors ce bill s'appliquerait à 99 pour 100 des marchandises envoyées par "express", car très peu de marchandises envoyées de cette manière le sont autrement que par chemins de fer. Et l'argument invoqué dans l'Acte ne s'appliquerait pas aux compagnies de messageries, parce qu'il ne vise pas toutes les opérations, est en contradiction absolue avec l'argument que cet acte est excellent pour ce qui regarde les chemins de fer, bien qu'il ne puisse s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat et à quelques autres chemins. Si ce bill est excellent pour ce qui a trait aux opérations, il me semble que nous n'aurions qu'à nous en louer s'il s'appliquait aux transports de messageries sur les chemins de fer seuls, car 99 pour 100 des marchandises sont transportées par les chemins de fer, et non par eau ou en voiture.

M. KEMP: L'idée suggérée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux me paraît excellente. Il propose de laisser en suspens la clause 3, afin de voir si la proposition que j'ai faite peut être adoptée. M. Staunton n'a pas vu clairement que les termes de l'Acte pussent s'appliquer aux transports de messageries sur chemins de fer.

M. BLAIR.

M. LANCASTER : Quelle est la partie du bill que l'honorable ministre croit pouvoir s'appliquer aux opérations des compagnies de messageries ? Je ne vois rien dans la clause d'interprétation qui puisse nous amener à cette conclusion. Le mot " compagnie " est interprété comme s'appliquant à une compagnie de chemin de fer et comprend toute personne autorisée à constuire ou exploiter un chemin de fer. Il est impossible d'interpréter cela comme s'appliquant aux compagnies de messageries, et il en est de même du mot " chemin de fer ". L'honorable ministre ferait bien de nous indiquer quelle est la partie particulière du bill qui, selon lui, peut être interprétée comme s'appliquant aux compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas qu'il me faille entrer dans les détails de telle ou telle disposition du bill. Lisez les articles, de 251 à 280. Ce bill donne à une commission de chemins de fer le droit de déterminer quels seront les taux exigés par les chemins de fer sur chaque article de trafic. Voilà qui me paraît, pour commencer, assez compréhensif. La commission n'a pas besoin d'attendre que la compagnie de chemin de fer vienne lui dire combien elle entend demander, mais elle peut elle-même fixer arbitrairement les taux qu'il lui plaît. Nous n'établissons aucune distinction entre les marchandises transportées par " express," et celles qui ne le sont pas. Tout article quelconque, transporté par chemin de fer, ne peut l'être, pour ce qui est des taux de transport, qu'avec l'approbation de la commission.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a donné dans son bill une définition spéciale au mot " chemin de fer," et cette définition va exclure les compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout. Un argument de ce genre donnerait ce résultat. Tout ce qu'une compagnie de chemin de fer aurait à faire, afin de décliner toute responsabilité et échapper au contrôle de la commission, serait de ne pas transporter elle-même ses marchandises, mais plutôt d'effectuer ce transport au nom d'une autre corporation, soit compagnie de messageries, ou agence quelconque, ou toute autre compagnie.

M. LANCASTER : C'est précisément pour cela que nous désirons qu'on comprenne les compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où serait l'avantage particulier de mentionner une compagnie par son nom plutôt que toute autre compagnie? Quand on a dit que cet acte s'appliquera à toutes personnes et compagnies, et à tous chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat, que peut-il nous falloir de plus?

M. LANCASTER : L'honorable ministre devrait rédiger à nouveau sa clause d'inter-

prétation. Il donne là une définition restreinte à ces mots "personnes, compagnies et chemin de fer."

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne saurait voir là aucune restriction.

M. BARKER : Le mot "chemin de fer," dans la clause d'interprétation, veut dire tout chemin de fer que la commission a le droit de construire ou d'exploiter, et ce mot "compagnie" veut dire une compagnie exploitant un chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans la troisième clause, cet acte s'applique à toutes personnes et compagnies, et à tous chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat. Naturellement, cela veut dire toutes compagnies exploitant des chemins de fer, et alors cela comprend aussi toutes compagnies faisant des affaires sur les chemins de fer et retirant des bénéfices du transport des marchandises sur les chemins de fer.

M. BARKER : Cela ne saurait pourtant s'appliquer à une compagnie faisant des affaires de librairies sur un chemin de fer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, car il n'y a pas de taux de transport applicables à ce genre d'affaires.

M. BARKER : Par votre définition du mot "compagnie," on doit comprendre toute personne autorisée à construire ou exploiter un chemin de fer. Les compagnies de messageries n'exploitent pas de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'affecte en rien le cas dont il s'agit. Le bill s'applique aux personnes, compagnies et chemins de fer. Si vous pouvez nous indiquer quelques personnes qui ne soient pas comprises dans l'une ou l'autre de ces définitions, peut-être y aurait-il lieu de modifier le bill.

M. SMITH (Wentworth) : Ce bill s'applique-t-il aussi aux compagnies de téléphone?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces compagnies ne se rattachent pas nécessairement aux chemins de fer.

M. SMITH (Wentworth) : Ce bill s'applique à toutes personnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est-à-dire des personnes concernées dans les chemins de fer qui exploitent ou possèdent des chemins de fer, ou transportent des marchandises sur des chemins de fer.

M. LANCASTER : Ce bill ne parle pas des compagnies de transport. On y parle de "toute personne autorisée à construire ou exploiter un chemin de fer."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là la définition du mot "compagnie." Le bill, dans ses dispositions, s'applique à toutes personnes et compagnies, et à tous chemins de fer.

M. BARKER : L'article 278 laisse plutôt entendre que les compagnies de messageries ont une toute autre signification. Cet article dit : "Toute compagnie—cela doit vouloir dire une compagnie de chemin de fer qui accorde des facilités pour le transport des effets par messagerie à une compagnie constituée en corporation, ou à un particulier faisant le commerce de messagerie, doit accorder les mêmes facilités aux mêmes termes et conditions à toute autre compagnie de messageries constituée en corporation qui en fait la demande." Cela veut plutôt dire que la portée générale de l'acte ne s'applique pas aux compagnies de messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas nécessairement. Cette dispositon est incluse afin qu'aucune compagnie de messageries ne puisse obtenir des avantages sur une autre compagnie. Si vous prenez les clauses relatives au trafic et aux tarifs, etc., vous y verrez clairement qu'on ne peut se livrer à aucun trafic sur les chemins de fer, et qu'on ne peut exiger aucuns tarifs ou taxes pour le transport de ce trafic, tant que la commission des chemins de fer n'aura pas fixé ces taux et redevances.

Eh bien, si la compagnie de chemin de fer ne peut pas faire cela, elle ne peut pas non plus autoriser une autre personne à le faire, soit par contrat ou par mandat délivré à un tiers. Toute personne ou compagnie qui peut, en vertu de l'autorisation de la compagnie de chemin de fer, posséder quelques privilèges spéciaux pour le transport des marchandises sur ce chemin de fer, ne peut faire valoir ce privilège spécial que sujet au contrôle de la compagnie de chemin de fer. S'il en était autrement, tout ce que le chemin de fer aurait à faire serait de transférer ses transports à une autre compagnie, afin d'éluder l'obligation du contrôle. Cela, je crois, devrait être parfaitement compris, et tout est si clair qu'il ne devrait y avoir aucune objection à l'accepter. Si la loi ne veut pas dire cela, elle ne vaut pas le papier sur lequel on l'imprime, même pour contrôler les affaires des chemins de fer en dehors de celles des compagnies de messageries.

M. LANCASTER : Si c'est bien là la pensée de l'honorable ministre pourquoi n'amende-t-il pas la clause (c) de la clause d'interprétation, de telle sorte que tout apparaisse distinctement comme il le dit ?

M. GERMAN : Je ne crois pas qu'aucun amendement soit nécessaire. Si les honorables députés veulent se donner la peine d'étudier le bill un peu plus loin, ils y verront le mot "compagnies".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bill aurait besoin d'être

modifié s'il s'agissait d'exercer un contrôle sur les affaires des messageries en dehors des chemins de fer.

M. GERMAN : Parfaitement. La clause (c) de l'Acte d'interprétation dit que l'expression " compagnie " veut dire une compagnie de chemin de fer. Si les honorables députés veulent étudier l'acte ils y verront le mot " compagnie " un peu partout, du commencement à la fin. Mais la clause 3 dit :

Cet acte s'appliquera à toutes personnes et compagnies, et à tous chemins de fer.

—et ainsi de suite. Ce mot " compagnie " ne se rattache en rien à la clause d'interprétation de l'acte——

M. LANCASTER : Assurément.

M. GERMAN : Il n'y a là aucun rapport, et je crois que je puis donner à mon honorable ami de bonnes raisons pour l'opinion que j'exprime ici. Ce n'est pas le mot " compagnies " qui est expliqué dans la clause d'interprétation, mais bien " compagnie ", et cela du commencement à la fin de l'acte, et l'on y veut dire une compagnie de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et ce mot commence par une majuscule.

M. GERMAN : Certainement. Le mot " compagnie ", dans la troisième clause, n'a pas la signification restreinte apparaissant dans la clause d'interprétation, mais bien plutôt la même signification que celle apparaissant dans tout autre acte voté par ce parlement. De sorte que quand nous disons " toutes personnes et compagnies et tous chemins de fer ", nous entendons par là exactement ce que nous disons, c'est-à-dire, que tous sont sujets aux dispositions de l'acte.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. German) veut-il dire que la clause d'interprétation ne s'applique qu'au singulier du mot " compagnie " et non au pluriel ? C'est comme cela qu'il paraît l'entendre.

M. GERMAN : Certainement, c'est là exactement ce que je veux dire. Vous avez ici l'interprétation d'un mot, le mot " compagnie ", et ce mot apparaît d'un bout à l'autre de l'acte, et est interprété comme voulant dire une compagnie de chemin de fer. Je dois dire que le mot " compagnies " est aussi utilisé par endroits, et que là où il ne relève pas de l'acte même des chemins de fer c'est un terme général applicable à toutes les compagnies et placé en dehors de toutes restrictions découlant de la clause d'interprétation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Lincoln-Niagara (M. Lancaster) sait-il—il doit le savoir, mais cela ne lui a porté aucun profit—que dans l'Acte général d'interprétation applicable à tous les statuts, le mot " personne " s'applique à une compagnie aussi bien qu'à un individu.

M. LANCASTER : Je sais tout cela parfaitement. Mais l'honorable ministre n'est pas satisfait de l'Acte général d'interprétation ; il propose d'insérer dans son bill des clauses spéciales d'interprétation, et il nous demande d'y donner notre assentiment. S'il n'est pas satisfait de l'Acte général d'interprétation nous supposons qu'il attache une importance toute particulière aux interprétations qu'il propose. En réponse à ce que vient de dire l'honorable député de Welland (M. German), je sais fort bien quelle différence il y a dans l'interprétation dont il parle, mais cet acte définit expressément ce qu'on doit entendre par chemin de fer et ce que le mot " compagnie " veut dire. Mais je ne partage pas, cependant, l'avis qu'il exprime que le mot compagnie n'a pas la même signification au singulier qu'au pluriel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Lancaster) a-t-il lu le bill ?

M. LANCASTER : Je l'ai lu d'un bout à l'autre trois ou quatre fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est-il d'avis que, si ce bill devient loi, toute compagnie de chemin de fer au Canada pourra transporter des marchandises ou autoriser le transport de marchandises sur sa ligne sans avoir au préalable fait autoriser ou approuver ses taux et tarifs par la commission des chemins de fer ?

M. LANCASTER : Pas tout à fait comme l'entend l'honorable ministre. Je désire faire remarquer que, dans mon humble opinion, la manière d'en arriver à ce qu'il désire n'est pas en attachant une signification spéciale au mot " compagnie ". S'il veut que son bill s'applique à tous transports quelconque sur les chemins de fer, la manière la plus naturelle, la plus simple et la plus efficace est de dire que le bill s'appliquera aux compagnies de messageries qui transportent des marchandises sur les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Lancaster) prétendra-t-il, devant cette Chambre, qu'une compagnie de chemin de fer, si ce bill devient loi, ne pourrait pas transporter des marchandises aux taux fixés sans l'autorité de la commission, mais qu'elle pourrait autoriser un agent à le faire ?

M. LANCASTER : Non ; mais une manière d'y arriver peut être plus incommode qu'une autre. Et si vous désirez que l'acte s'applique de façon facile, prompte et peu dispendieuse, comme l'intérêt du public exige que cela soit, au transport par chemin de fer, cet acte devrait être à la fois simple et direct, c'est-à-dire ne laisser subsister aucun doute que les compagnies de messageries ne sont, pour le transport des marchan-

dises, que les agents des compagnies de chemins de fer. Nous paraissons tous être d'accord sur ce qui devrait se faire, mais nous différons d'avis sur la manière d'y arriver. Je suggérerais à l'honorable ministre de ne laisser planer aucun doute que les compagnies de messageries seront dans la même situation que les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que ce serait agir bien sagement de chercher à faire disparaître des doutes qui n'existent pas. Si l'honorable député admet qu'une compagnie de chemin de fer ne peut pas transporter des marchandises sur sa ligne sans être assujétie aux dispositions de cette loi, il ne peut invoquer aucun argument à l'appui de son attitude, en tant qu'il s'agit des taux demandés pour le transport des messageries sur les chemins de fer. Et c'est là tout ce que nous nous proposons de faire avec ce bill. L'honorable député nous dit qu'il serait préférable et plus simple de considérer les compagnies de messageries comme agents des compagnies de chemins de fer. Je prétends qu'il est préférable et plus simple de n'avoir affaire qu'à une compagnie, c'est-à-dire la compagnie de chemin de fer, plutôt qu'à une compagnie et aussi à son agent. La compagnie de chemin de fer est responsable de toute déviation des taux fixés par la commission, et toute infraction est frappée de peines considérables. Vous n'avez à vous occuper que de la compagnie de chemin de fer. En tant qu'il convienne et qu'il soit nécessaire d'exercer un contrôle sur les compagnies de messageries, dans leurs rapports avec les chemins de fer, ce contrôle est parfaitement exercé par ce bill. Quand vous parlez du contrôle général des compagnies de messageries, vous n'avez pas cela ici, et vous ne pouvez pas l'y introduire sans gêner les dispositions du bill et en diminuer la valeur, car ce serait y apporter un élément étranger, c'est-à-dire quelque chose qui y gagnerait à être considéré de façon séparée et distincte.

M. LANCASTER : Je voudrais tout simplement citer un exemple à l'honorable ministre. Supposons que des marchandises confiées à une compagnie de messageries commencent leur trajet sur un chemin de fer situé dans mon comté. Le chemin de fer dont je parle n'est pas l'un de ceux visés par cet acte, et il ne relève pas de l'autorité législative du parlement du Canada. C'est un chemin de fer électrique destiné au transport des fruits, et qui part du comté de Lincoln——

M. GERMAN : L'honorable député me permettra-t-il de venir rectifier ce qu'il dit ? Quand il parle du Niagara Central, ce chemin de fer relève du parlement du Dominion.

M. LANCASTER : Je ne parle pas du Niagara Central, mais bien d'un chemin de fer électrique situé dans Ontario. Je veux parler du chemin de fer électrique Hamilton, Grimsby et Beamsville, et ce chemin n'a jamais eu le moindre rapport avec le Niagara Central, qui est maintenant le chemin de fer Niagara, Sainte-Catherines et Toronto, allant de Port-Dalhousie à Niagara Falls. Le chemin de fer électrique Hamilton, Grimsby et Beamsville part du village de Beamsville et traverse une région fruitière jusqu'à Hamilton. Ce chemin a été constitué en corporation par une loi d'Ontario, et il ne peut se rattacher en rien aux dispositions de cette clause 3. Eh bien ! la question que je désire poser au ministre est celle-ci : Supposons qu'un de mes électeurs confie ses fruits à ce chemin de fer électrique pour être transporté à Ottawa. C'est la Compagnie Dominion Express qui en prendra soin, en commençant tout d'abord par le chemin de fer électrique Hamilton, Grimsby et Beamsville, puis passant ensuite au Pacifique Canadien, qui est un chemin de fer relevant des dispositions de cet acte. Eh bien ! que pense de ce cas l'honorable ministre ? Quand un transport de marchandises commence sur un chemin de fer auquel ne sauraient s'appliquer les dispositions de cet acte, et qu'il y a un transport d'une voie sur une autre au cours du trajet, la commission ne doit-elle pas surveiller les intérêts de l'expéditeur, c'est-à-dire s'occuper de ses marchandises depuis le commencement jusqu'à la fin du trajet. L'honorable ministre ne ferait-il pas mieux de dire ici que cet acte devrait s'appliquer à ces sortes de transports, c'est-à-dire que cet acte s'appliquera à toute compagnie de messageries qui transporte des marchandises sur un chemin de fer où la force motrice est la vapeur ou l'électricité. Et tout cela parce que, dans le cas dont je viens de parler, les producteurs de fruits ne confient pas leurs colis à un chemin de fer relevant de cet acte. Ces colis ont à parcourir une distance de 20 ou 25 milles avant d'arriver à un chemin de fer relevant des dispositions de cet acte. Je crois qu'on devrait pourvoir à des cas de ce genre, et nous pourrions y arriver avec l'amendement que j'ai proposé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas manquer de courtoisie envers l'honorable député, mais je lui conseillerais de lire le bill, parce qu'il s'apercevra alors que l'article 5 prévoit entièrement le cas dont il s'agit. L'honorable député verra alors que dès le moment qu'on fait un envoi d'entier parcours, et que cet envoi est transféré au Pacifique Canadien, alors le taux doit être celui relevant du tarif d'entier parcours, tarif dont la commission a le contrôle.

Je tiendrai, toutefois, compte de la proposition qu'on nous a soumise. Quoi qu'il en soit, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux, quitte à reprendre plus tard ses délibérations.

La motion est adoptée, et il est rendu compte des délibérations du comité.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend sa séance.

### BILLS D'INTERET PRIVE.

#### COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE D'ERIE-ONTARIO.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 134) tendant à constituer en corporation la Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario.—(M. German.)

Article 11.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 11 a subi la modification que voici :

Les directeurs pourront émettre comme actions du capital libéré des actions du capital social de la compagnie, en paiement de toutes les affaires, immunités, entreprieses, propriétés, droits, pouvoirs, privilèges, qu'elle peut légalement acquérir de toute personne ou corporation, en vertu de la présente loi ; et elle pourra répartir et remettre ces actions à toute telle personne ou corporation, y compris ses actionnaires ou ses directeurs ; et cette émission ou répartition d'actions liera la compagnie et ces actions ne seront susceptibles d'aucune demande de versements et leurs porteurs n'auront aucune responsabilité à leur égard ; ou la compagnie pourra payer ces propriétés ou services entièrement ou partiellement en actions du capital libéré, ou en tout ou en partie en obligations, selon que les directeurs le jugeront à propos ; pourvu que toute répartition et émission d'actions sous l'empire du présent article soit approuvée par les détenteurs des deux-tiers en somme des actions de la compagnie, antérieurement émises et détenues à l'époque de telle émission et répartition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je le demande aux députés qui ont assisté aux séances du comité : Se rappellent-ils qu'on ait jamais inséré semblables dispositions dans quelques bills étudiés antérieurement, touchant l'émission d'actions de ce genre à titre de paiement quelconque ? A mon avis, cet article ne sauvegarde nullement l'entreprise puisque les actionnaires pourraient distribuer les actions pour un prix purement nominal. Ils pourraient le distribuer pour une bagatelle et si les actionnaires sont intéressés d'une certaine façon, c'est-à-dire à ce que les actions se distribuent entre eux, rien n'empêche qu'ils ne le fassent, d'après la teneur de cet article. A mon sens, on n'a pas suffisamment délibéré la chose.

M. BELCOURT : C'est pourtant la disposition qui figure d'ordinaire dans ces projets de loi.



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis convaincu du contraire, car ici il n'y a rien qui sauvegarde la transaction, sauf le consentement des deux tiers des autres actionnaires. Est-il légitime d'accorder à une compagnie que nous constituons ici, le pouvoir de céder ses actions pour rien, si elle le désire ? Si les deux tiers des actionnaires veulent donner leurs actions sans recevoir rien de valable en retour, alors la question se pose ici : est-il légitime d'insérer pareille disposition dans ce bill ? Voilà ma proposition, et si l'on a suffisamment délibéré la chose, alors il est peut-être ici quelque membre du comité, à qui ce bill était confié ou qui était présent au débat, qui pourrait jeter quelque lumière sur cette question.

M. GERMAN : Cet article ne figurait pas au projet de loi dans sa teneur primitive. Lorsque le bill fut délibéré en séance du comité des bills d'intérêt privé, le président-suppléant, un des députés d'Ottawa, proposa que l'article primitif fût biffé et que l'on y substituât le présent article, calqué sur une disposition similaire insérée dans un projet de loi que le comité en question avait adopté la veille. Je ne vois guère de différence entre cet article et celui qui figurait au bill dans sa teneur primitive ; quoi qu'il en soit, je l'ai accepté et le comité l'a adopté. Le député de Saint-Laurent, Montréal (M. Bickerdike) avait présenté un bill où figurait une disposition similaire et qui a été adopté par le comité des bills d'intérêt privé. Cet article a été délibéré en séance du comité et l'on a jugé à propos de l'adopter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois guère de différence entre les deux articles. A mon avis, toutefois, il faudrait inscrire à cet article une disposition tendant à assurer la légitimité de la transaction et à donner la garantie que les actions ne seront cédées que moyennant bonne valeur. C'est là ce qui fait défaut dans le bill en discussion. A mon avis, le nouvel article n'est pas meilleur que le premier ; ils prêtent tous deux à critique.

M. GERMAN : Quant aux initiateurs du projet de loi, ils ne s'opposent nullement aux modifications que le ministre ou tout autre député désire lui faire subir, afin de garantir la légitimité de la transaction. Ceux qui sollicitent ici l'institution agissent avec une parfaite bonne foi et ils consentent volontiers à ce qu'on entoure la compagnie de toutes les restrictions et les sauvegardes légitimes, et d'usage reconnu en pareil matière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne figure pas d'article similaire dans la loi générale des compagnies ; et j'en suis convaincu, on n'admettrait pas l'insertion de pareille disposition dans cette loi.

M. GERMAN : Alors que proposez-vous? Je ne suis pas en mesure, pour le moment,

de formuler un article. Il se présentera sans doute des circonstances où l'on pourra céder des actions en paiement de propriétés que la compagnie pourra acquérir de bonne foi, dans ses propres intérêts. Dans l'hypothèse où quelqu'un chercherait à faire une transaction frauduleuse, tout simplement dans le but d'accaparer les actions en pareilles circonstances, si l'article était bien rédigé, on pourrait instituer des poursuites en invalidation de la transaction et pour le recouvrement des actions ; tandis que l'article dans sa teneur actuelle rendrait la chose impossible.

M. SPROULE : A mon avis, cet article offre un double danger, et voici pourquoi : dans l'article 4, il est statué que le capital-actions est de $5,000,000. Or, les actionnaires peuvent répartir ce capital-actions à leur gré, du moment que les détenteurs des deux-tiers de la valeur du capital-actions l'approuvent. Puis, ils peuvent émettre des obligations jusqu'à concurrence de $5,000,000 et en disposer plus tard. Les dispositions contenues dans les articles 4, 11 et 13, pourraient ouvrir un vaste champ à la spéculation véreuse sur les actions, si les actionnaires étaient enclins à s'y livrer.

M. GERMAN : Le libellé de ce bill est absolument semblable à celui du bill constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Hamilton et du Lac Erié, adopté par le parlement en 1895. L'article dans sa teneur primitive, est emprunté textuellement à cette loi. En élaborant ce projet de loi, j'ai supposé que je pouvais m'autoriser d'un précédent établi par le parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pouviez légitimement le faire.

M. GERMAN : J'étais donc autorisé à le supposer. La compagnie, du reste, ne demande rien qui ne soit juste et si elle exécute cette entreprise, elle entend agir de bonne foi. Les ingénieurs ont déjà fait des études sur place et l'entreprise semble praticable et rémunératrice. Donc, puisque j'ai emprunté cet article à une loi déjà établie par le parlement, la chose ne saurait prêter à censure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être faudrait-il rédiger un article modèle.

M. FRASER : Il devrait y avoir un article uniforme pour tous ces projets de loi ; toutefois, si l'on insérait ici les mots " de bonne foi ", la rédaction ne prêterait plus à la critique. Si un individu veut accepter, au lieu d'espèces sonnantes, des actions en paiement de sa propriété ou de ses services, et que les deux-tiers des actionnaires affirment que c'est une bonne affaire, on ne saurait s'y opposer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et dans l'hypothèse où les actionnaires seraient tous coalisés ?

M. FRASER : Alors, il faudrait qu'ils fussent ligués avec ceux qui leur accordent le privilège en discussion. Il arrive souvent qu'une compagnie fasse de meilleures affaires avec des individus qui acceptent des actions, que s'il lui fallait payer en espèces sonnantes. Si l'on y tient, qu'on ajoute à cet article une disposition comportant une sauvegarde et qui s'appliquera, à l'avenir, d'une manière uniforme à tout projet de loi similaire.

M. BICKERDIKE : En biffant de l'article les mot " pourront faire " et en y laissant figurer les mots " pourront émettre à titre d'actions du capital libéré et non assujetties aux versements ", on trancherait toute difficulté. Du moment que les actions sont acquittées, peu importe l'usage que les directeurs en peuvent faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas bien saisi la portée de mon objection. Quand bien même on retrancherait ces mots, il serait encore possible à la compagnie d'émettre à titre d'actions acquittées et non assujetties aux versements, telle quantité d'actions qu'elle voudra, sans rien obtenir en retour.

M. BICKERDIKE : C'est précisément là le danger que je veux parer.

M. BELCOURT : A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé, je dois l'avouer, je suis bien aise que cette question soit venue sur le tapis. Invariablement une disposition similaire figure aux bills de cette nature, et chaque fois il surgit à cet égard un débat prolongé au sein du comité. L'article en discussion est celui que le comité a modifié, et si nous l'avons adopté, c'est qu'une disposition similaire figue dans nombre de projets de loi déjà adoptés par la Chambre et que nous le considérions comme qu'une disp sition similaire figure dans nomtenant à décider quelle sera la formule légitime applicable à tous ces projets de loi, ce sera une économie de temps pour le comité en même temps qu'une règle à suivre pour l'avenir. Je n'ai guère à redire à l'article dans sa teneur actuelle. Comme l'a fait observer le député de Guysborough, il est quelquefois dans l'intérêt d'une compagnie d'acheter des immeubles ou autres propriétés au moyen d'actions, et s'il est possible de modifier l'article de façon à parer aux fraudes, il importe d'y insérer cette modification.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député le préfère, je me chargerai de faire rédiger un article qui pourra être soumis plus tard aux délibérations du comité.

M. GERMAN : On ne saurait s'opposer à ce que la compagnie émette des actions à

titre d'actions libérées pour la construction d'édifices, l'achat de privilèges ou de tout autre propriété visée par l'article en discussion. Je conclus des paroles du ministre que la chose est légitime tant que la transaction est marquée au coin de la bonne foi et que si les directeurs reçoivent une bonne valeur, ils peuvent en faire le paiement soit en actions soit en espèces sonnantes. Dans l'hypothèse que les initiateurs d'une entrepise se liguent avec l'intention de commettre une fraude, il faut avouer qu'il est bien difficile d'exercer une répression législative, et je ne sache point qu'on ait jamais établi de dispositions législative qui pût mettre obstacle aux efforts de ceux qui désirent commettre une fraude. Qu'y a-t-il donc de repréhensible dans le fait qu'une compagnie émet des actions libérées, comme prix de l'entreprise de la construction d'un coursier qui coûterait, disons, un million de dollars ? Pourquoi les entrepreneurs n'auraient-ils pas la faculté de prendre des actions dans la compagnie, au lieu d'obliger la compagnie à prélever des fonds pour payer les entrepreneurs ? Du moment qu'on admet que les actionnaires d'une compagnie peuvent légitimement émettre des actions pour le paiement d'une entreprise ou de certains privilèges ou immunités, je ne vois pas comment on pourrait les empêcher d'exercer la fraude ou de se livrer à la spéculation véreuse, s'ils le veulent. Je veux bien que l'étude du bill soit suspendue, et si le ministre réussit à élaborer un article qui tranche la difficulté, j'en serai bien aise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas qu'on dénature le sens de ma pensée. Je n'affirme point qu'il ne soit pas possible d'exercer ce pouvoir d'une façon légitime, mais que l'article en question, dans sa teneur actuelle, prête aux abus. La seule condition qui se rattache à l'exercice de ce pouvoir, c'est que les deux-tiers des porteurs d'actions approuvent la transaction. Ce n'est nullement là une sauvegarde. A mon avis, il y a un moyen qui contribuerait puissamment à empêcher l'abus et la fraude ; ce serait de rédiger l'article en discussion de façon à rendre la transaction nulle, si elle n'est point conforme aux stipulations de l'article. Si ceux qui sont intéressés dans cette transaction savent qu'elle est sujette à 'tre invalidée par les tribunaux, ils hésiteront avant de perpétrer la fraude.

M. MONK : Est-ce que l'inexécuti n des stipulations de la loi ne rendrait pas la transaction nulle *ipso facto* ? N'est-ce pas là l'avis du ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas songé à la forme qu'il convient de donner à l'article. L'article dans sa teneur actuelle, ne contient aucune stipulation, rien qui ne puisse être observé, et cependant rien n'empêcherait que la transaction ne fût des plus frauduleuses.

Il est rendu compte des délibérations.

## DELIBERATIONS EN SEANCE DE COMITE.

Le Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.—(M. Oliver).

## DELIBERATIONS EN SEANCE DU COMITE.

### EN TROISIEME DELIBERATION.

Le Bill (n° 126) concernant la Compagnie mexicaine d'éclairage et de force, à responsabilité limitée.—(M. Thompson).

Le Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana.—(M. Oliver).

Le Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—(M. McCreary).

Le Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta.—(M. Oliver).

Le Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—(M. Davis).

Le Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.—(M. Oliver).

Le Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James.—(M. McCool).

Le Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. Cowan).

Le Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa.—(M. Belcourt).

Le Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.—(M. Vrooman).

Le Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson.—(M. Scott).

Le Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac.—(M. McCool).

Le Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest.—(M. Haggart).

Le Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien de l'Atlantique.—(M. Belcourt).

Le Bill (n° 132) constituant en corporation la Compagnie du Pont International de Père-Marquette.—(M. Cowan).

EN DEUXIEME DELIBERATION.

Le Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ".—(M. Morrison).

Le Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transports et d'entrepôt.—(M. German).

Le Bill (n° 177) concernant la Compagnie du chemin de fer des Mines du Klondike.—(M. McIsaac).

SUBSIDES—LE TARIF DE PREFERENCE.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sidney Fisher) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. E. F. CLARKE : Avant que le comité aborde l'étude du budget des dépenses, M. l'Orateur, je désire demander au ministre des Douanes s'il déposera sur le bureau de la Chambre le texte des modifications apportées par les fonctionnaires de son ministère au certificat d'origine des marchandises anglaises inscrites en douane au Canada, sous l'empire du tarif privilégié.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le ferai avec plaisir. Ce certificat sera modifié dans le sens que j'ai indiqué l'autre jour. L'honorable député tient-il à ce que le certificat soit mis en vigueur aujourd'hui même?

M. CLARKE : Il s'agit des modifications qu'on doit faire subir au certificat d'origine, et motivées par la surtaxe imposée sur les marchandises de provenance allemande. Le ministre fera-t-il le dépôt du certificat ainsi modifié?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai déclaré à la Chambre l'autre jour qu'il nous fallait prolonger quelque peu le délai. Il me faudra faire sanctionner la chose par l'Exécutif. Aussitôt que j'aurai obtenu cette sanction, je ferai le dépôt du certificat modifié.

M. CLARKE : Je tiens à bien élucider ma pensée. On a exigé la production d'un certificat d'origine des marchandises anglaises importées au Canada sous l'empire du tarif privilégié. Il faudra que ce certificat subisse certaines modifications, en conformité de la résolution adoptée par la Chambre touchant la surtaxe imposée sur les marchandises de provenance allemande. Je vois, par un récent numéro du " Times ", de Londres, que les fonctionnaires du ministère des Douanes ont rédigé ces modifications et c'est un exemplaire de ce certificat ainsi modifié dont je demande le dépôt. Le ministre voudrait-il bien me dire quand il s'exécutera.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je puis déposer ce document sur le bureau dès maintenant ; mais, je le répète, nous prolongeons le délai du 30 juin au 30 septembre, et le certificat, par suite de ce changement, n'a pas encore été imprimé. Je puis, toutefois, déposer sur le bureau le certificat primitif.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Milice—Paye et indemnités, $391,405.

L'honorable M. TISDALE : Avant l'adoption de cet article, je tiens à savoir du ministre s'il se propose de faire son exposé général maintenant.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non, je ne me propose pas de faire d'exposé général sur la situation de la milice, ou sur les changements projetés, avant que le budget supplémentaire de l'exercice de 1903 ait été soumis à la Chambre.

L'honorable M. TISDALE : Je suppose que si nous étudions le budget de la milice ce soir, le ministre consentira à laisser un article en suspens.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement.

L'honorable M. TISDALE : Avant d'aller plus loin, il est une chose sur laquelle je désire obtenir certains renseignements du ministre. Il s'agit d'un ex-fonctionnaire du ministère, M. Martineau. Je tiens à savoir à quelle date et comment il a été nommé et si, à l'époque de sa nomination, il a donné quelque garantie au ministère. Si je ne me trompe, il était attaché au service de la comptabilité. Je tiendrais à obtenir un court exposé de faits au sujet de cet ancien employé.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne m'attendais guère à ce qu'on me demandât ces éclaircissement, ce soir même. L'honorable député le sait sans doute, une commission a été chargée de faire enquête sur cette affaire et sur la situation financière des divers ministères. Si je ne me trompe, cette commission a terminé ses travaux et je préfèrerais attendre qu'elle ait soumis son rapport, avant de faire cet exposé de faits. Toutefois, s'il reste un article en suspens, je serai bien aise de faire une déclaration plus tard. Comme je n'ai pas ici les documents relatifs à cette affaire, je ne pourrais donner des renseignements circonstanciés à cet égard. Si l'honorable député veut bien se contenter de ces explications pour le moment et consentir à ce que la question demeure en suspens, je lui en saurais gré.

L'honorable M. TISDALE : Je le veux bien. J'ai bien appris par la voie des journaux l'existence de cette commission, mais je l'ignorais officiellement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est bien réellement une commission.

L'honorable M. TISDALE : Alors je prierais le ministre de nous donner quelques ren-

seignements au sujet de cette commission et de sa composition. Peut-il nous donner l'assurance que le rapport en question sera déposé sur le bureau avant que le comité aborde l'étude du budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne saurais donner pareille assurance, car l'affaire est directement du ressort du ministre des Finances. C'est lui qui a proposé la création de cette commission, et il a fait une déclaration dans ce sens ici même, au début de la session. Je puis bien, toutefois, promettre à l'honorable député que je communiquerai sa demande au ministre des Finances et je ferai en sorte que ce rapport soit déposé aussitôt que possible. Quoi qu'il en soit, je serai en mesure de répondre aux questions qu'on me posera sur cette affaire, au prochain débat sur le budget de la milice.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre ne saurait s'attendre à ce que nous votions le budget de son ministère tant que le rapport de cette commission n'aura pas été déposé. Il ne nous accusera pas d'opposition factieuse, j'espère, si nous refusons de voter ses crédits, en l'absence des renseignements demandés.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député s'oppose-t-il donc à l'étude de mon budget ?

L'honorable M. TISDALE : Pour le moment, non ; plus tard, si on ne nous fournit pas ces renseignements, nous pourrions nous opposer à l'adoption de ces crédits.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette commission se livre à une enquête sur la situation de tous les ministères.

M. MONK : Il est regrettable qu'avant d'aborder l'étude de ces crédits, la Chambre n'ait pas été saisie du projet de loi dont il a été donné avis le trois avril. Je l'avoue, le ministre de la Milice a bien droit à quelque indulgence, et cependant, cette année, il y a lieu de s'attendre à d'importants changements dans l'organisation de la milice. Le comité le sait, à la conférence impériale tenue à Londres, nos représentants ont pris certains engagements ; or, nous avons droit de savoir comment le gouvernement se propose de remplir ces promesses, et quelles modifications il entend effectuer. En pareilles circonstances, il est regrettable que le ministre de la Milice ne nous ait pas donné un aperçu de toutes les réformes qu'il se propose de faire. Voici qu'on nous demande de voter des crédits de plus d'un million et demi de dollars ; or, il faudrait, au préalable, savoir quels nouveaux projets le gouvernement peut avoir en vue.

Il est une autre question à laquelle je désire faire allusion : le gouvernement a-t-il payé les militaires qui ont été appelés pendan la grève de Valleyfield, il y a déjà longtemps ? Le 11 du courant, on a adressé au gouvernement certaines questions, qui se trouvent au compte rendu du débat de cette date. Le député de Dorchester (M. Morin) a posé au gouvernement les questions que voici :

Est-ce que la milice a reçu l'ordre d'aller à Valleyfield, à l'époque de la grève ? Dans l'affirmative, quel est le chiffre des frais effectués? Qui a payé ces frais ? Est-ce la ville de Valleyfield ?

En l'absence du ministre de la Milice, le directeur général des Postes répondit :

Le maire de Valleyfield a requis les services de la milice le 25 octobre, à la demande de la compagnie, et deux compagnies d'infanterie de Montréal sont arrivées à Valleyfield le soir même.

Et en réponse aux autres questions, le directeur général des Postes dit :

Ces question ne s'adressaient ni au ministère du Travail ni au ministre du Travail, ni au directeur général des Postes, mais au gouvernement même, et à mon avis, la réponse donnée par le ministre n'est marquée au coin ni de la loyauté ni de la franchise ; puisque, d'après mes renseignements, les troupes qu'on a appelées pendant cette grève —précisément avant les élections de 1900— ont été payées par le gouvernement, et depuis on n'a pas exigé de la ville de Valleyfield le remboursement de ces deniers. En pareilles circonstances, j'ai droit de dire que la réponse du ministre n'est marquée au coin ni de la franchise ni de l'exactitude.

J'ai un mot à ajouter au sujet d'une autre question. Dernièrement, à Montréal, on a appelé les troupes, non pour protéger une industrie d'intérêt privé, comme à l'époque de l'émeute de Valleyfield, mais bien pour défendre les intérêts maritimes du pays. J'apprends qu'on n'a pas encore payé les miliciens qui ont été appelés dans cette circonstance. Quelques-uns des officiers ont dû même faire des frais. Il n'est que juste de payer ces troupes sans retard et les frais doivent retomber, non pas sur la ville de Montréal, mais sur le gouvernement fédéral, si le précédent créé dans l'affaire de Valleyfield est valable. A Valleyfield, il s'agissait d'un conflit entre la compagnie et ses employés, tandis que les troubles qui ont éclaté à Montréal avaient un caractère bien autrement public. En effet, on y a appelé les troupes pour protéger le port qui est, dans une large mesure, sous la juridiction du gouvernement fédéral, et, en pareilles circonstances, les frais doivent retomber non pas sur la ville, mais sur le gouvernement. Nous avons droit d'exiger une réponse à ces questions. Nous avons droit de savoir si la réponse donnée par le directeur général des Postes, le 11 mai, est exacte ; si le gouvernement a définitivement décidé de se charger des frais nécessités par l'appel des troupes à Valleyfield et quelle est son intention relativement aux frais effectués à Montréal?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député n'a pas droit de révoquer en doute la sincérité de la reponse en question. Le hasard a voulu que je fusse absent lorsqu'on a posé cette question, et c'est la première fois qu'on appelle mon attention sur la nature de cette réponse. J'avais donné instructions de répondre à cette question et d'envoyer cette réponse au premier ministre, or, probablement, par mégarde, on ne l'a pas fait. Je n'ai pas la moindre objection à répondre à cette question. Comme de raison, le gouvernement a payé les militaires. Si l'honorable député veut bien se reporter à la loi qui régit l'affaire en question, il verra qu'elle statue que, lorsque deux magistrats ou le maire demandent, par voie de réquisition, à l'officier commandant d'appeler les troupes lors d'une émeute, les frais son payés par la ville et la municipalité intéressées, mais que, s'il arrive que pour une raison quelconque, la paie se fait attendre, le gouvernement est autorisé à payer les miliciens, et alors l'officier commandant, à qui la réquisition a été adressée, intente des poursuites contre la municipalité pour le recouvrement de la somme payée. Voilà ce que statue la loi.

Dans le cas relatif à la ville de Valleyfield, les hommes furent payés à même le fonds du revenu consolidé et d'après ce que je vois l'officier commandant travaille à l'heure qu'il est au recouvrement de cet argent. Toutefois, je ne le sais pas au juste, je n'ai aucun contrôle à exercer en pareil cas et je n'ai pas à m'en occuper. Quant à la ville de Montréal, la loi est précisément celle que je viens de citer. Il ne s'agit pas de savoir si c'est un bureau d'expédition, un édifice du gouvernement ou autre chose qu'il faut protéger, mais tout simplement de savoir s'il y a violation de de l'ordre. Si tel est le cas et qu'on soit menacé d'une émeute, la loi permet au premier magistrat d'une municipalité d'appeler la milice au secours des citoyens. C'est ce qui s'est fait à Montréal. Si les soldats n'ont pas encore été payés, ils le seront, et cela, en vertu de la loi que je viens de citer. Le sous-ministre m'a appris samedi matin qu'il n'avait pas encore reçu les états de compte, mais qu'il s'était occupé de cette question et que, dès qu'il les aurait reçus il effectuerait les paiements en vertu de la loi mentionnée plus haut si, dans l'intervalle, la ville n'avait pas elle-même décidé de payer, et qu'alors on ferait les mêmes procédures que dans le premier cas, c'est-à-dire que le commandant des troupes poursuivrait en recouvrement du montant payé.

M. MONK : L'honorable ministre veut-il dire que les autorités militaires de Montréal dernier, ni états de compte ni réclamation relativement à la solde des miliciens ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai dit que jusqu'à samedi dernier, ni états de compte ni réclamation d'aucune espèce n'avaient encore été reçus ici, aux quartiers généraux.

M. MONK : Il est toujours bien certain que lors des difficultés survenues à Valleyfield au commencement de l'automne de 1900, les troupes furent payées par le gouvernement. Je puis dire à l'honorable ministre que je connaissais, ainsi que plusieurs autres membres du comité, les dispositions de la loi dont il a parlé. Mon honorable ami n'a guère appuyé sur ces dispositions en vertu desquelles le gouvernement doit ensuite s'adresser à la municipalité au secours de laquelle la milice a été appelée. Sans doute mon honorable ami connaît également bien cette partie-là de la loi ; mais depuis 1900 il s'est fait une élection à Valleyfield et pendant la campagne qui l'a précédée on a agité la question de savoir si le gouvernement exigerait ou n'exigerait pas que la ville de Valleyfield paie elle-même ce qu'avait coûté la sortie des troupes, savoir : de $5,000 à $8,000, si je ne me trompe.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un peu plus de $4,000, je crois.

M. MONK : On a beaucoup débattu cette question. J'ai appris qu'au fort de la lutte on avait donné l'assurance la plus formelle qu'on n'exigerait pas de la ville de Valleyfield le paiement de cette indemnité. Est-ce bien exact ? Le ministère a-t-il en sa possession des renseignements qui appuieraient l'affirmation que je porte en ce moment?

Le MINISTRE DE LA MILICE TE DE LA DEFENSE : Non. Le ministère n'a jamais fait de promesse semblable.

M. MONK : S'est-il échangé des correspondances ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. MONK : N'a-t-il été donné par aucun membre du cabinet aucune assurance qu'on ne ferait pas valoir cette réclamation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'ignore. Naturellement, je ne parle ici qu'au nom du département de la Milice.

M. MONK : Je crois que le ministre de la Justice en sait quelque chose.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'en sais rien, mais on peut m'éclairer facilement.

M. MONK : Je n'ai pas vu alors l'honorable ministre de la Justice dans la municipalité, mais il a le bras long, et il peut avoir pris quelque connaissance de l'affaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai rien à dire.

M. MONK : D'autres ministres se trouvaient là. L'assurance dont je parle et qui était que le gouvernement n'exigerait rien de

la ville a eu beaucoup d'effet et en vérité, depuis 1900, on n'a jamais demandé à la ville de payer ce montant. Sur ce point, du moins, je ne fais pas erreur.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suppose que l'on a fait la demande d'usage en pareil cas ?

M. MONK : S'est-il fait une demande ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que oui. Je ne puis rien affirmer de plus. Le commandant, il va sans dire, doit——

M. MONK : L'honorable ministre pourra sans doute découvrir s'il y a eu une demande.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Puisque, comme il le dit, l'honorable député a étudié la loi avec tant de soin, il doit savoir que c'est le commandant qui intente la poursuite.

M. MONK : Qui le lui ordonne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'a pas besoin d'ordre, c'est la loi qui l'y oblige.

M. MONK : Mais ces fonctionnaires sont sous le contrôle du département et si en ce qui concerne le cas de la ville de Valleyfield je prétendais que le gouvernement doit voir à ce que les soldats qui ont servi à Montréal soient payés sans retard et que la même loi doit s'appliquer dans l'un et l'autre cas, le comité ne devrait en éprouver aucune surprise. Qu'il y ait eu une élection partielle à Valleyfield et qu'il n'y en ait pas eu à Montréal, cela ne devrait pas suffire à créer de différence dans l'application de la loi: Je ne viens pas demander que Valleyfield soit forcé de contribuer à la solde des miliciens mais je trouve injuste que Montréal qui contribue plus que Valleyfield au revenu public ne soit pas traité de la même façon que l'autre ville.

M. CLARKE : Au point où le débat en est rendu, je crois devoir dire un mot de protestation. Si le gouvernement a payé les frais d'éntretin des soldats appelés à Valleyfield en cas d'émeute il aurait dû appliquer la même règle par rapport à la ville de Toronto. Mon honorable ami (M. Monk) a tout à fait raison de demander qu'on ne fasse d'exception en faveur d'aucune municipalité. L'été dernier—je crois que c'était l'été dernier—la grève des employés des tramways de Toronto faisant prévoir une émeute, on a appelé la milice au secours de la ville et on a demandé ensuite à celle-ci de solder les frais nécessaires que représentait ce service. Or, les troubles de Valleyfield datent déjà d'environ trois ans, et si je ne me trompe, les soldats employés dans cette occasion furent payés dès qu'on eut cessé d'avoir besoin de leurs services. Il est certain qu'un fonctionnaire du département a donné ordre au commandant de procéder à la perception de cet argent, ou bien nous ne faisons que noyer cette question dans un déluge de mots. Il est temps que nous sachions s'il faut appliquer la loi d'une certaine faiçon à Valleyfield, parce qu'il devait s'y faire une élection partielle, et l'appliquer autrement à d'autres municipalités. Si, d'après la loi, c'est la municipalité qui doit payer les troupes, il faut que la loi suive son cours et que la municipalité les paie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami (M. Clarke) voudra bien le remarquer, il est impossible au commandant de forcer une municipalité de payer immédiatement, si cette dernière s'y oppose. A Toronto les autorités municipales ont jugé que la ville devait payer et elle s'est exécutée. C'est ce qui s'est fait dans bien d'autres cas ; c'est ce qui s'est fait, par exemple, à London. La ville de Valleyfield, comme certaines autres en pareil cas, a hésité et tardé à payer. Naturellement, il fallait payer les soldats, et en vertu du pouvoir conféré par l'acte, le gouvernement a avancé les fonds.

M. CLARKE : Mais il y a déjà trois ans de cela, et certes il serait temps de songer à découvrir si c'est à la municipalité de payer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici ce que dit la loi : dans le cas où le gouvernement aura avancé l'argent à même le fonds du revenu consolidé, le commandant devra sans retard engager une instance en son propre nom contre la municipalité, en recouvrement de la somme avancée.

M. CLARKE : Le commandant des troupes réquisitionnées est-il encore en fonction?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne sais pas au juste si le colonel Gordon, aujourd'hui commandant à Montréal, y était dans ce temps-là. Je crois qu'il était en Afrique-sud et que le colonel Roy exerçait le commandement à cette époque. J'obtiendrai des renseignements à ce sujet et je dirai présicément ce qui en est la prochaine fois qu'il s'agira des subsides.

M. CLARKE : Va-t-on donner ordre de procéder par voie de justice au recouvrement de cet argent-là ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que l'on a déjà commencé à y travailler.

L'honorable M. TISDALE : La réponse de l'honorable ministre ne me satisfait pas. Je ne blâme pas le gouvernement d'avoir payé car c'est ce qu'il doit faire en attendant que la municipalité intéressée prenne une décision. Mais voilà déjà trois ans que le cas dont il s'agit s'est présenté, voilà que nous votons les crédits et le ministère n'est pas encore renseigné. Il a dit que ce n'était pas de ses affaires. Eh bien ! non seulement cela

le regardait, mais comme présidant au ministère de la Milice qui a avancé ces fonds, il était tenu de travailler à en opérer la perception. Bien plus, je prétends que nous n'avons pas droit de faire remise de cet argent, et si l'on a agi dans ce temps-là comme il vient d'être dit, on a outrepassé le pouvoir conféré par la loi. Le gouvernement ne pouvait pas débourser cet argent en vertu d'un décret du conseil. Je n'accepte donc pas la déclaration du ministre tendant à établir qu'il n'était pas tenu de se mettre au fait. Si une municipalité refuse de payer, est-ce à dire que le gouvernement va se charger de la dette ? Si Toronto avait refusé de payer, si, à son tour, Montréal refusait, il eût été et il serait du devoir du gouvernement de travailler sans retard à la perception de cet argent. Ce n'est pas au commandant de voir à cela, parce qu'il est sous la puissance du département de la Milice et n'agit qu'en qualité de fidéicommissaire du cabinet et du département.

Nous avons donc droit, en vertu de la constitution, d'exiger cette explication lorsqu'il s'agira de ces crédits. La trivialité de la réponse du directeur général des Postes, ou plutôt du ministre du Travail, m'a surpris. Nous savions tous que ce n'était pas à lui de donner une réponse et qu'il devait seulement dire que le ministre de la Milice était absent et que, pour cette raison, il valait mieux laisser la question en suspens, ce qui, naturellement, serait arrivé. S'il n'était pas intervenu de la sorte, le ministre de la Milice, à son retour, nous aurait renseignes et nous n'aurions pas eu à nous adresser de nouveau au gouvernement. L'honorable député de Toronto (M. Clarke) n'est pas allé trop loin en disant que cette réponse était insuffisante et insignifiante. Voyons : Si, au lieu de répondre on avait prévenu le ministre de la Milice, il aurait agi et nous aurions évité ce débat. Jamais, depuis que je suis dans l'opposition, je n'ai cherché à créer d'embarras, mais—et je tiens à ce que mon honorable ami le comprenne bien—je critiquerai le gourité lorsqu'il y aura lieu, et je ne permettrai jamais qu'il se moque de nous. J'accepterai ce renseignement comme satisfaisant, si l'honorable ministre veut bien le donner, mais je n'admets pas qu'il vienne nous dire, en guise d'explication, que si la réponse a été donnée de cette façon, ce n'est pas sa faute.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ferai certainement ce que j'ai dit, je déposerai un mémoire concernant cette question.

M. CLARKE : Ce mémoire fera-t-il voir si son département ou celui de la Justice ou du Travail a donné ordre aux fonctionnaires ayant qualité à cette fin, de procéder en justice contre la municipalité pour le recouvrement de cet argent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La loi n'exige pas qu'il soit donné d'ordre.

M. CLARKE : Le ministre va-t-il nous communiquer un mémoire dans lequel la situation sera exposée d'une façon précise, afin que la Chambre sache ce qu'elle peut faire, s'il est nécessaire qu'elle agisse, pour assurer la perception de cet argent?

M. MACLEAN : C'est le ministre des Finances qui a la disposition des deniers publics, et en consentant à une dépense extraordinaire comme celle-ci, il doit la porter au compte de quelqu'un et s'occuper ensuite d'en retirer le montant jusqu'à complet remboursement, et dans ce but, il devrait aller, au moins une fois la semaine, chez le ministre de la Milice, voir, si le débiteur a payé. Si l'administration du département est ainsi entachée de négligence, à quoi faudra-t-il nous attendre chaque fois qu'il y aura du trouble dans une ville? Dès que les troupes y auront rétabli la paix, la municipalité refusera de les payer et obligera le gouvernement de les payer à sa place, et le mettra dans une situation difficile. La loi est bonne, mais il faudrait l'appliquer de manière à forcer les municipalités à payer leurs justes dettes. Le ministre de la Milice ou le ministre des Finances, ou encore, le ministre de la Justice—car cette question le concerne—quelqu'un enfin est tenu de procéder en justice au recouvrement de cet argent et il ne faut pas chercher à se soustraire à l'exécution de cette tâche en disant que c'est au commandant de la milice qu'elle incombe. C'est un des ministres, le ministre des Finances, je crois, qui est responsable, et il devrait travailler sans relâche à la perception de ces deniers, jusqu'à ce qu'elle fût achevée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Sans être avocat lui non plus, mon honorable ami connaît peut-être quelque peu les glorieuses incertitudes et les délais inglorieux de la loi, et alors il sait combien un particulier ou une municipalité qui répudie une dette, peut faire perdre de temps au créancier qui lui en réclame le montant. Je suis certain qu'on a intenté une action, il y a déjà quelque temps, contre la municipalité de Valleyfield et qu'on en pousse les procédures aussi activement que possible.

M. BENNETT : Quand le bref a-t-il été émis?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'ignore, mais je me renseignerai sur tous ces détails.

M. MONK : J'ai cru devoir profiter de la discussion de ce crédit pour signaler ce point à l'attention du gouvernement.

Ce n'est pas tant le ministre de la Milice que le gouvernement lui-même que je blâme. Ceux qui connaissent les circonstances de l'élection qui eut lieu à Valleyfield en 1900 savent fort bien que l'association qu'on supposait être une association ouvrière, mais qui, au fond, n'était que politique, pro-

voqua une grève la veille même de l'élection. La milice fut appelée à Valleyfiled juste avant l'élection ; mon ami, M. Bergeron, en fut blâmé à ce point qu'il dût perdre son élection, et tout cela, c'était l'œuvre d'un ami politique du ministre de la Milice. Nous venons de le voir, le gouvernement paie les frais de cette sortie de la milice, $4,480 ; et tout reste mort jusqu'à l'époque de l'élection partielle, alors, comme il est question d'établir clairement le caractère de cette association à laquelle M. Bergeron devait sa défaite de 1900, voici que des ministres de la Couronne—je ne dis pas le ministre de la Justice, quoi qu'il m'ait paru assez bien connaître ce qui se passait ; c'est peut-être le ministre des Douanes, car il était là—viennent assurer carrément aux électeurs de Valleyfield qu'il ne leur sera jamais demandé de rembourser la moindre partie de cette somme qu'on a ainsi fait servir au succès de l'élection.

J'abandonne ce point ; mais je demanderai quelle règle on va adopter. Nous savons quelle est la loi ; mais la loi sera-t-elle appliquée ? Si elle doit l'être comme je viens de le dire il va falloir que nous rendions à la ville de Toronto l'argent qu'elle a déboursé et réparer l'injustice grave dont ont souffert officiers et soldats en service à Montréal, en ne recevant pas le plein montant de leur solde, dût-il nous en coûter $15,000 ou $20,000, quant à Montréal seulement. Tout ce que je demande, c'est que justice soit rendue, qu'on applique la même règle à tout le monde et qu'on ne fasse pas servir la loi de la milice ni le département du Travail à des fins politiques. Il est bon que ce point soit signalé à l'attention de la Chambre et du pays.

M. LOY : M. le président, je ne puis m'empêcher de contredire les déclarations qu'on vient de faire. J'ai pris part à l'élection, j'ai assisté à chacune des assemblées où un ministre s'est trouvé présent, et je n'en ai pas entendu un seul assurer aux électeurs de Valleyfield qu'ils n'auraient rien à payer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Très bien !

M. LOY : Je dois aussi nier que l'union ouvrière fût une association politique. Si ç'en était une, elle se composait et de conservateurs et de libéraux. Je nie également que la grève de Valleyfield ait été provoquée par les ouvriers. Je crois que si l'on faisait une enquête il serait établi, à l'entière satisfaction des gens assez honnêtes pour vouloir d'une preuve, que c'est la Montreal Cotton Company qui était responsable de la grève de ses employés.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Loy) s'est donné beaucoup de peine pour contredire des déclarations que je n'avais pas faites, et il m'a étonné en ayant l'air de supposer, malgré son expérience de plusieurs années en matière de politique, que si les ministres avaient voulu donner ces $4,480 à la ville d Valleyfield, ils l'auraient déclaré publiquement. Ce que j'ai dit—et je le répète—c'est que, la veille de l'élection partielle, quelqu'un qui était autorisé à faire cette déclaration, l'a faite et a ainsi assuré la victoire à mon honorable ami.

Une VOIX : Qui a fait cette déclaration ?

M. MONK : Je n'ai assisté ni aux réunions de comité, ni aux assemblées privées où cette assurance a été donnée, mais je sais qu'on l'a donnée et qu'elle a eu cet effet-là. Je n'ai pas dit, non plus, que les ouvriers de Valleyfield avaient provoqué la grève. Pourquoi l'honorable député prend-il la peine de contredire ce que je n'ai pas dit ? Les ouvriers de Valleyfield, je les connais tout aussi bien que lui et je les ai toujours mieux traités qu'il ne l'a fait lorsqu'il est venu lire de leurs affidavit dans cette Chambre. Mais ce que je déclare, c'est que l'organisation qui a préparé la grève et demandé au maire de fair venir les troupes travaillait au triomphe d'un intérêt politique ; ce qui le prouve, c'est que nous n'avons pas encore retiré notre argent. Montréal et Toronto devraient mériter autant d'égards que Valleyfield ; cependant on sait comment ces deux villes sont traitées. Il est temps qu'on agite cette question. Que l'honorable ministre, avant que nous votions ces $391,000 nous assure que justice sera également rendue à tous, il aura fait ce qu'il est raisonnable et ce que nous avions droit d'exiger qu'il fît.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai aucune objection à assurer à qui de droit que nous allons procéder suivant la loi et faire tous nos efforts pour réussir, ce qui n'est pas toujours possible ; mais enfin, nous ferons tout pour que justice soit faite à tous également.

M. CLARKE : L'honorable et savant ministre de la Justice voudrait-il me dire la date de l'émission du bref et le nom du procureur du gouvernement dans la cause où nous demandons que la ville de Valleyfield nous remette notre argent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne sais pas si l'on a émis un bref et nommé un procureur. Toutefois, je vois dans le statut que c'est le commandant qui doit agir, que lui seul a droit d'intenter l'action et d'en surveiller la marche.

M. MONK : L'honorable ministre de la Justice le sait parfaitement, bien que le commandant soit le demandeur, il est entièrement sous la direction du ministère de la Milice et du gouvernement. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas que les paroles de l'honorable député de Beauharnois laissent planer de doute sur la signification de mon attitude.

Ce que je demande, ce que nous avons le droit d'exiger du gouvernement c'est que le même traitement soit appliqué à tous indistinctement. Je suis de l'avis de l'ho-

norable député d'York que cette pratique, si elle se continue, entraînera de sérieux abus ; car l'honorable ministre de la Justice admettra lui-même qu'il serait facile d'abuser. Dès qu'il se produirait le moindre tumulte, vous pourriez réquisitionner la milice et occasionner une forte dépense, au profit de certains individus, et la municipalité, se trouvant probablement du bon parti, n'aurait rien à craindre. La loi, à mon avis, est bonne; mais elle doit être administrée de la même manière pour tous.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député verra que ce sont les autorités municipales elles-mêmes qui réquisitionnent les troupes: il semble qu'on soit de la sorte mis à l'abri du danger des dépenses inconsidérées.

M. CLARKE: L'honorable député de Beauharnois (M. Loy) vient de nous dire que la milice fut amenée à Valleyfield à la réquisition de la Montréal Cotton Company. Est-ce le cas ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, non.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, c'est ce que l'honorable député a dit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, ce n'est pas, à tout évènement, ce qui est arrivé.

M. EMMERSON : Il a dit que la grève avait été causée par la Montreal Cotton Company.

M. CLARKE : Alors, je prie l'honorable ministre de m'excuser. Mais tout cela fait voir combien il est important que nous sachions à quoi nous en tenir au sujet de cette affaire. Si une compagnie dont le bureau principal est à plusieurs milles du lieu de la scène, provoque une grève, et si les autorités locales sont priées de réquisitionner la milice en vue d'intimider les grévistes, qu'il soit bien compris que les dépenses nécessitées pour l'entretien des troupes seront mises à la charge de la municipalité. Les plus graves abus peuvent résulter du réquisitionnement des troupes ici et là lorsque leurs services ne sont pas indispensables. Si l'on établit le précédent, dans ce cas-ci, que, pour certaines raisons, une municipalité peut-être libérée de la responsabilité qu'elle a assumée en réquisitionnant les troupes, alors d'autres municipalités se mettront à faire sortir les miliciens lorsque leurs services ne seront pas requis. Il serait scandaleux qu'il y eût une règle pour Valleyfield, une règle pour Montréal, et une autre pour Toronto. Nous avons le droit de savoir ce que l'administration se propose de faire en vue d'engager cet officier commandant à remplir son devoir. On dirait que le cas actuel est un de ceux où ce n'est l'affaire de personne d'agir. Les militaires avaient droit d'être payés de leurs services et l'Etat ayant déboursé $4,000 ou $5,000 de l'argent du peuple, doit prendre des mesures pour recouvrer cette somme de la municipalité. Le ministre de la Milice et de la Défense nous dira-t-il s'il se propose de donner ordre à qui de droit de procéder sans retard à recouvrer cet argent de la municipalité de Valleyfield ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il ne s'agit pas pour le ministre de donner ordre; mais je vais certainement m'enquérir pourquoi cet officier n'a pas rempli son devoir, et il m'incombera alors de m'occuper de cet officier.

M. CLARKE : Parfaitement. C'est le devoir de l'officier de protéger le trésor public, aussi bien que la vie et la propriété; et si c'est son devoir de recouvrer l'argent de la municipalité, il est assurément coupable de négligence grossière dans ses devoirs s'il n'agit pas sur-le-champ.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le pense.

M. CLARKE : Le ministre s'en enquerra-t-il

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Assurément, je le ferai.

M. MACLEAN : Le ministre de la Justice veut se soustraire, et le gouvernement aussi, à la responsabilité qui leur incombe comme gardiens du trésor, en rejetant le blâme sur un officier. Pour ma part, je ne suis pas disposé à laisser passer la question tant que le ministre des Finances ne nous aura pas donné l'assurance qu'il considère de son devoir de recouvrer cet argent le plus tôt possible. On nous a dit que les irrégularités qui se sont produites au département de la Milice sont aujourd'hui le sujet d'une enquête par commission spéciale. Voici de quoi occuper une nouvelle commission spéciale. Je ne me rappelle pas avoir entendu dire auparavant que des deniers pourront être soutirés du trésor public sans un mandat, et qu'aucune mesure ne sera prise pour les recouvrer de la municipalité qui les doit. Je ne serai pas satisfait tant que je n'aurai pas la déclaration du ministre des Finances qu'en sa qualité de gardien du trésor, de dépositaire des deniers publics, il se propose de se faire rembourser cet argent. Il est édifiant de voir le ministre de la Justice rire à l'idée que les ministres sont les dépositaires de l'argent du peuple. C'est un badinage ; ouvrez le sac, mes amis, et que chacun y puise ; c'est là leur idée. C'est une mission sacrée que d'être préposé à la garde des fonds publics, mais ces messieurs du gouvernement ne semblent pas le comprendre. Je voudrais avoir l'assurance que le ministre des Finances se propose de se faire remettre cet argent, que le ministre de la Justice l'aidera à se le faire remettre, et que le ministre de la Milice insistera pour que l'officier commandant remplisse son devoir dans la circonstance.

L'honorable M. TISDALE : Je n'aurais certes pas pris la parole encore une fois si

le ministère ne s'était efforcé de rejeter la responsabilité de cette affaire sur l'officier commandant. Je suis surpris que le ministre de la Milice laisse faire pareille chose. Du moment que les hommes ont été payés, l'officier commandant n'a plus d'intérêt, si ce n'est que la loi dit que l'action pour le recouvrement des sommes dépensées sera prise en son nom. Si le ministre de la Milice tient l'officier commandant obligé d'opérer le recouvrement de cette créance, je suis persuadé que tous les officiers de milice du pays en seront offensés et qu'aucun d'eux ne voudra plus servir une heure de plus. Il est absurde de prétendre que l'officier commandant doit faire la dépense et courir le risque d'une action en vue du recouvrement d'une telle créance pour la Couronne Si c'est la loi, il n'y a pas un officier sur dix qui assumerait une telle responsabilité ; pour ma part, je ne voudrais pas le faire. Va-t-on prétendre que le ministre de la Milice a le droit de déclarer ici à la face des miliciens du Canada que cet officier néglige de remplir son devoir ? Mais, c'est une absurdité. Je remettrais le portefeuille de ministre de la Milice, quelque flatté que je fusse d'occuper ce poste, avant de permettre qu'un pareil principe fût adopté. Le ministre de la Justice ne peut se soustraire à sa responsabilité. Si pareille chose s'était produite lorsque j'étais ministre de la Milice, j'aurais donné des instructions au département de la Justice de recouvrer le montant, et alors le ministre de la Justice en porterait la responsabilité. Si le ministre de la Justice a reçu de telles instructions, il est responsable, et il est doublement responsable en sa qualité de membre du cabinet, car tout le cabinet est responsable en un sens de la bonne administration de chacun des départements. Il est absurde de dire qu'il est du devoir de l'officier commandant d'agir sans attendre la dictée du ministre de la Milice ; et puis, l'action doit être prise au nom et par l'autorté du ministre de la Justice. Je ne pense pas, qu'après réflexion, le ministre de la Milice prenne sur lui de dire que l'officier commandant dans la circonstance est en aucune manière responsable du retard apporté dans le recouvrement de cette somme. On nous donne à entendre qu'il est du devoir de l'officier commandant d'agir ; mais le département de la Milice devrait le couvrir de son autorité, de sorte que même s'il est dans l'Afrique du sud, son nom peut servir. Je partage l'opinion de l'honorable député d'York-est, que la question la plus importante est de savoir si la responsabilité doit être reportée du département sur l'officier.

M. LOY : Je crois bon de dire qu'à ma connaissance, la ville de Valleyfield a été appelée à payer les frais encourus à l'occasion de la venue des troupes. La ville a refusé de payer tout le montant demandé. Je ne sais trop si elle accepte la responsabilité d'une partie de cette dépense; mais je le pense. Je sais qu'on a demandé à la ville de payer.

M. TISDALE.

Quelques VOIX : Qui ?

M. LOY : Le département de la Milice, ou quelqu'un autorisé par le gouvernement; mais je pense que la ville refuse de payer le montant en tout ou en partie. On a prétendu que quelqu'un avait été autorisé à promettre que le remboursement de la somme ne serait pas exigé; à cet égard, je puis dire que j'ai été présent à presque toutes les assemblées, et il n'est pas à ma connaissance qu'il y ait eu quelqu'un d'autorisé à faire une telle déclaration. Je serais heureux si l'honorable député voulait me donner le nom de la personne qui a fait cette déclaration.

M. MONK : L'honorable député voudra-t-il me dire si, dans son opinion, cette somme sera, ou non, recouvrée de la ville de Valleyfield ?

M. LOY : La ville prétend qu'elle n'était pas responsable, la grève ayant été provoquée par les employés de la Montreal Cotton Company.

M. LANCASTER : L'honorable député voudra-t-il nous dire à quelle date cette demande de paiement a été faite ?

M. LOY : Je ne puis dire a quelle date.

M. WARD : Je signalerai à l'attention de l'honorable ministre de la Milice une courte discussion qui a eu lieu sur cet item dans le cours de la session dernière. A la page 4284 des " Débats ", je lis ce qui suit :

Imprévu—Somme supplémentaire requise, $4,-500.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est simplement pour rembourser le département des sommes dépensées à l'occasion des troubles de Valleyfield. On commença des procédures en vue de recouvrer l'argent de la ville ; mais entre temps il fallut payer les hommes et ils furent payés sur l'imprévu. Il n'y avait pas d'autre moyen de les payer.

M. WILSON : De qui cherchez-vous à recouvrer cet argent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De la ville.

M. WARD : D'après cela, il semblerait que des procédures avaient été instituées dans le temps. On devrait nous dire par qui ces procédures avaient été instituées, ce qui en est résulté, et la raison du retard qui s'est produit depuis la dernière session. Je suis sûr que l'honorable ministre est à même de nous fournir ces renseignements.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne les ai pas. Je suis persuadé que ce que j'ai dit dans le temps était absolument exact, et fondé sur les informations obtenues du département. Je ne m'attendais pas que cette question serait posée, ce soir, et je n'ai pas toutes les dates; mais je suis bien persuadé que des procédures ont été prises et se poursuivent en vue de recouvrer le montant, et c'est notre intention de le recouvrer, s'il est possi-

ble. Mon honorable ami de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) n'a pas bien interprété mes paroles lorsqu'il a fait la supposition que j'allais rejeter toute la responsabilité sur l'officier commandant. Ce que j'ai dit, c'est que je m'enquerrais pourquoi cet officier n'a pas rempli le devoir qui lui est imposé par le statut. Je n'ai rien dit de sa responsabilité, ou de l'obligation qu'il y aurait pour lui de payer le montant de sa poche, ou de supporter les frais du procès, ou rien de semblable. Le statut impose un devoir à l'officier commandant, et j'ai dit que je m'enquerrais pourquoi il n'avait pas rempli ce devoir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La première chose à faire, dans mon opinion, est de nous assurer des faits avant de porter un jugement sur ce qui s'est passé. Il faut d'abord s'assurer si l'officier commandant a rempli le devoir qui lui est assigné par le statut. S'il s'en est acquitté, alors il reste à s'assurer s'il a été négligent ou non dans l'accomplissement de ce devoir. S'il ne s'est pas acquitté du devoir qui lui était assigné, alors il sera, à mon avis, dans les attributions du comité de s'enquérir pourquoi il n'a pas rempli son devoir.

Mais commençons par nous assurer si quelque chose a été fait ou non. Lorsque nous connaîtrons les faits, nous serons à même de blâmer qui de droit et de faire la part des responsabilités. Voici la loi, comme je la comprends en ce qui regarde le réquisitionnement des troupes par l'autorité civile. C'est un devoir imposé par statut. Le gouvernement est absolument sans pouvoir, soit pour faire sortir la milice ou empêcher qu'elle ne sorte. Dès que la paix est troublée dans les limites d'une municipalité, ceux qui représentent l'autorité civile dans les limites de cette municipalité, ont le droit en vertu de la loi d'appeler les autorités militaires à leur secours, et c'est le devoir de celles-ci de donner aux représentants de l'autorité civile l'assistance qu'elles jugent nécessaire. Jusque-là le gouvernement ne peut rien faire de lui-même. La demande des autorités civiles doit être adressée à l'officier le premier en charge du district, lequel réquisitionne le nombre d'hommes qu'il juge nécessaire, dans les circonstances, pour donner à l'autorité civile l'assistance qu'il lui faut. En cela, il exerce sa discrétion. Une fois ce devoir rempli, et que les services des miliciens ne sont plus requis, la question de la solde se présente. C'est alors le devoir, de l'officir commandant de demander aux autorités civiles responsables de sa démarche dans la circonstance, de le décharger des obligations qu'il a contractées envers les miliciens. Dans le cas où ces autorités civiles négligent ou retardent d'agir, la loi l'autorise à recourir au gouvernement. Les deniers nécessaires pour payer la solde des miliciens sont alors prélevés sur le fonds du revenu consolidé ; mais ce n'est là qu'une mesure temporaire. Il incombe toujours à l'officier commandant d'instituer des procédures en son nom propre contre la municipalité,—je cite le statut, —" pour le recouvrement des frais de solde, de rations et de transport, et ce montant perçu, il en fera remise à Sa Majesté ". Les honorables députés voient donc au premier coup d'œil que le devoir incombe tout d'abord à l'officier commandant. S'il manque à son devoir, alors c'est au gouvernement à examiner dans quelle mesure il peut intervenir, en se servant du nom de l'officier, dans le but de recouvrer le montant par son entremise, ou par action directe. La première chose à faire est de s'assurer si oui ou non il a rempli son devoir dans la circonstance. Il s'agit de s'assurer de la chose, et le ministre de la Milice sera à même de renseigner le comité à cet égard quand la discussion de son budget sera reprise demain.

M. MONK : Je vois qu'au Sénat aujourd'hui, l'honorable sénateur Landry a demandé si des procédures avaient été instituées en vue de recouvrer de la ville de Valleyfield les sommes déboursées par le département de la Milice pour le réquisitionnement des troupes, et quel montant avait été déboursé par le département pour cette fin. A ces questions, l'honorable M. Scott a répondu que les sommes déboursées s'élevaient à $4,480, et qu'une poursuite pour ce montant était pendante.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Alors, je me trouve dégagé.

M. MONK : Je ne pense pas que mon honorable ami, le ministre de la Justice prétendra qu'il est maintenant du devoir du gouvernement d'étudier la question et de découvrir s'il est possible d'engager cet officier à pousser sa cause. Sans doute cet officier accomplit un devoir imposé par le statut, sous la direction du gouvernement. Je ne désire pas blâmer cet officier, mais je voudrais justice égale, et je poserai au ministre de la Milice et de la Défense une dernière question : Nous donnera-t-il l'assurance qu'il ne poussera pas cette réclamation contre la ville de Montréal avant d'avoir réglé l'affaire de Valleyfield ? Celle-ci date de trois ans, et s'il veut faire cette promesse, je cesserai de critiquer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La seule assurance que je puisse donner c'est que la lettre de la loi sera appliquée dans le cas de Montréal comme dans tout autre cas.

M. SPROULE : Comme dans le cas de Valleyfield ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. CLARKE : Cela peut être très satisfaisant pour Valleyfield et Montréal, mais je voudrais savoir comment Toronto va être traité. Je crois que l'honorable ministre devrait nous donner l'assurance qu'il enverra un chèque à la ville de Toronto pour

la rembourser des sommes qu'elle a payées pour l'appel de la milice. Si Valleyfield et Montréal doivent être tenues quitte, on devrait rembourser Toronto.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crains de ne pas avoir ce pouvoir.

M. BLAIN : Dans sa façon typique d'expliquer le mode de procéder, l'honorable ministre de la Justice semble vouloir faire porter la responsabilité de l'action à l'officier commandant. Mais, à mon avis, l'officier commandant n'est qu'un paravent. Qui lui fournira le nerf de la guerre pour cette poursuite sinon le ministère de la Justice?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas moi qui fait porter à l'officier commandant la responsabilité de la poursuite, mais c'est le statut qui place cette responsabilité sur le gouvernement et sur lui. Le statut oblige le gouvernement à payer au cas où la municipalité ne paierait pas, et oblige ensuite l'officier commandant à en percevoir le remboursement, tout comme il lui impose la responsabilité de faire sortir les troupes lorsque les autorités civiles la lui demandent. Quant aux frais de justice, l'officier commandant n'a jamais demandé au gouvernement de les payer. Les frais d'une poursuite dans des cas de ce genre s'élèvent à peu de chose, et je ne sache pas qu'un officier commandant ait jamais demandé au gouvernement d'en payer, mais s'il le demandait, sa demande serait favorablement accueillie.

M. BLAIN : Ce n'est pas l'habitude qu'un procès de $4,000 ou $5,000 dure deux ou trois années sans qu'il entraîne des frais considérables.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette cause n'est pas sans précédent. Mes honorables amis de Québec n'ont pas oublié le procès qui a eu lieu à Pontiac en 1895.

M. MONK : C'était sous un autre gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans le cas actuel, il est évident que si l'officier commandant n'a pas fait son devoir et ne veut pas le faire, il doit y avoir quelque moyen de recouvrer de la municipalité les sommes payées par le gouvernement à la milice.

M. CLARKE: Un officier commandant pourrait-il émaner un bref hors la connaissance du ministre de la Justice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Il peut choisir son avocat sans en donner avis au ministère.

M. CLARKE: Y a-t-il quelque correspondance au sujet de l'émission de ce bref ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne pourrais pas répondre maintenant. Il se fait beaucoup de choses dans le ministère sans que j'en aie connaissance. Je communiquerai à mon honorable ami tout ce que nous avons d'informations au ministère au sujet de cette cause.

M. MONK : L'honorable ministre nous communiquera-t-il la correspondance concernant le paiement de la milice à Valleyfield ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. MONK : Je suppose que l'on accordera à la ville de Montréal le même délai qu'à Valleyfield.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous demanderons à Montréal de payer aussi promptement que Toronto a payé.

Exercices annuels et tir, $520,000.

L'honorable M. TISDALE : Quel nombre de miliciens vous proposez-vous d'exercer ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le rapport indique que l'année dernière, on a suivi le système appelé exercices de cadre, et que les camps étaient composés en grande partie d'officiers de sous-officiers, et d'un très petit nombre de soldats. Cette année, nous nous proposons d'avoir plus de soldats, mais de continuer cependant le système d'exercices de cadre qui paraît donner satisfaction à l'officier général commandant. Nous choisirons les meilleurs soldats des différents compagnies, environ 22 soldats dans chaque compagnie.

M. WARD : Le gouvernement se propose-t-il d'augmenter cette année la paye des soldats? L'honorable ministre sait comme il est difficile de se procurer des soldats dans les conditions actuelles. Je serais heureux d'apprendre que le gouvernement se propose de prendre des mesures pour augmenter la paye des soldats, que le bill proposé soit adopté cette session ou non.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois dire à mon honorable ami que même si le bill était soumis pendant cette session, il ne contiendrait rien concernant la paye. Le gouvernement ne se propose pas d'inclure dans le nouveau bill une échelle de paye ainsi que le fait la loi actuelle. Ce détail sera laissé à l'Exécutif et au parlement qui pourront fixer la paye d'année en année. Je crois que c'est le meilleur moyen de régler la difficulté. Pour la première année la solde sera de 59 cents, par jour avec addition de 5 à 10 cents par jour tous les ans, jusqu'à cinq ans par exemple, pour bonne conduite, ainsi qu'il est fait dans la police à cheval. Nous n'avons pas encore adopté ce plan, mais il a été recommandé par l'ex-officier général commandant, et je crois que le commandant actuel le favorise aussi; pour ma part, je crois que c'est un des meilleurs moyens, peut-être le plus efficace, de régler cette question.

L'honorable M. TISDALE : Alors ce crédit est une simple estimation; il n'est pas basé sur des chiffres réels ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

L'honorable M. TISDALE : Alors rien n'est décidé, ni le nombre des soldats, qui doivent prendre part aux exercices, ni la solde. Je vois que les exercices auront lieu en juin——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La paye sera la même que l'année dernière.

L'honorable M. TISDALE : L'effectif des camps sera-til décidé; lorsque viendra le crédit supplémentaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre nous donnera alors les renseignements et nous serons libres de discuter la question ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Absolument.

L'honorable M. TISDALE : Alors le crédit n'est pas complet. Il y aura un crédit supplémentaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. LANCASTER : Le ministre se propose-il de réunir un camp à Niagara cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. LANCASTER : Lorsque je suis allé chez moi la semaine dernière on m'a dit que personne n'en avait entendu parler.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y aura un camp.

M. LANCASTER : En juin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. LANCASTER : Je voudrais faire comprendre au gouvernement, après ce que l'honorable ministre nous a dit, la nécessité d'augmenter la solde de ceux qui se rendent au camp. Il y a beaucoup de jeunes gens à Niagara qui devraient prendre part au camp, mais c'est trop exiger que de croire qu'ils y viendront pour 50 cents par jour. Les officiers commandants me disent qu'il est presque impossible d'avoir des soldats, surtout la meilleure classe de soldats, celle qui est capable de faire les exercices, pendant le temps de la culture des fruits et autres travaux qui retiennent les cultivateurs chez eux, à moins qu'on ne les paie raisonnablement. De sorte que si l'honorable ministre n'a pas déterminé la solde qu'il donnera à ces jeunes gens, je le prierai fortement de l'augmenter d'une façon matérielle. Vu les conditions générales de la vie et les salaires que les jeunes gens reçoivent dans d'autres occupations à part celle d'apprendre à faire l'exercice militaire afin de servir leur pays, il faudrait augmenter la solde considérablement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il serait peut-être bon que je dise quelques mots sur cette question. Les remarques de l'honorable député (M. Lancaster) sont très justes. Mais, mon honorable ami comprendra que si nous entreprenons de donner aux troupes ce que nous pourrions appeler une solde convenable et raisonnable, nous doublerions immédiatement les dépenses de la milice—nous ferions plus que les doubler. Or, je ne crois pas réellement que ce soit nécessaire. Je crois que nous avons le droit de nous attendre aujourd'hui et dans l'avenir à ce que comme dans le passé, les jeunes gens qui ont du goût pour les exercices militaires répondront à l'appel, pourvu qu'on les indemnise de leurs pertes réelles en argent. Je crois qu'un très grand nombre de jeunes gens qui vont au camp, n'y vont pas pour l'argent. Autrement, il serait très difficile actuellement de tenir les camps, quoi que vous pourriez faire, parce que chacun est occupé à ses affaires particulières. Il faudrait beaucoup d'argent pour tenter les jeunes gens, s'il n'y avait pas chez eux ce goût du service militaire et un grand amour de l'art des armes. Je ne crois pas que ce soit du tout une question d'argent. Je crois que nous obtiendrons des soldats comme nous les avons obtenus dans le passé. Il y a quarante ans, lorsque je suis entré dans la milice de ma province, on ne parlait pas de paye, et nous avons dans la Nouvelle-Ecosse une milice aussi nombreuse que celle que nous avons aujourd'hui dans tout le Canada. Les soldats venaient au camp sans espérance de gagner un seul dollar. Ils y venaient parce qu'ils aimaient cela et parce qu'ils croyaient que c'était leur devoir d'y venir. Je ne crois pas qu'il soit bon de donner aux jeunes gens l'espérance que ce parlement leur accordera une solde plus élevée pour les exercices. Je m'attends plutôt à ce que, comme je l'ai dit, il y a un instant, maintenant et dans l'avenir, ils fassent ce que les jeunes gens ont fait dans le passé, savoir, donner leurs services, pourvu que le gouvernement les indemnise pour leur pertes réelles en deniers sonnants. Je crois que nous devrions leur donner plus que nous leur donnons maintenant, mais je ne crois pas que l'augmentation devrait être considérable.

M. LANCASTER : L'honorable ministre ne m'a peut-être pas compris. Je n'ai pas dit que ces jeunes gens voulaient faire de l'argent dans le service militaire. On sait que les extrêmes se touchent, et nous touchons peut-être à un extrême aujourd'hui. Ce que j'ai voulu dire, c'est que la solde actuelle ne les indemnise pas de leurs pertes réelles, et ne les indemniserait pas quand même elle serait trois fois plus forte. Je

prétends seulement que l'on devrait établir une moyenne plus élevée. L'ardeur militaire ne manque pas chez nos jeunes gens, mais il n'en est pas moins vrai qu'avec 50 cents par jour, ils sont incapables de faire leur vie et de donner leur temps au service militaire. Ils ne demandent pas d'être indemnisés complètement de leurs pertes, mais ils demandent d'être mieux indemnisés qu'aujourd'hui, et je crois qu'ils devraient l'être.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La demande est juste.

M. WARD : Je dois dire que je suis un peu désappointé des déclarations de l'honorable ministre concernant la solde. Je doute fort que la petite augmentation dont parle l'honorable ministre serait considérée satisfaisante. Je désire appeler l'attention du ministre sur un fait qui milite contre l'enrôlement des soldats dans le régiment que j'ai l'honneur de commander. Il y a deux autres armes dans le comté où se recrute mon régiment, l'artillerie et la cavalerie, et dans chacune de ces armes, les soldats reçoivent un dollar par jour pour un cheval. C'est-à-dire que l'on évalue qu'un cheval vaut plus qu'un soldat. Lorsque les fils de cultivateurs peuvent gagner $1.50 par jour avec leur cheval, ils préfèrent beaucoup l'arme qui leur paie cette somme. Je crois, nonobstant ce que le ministre dit à propos de patriotisme et autres choses de même genre, que ceux qui donnent leurs services au pays pendant douze jours de l'année, ont droit d'être mieux payés que le gouvernement les paie. Il me semble que lorsqu'on se propose de n'appeler au camp que la moitié des soldats d'une compagnie, on pourrait donner une solde un peu plus élevée à ceux qui feront le service. Je prierai instamment le ministre d'étudier de nouveau cette question, et s'il est possible, d'augmenter la solde vu que le pays aujourd'hui a plus d'argent que jamais. Il me semble que lorsque le revenu est si considérable, la milice devrait en recevoir sa petite part.

J'espère que l'honorable ministre étudiera de nouveau la question, et je suis certain que s'il le fait, ce sera au grand avantage de la milice.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire à quelle date en juin, le camp de manœuvres sera réuni à Niagara ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que ce sera le 23, mais je n'en suis pas absolument certain.

L'honorable M. TISDALE : C'est le 9, je crois.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, je crois que c'est plus tard que le 9. Il y a un rassemblement de troupes le 9 à Deseronto.

M. THOMPSON (Haldimand) : A Niagara.



Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est l'honorable député alors, (l'honorable M. Tisdale) qui a raison. Les dates ont été publiées dans les journaux.

L'honorable M. TISDALE : Je discutais cette question l'autre jour; et je ne crois pas me tromper en disant que c'est le 9.

M. WARD: Il devait y avoir un rassemblement à Kingston, le 16. Je voudrais savoir pourquoi on en a reporté la date au 23? Cette date convient moins, parce que les troupes sont gardées au camp un jour de congé, le 1er juillet, jour que les miliciens préféreraient passer chez eux. Si l'on pouvait fixer le réunion du camp de Kingston au 16, les soldats seraient de retour chez eux le 1er juillet. La date du 16 serait beaucoup plus commode.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout ce que je puis dire, c'est que c'est un détail, ainsi que mon honorable ami, (l'honorable M. Tisdale) le comprend, détail que la milice règle elle-même, après avoir correspondu avec les officiers commandants dans les divers districts. Je n'interviens pas du tout dans ces matières, mais puisque l'on a soulevé cette question, je me ferai un grand plaisir de soumettre les observations de mon honorable ami à l'adjudant général.

M. MONK : Y aura-t-il un camp à Laprairie cette année ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne crois pas.

M. MONK : Pour quelle raison le ministère de la Milice a-t-il cessé de rassembler des troupes à Laprairie. Je crois qu'il y a déjà plusieurs années qu'il n'y a plus de campement à Laprairie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Deux ans, je crois. On n'en a pas fait il y a deux ans, à cause de la petite vérole. Il a été nécessaire alors de trouver un autre terrain de campement, et l'on en a trouvé un à Trois-Rivières à un coût très raisonnable. On y a campé des troupes l'année dernière, et je crois qu'il y aura une autre campement au même endroit cette année. L'officier général commandant a été très satisfait de l'emplacement, et en a fait de nouveau le choix pour un camp cette année. L'honorable député de Laprairie (M. Monet) m'a parlé de cette question, et je lui ai donné l'assurance que tout probablement l'année prochaine, un rassemblement des milices de toute la province serait de nouveau ordonné à Laprairie. Il n'y aura qu'un campement cette année dans toute la province de Québec, au camp des Trois-Rivières, que l'on considère comme l'endroit le plus convenable et où l'on peut se rendre à meilleur marché. Trois-Rivières est un point plus central que Laprairie, ce-

pendant le camp de Laprairie était un très bon camp, mais je crois qu'il est désirable que les lieux de campement soient changés de temps à autre. Toute la milice de la province de Québec a déjà campé à Laprairie, et il n'y a pas de raison pour qu'elle n'y camperait pas de nouveau.

M. MONK : L'honorable député de Laprairie a-t-il fait ces représentations au ministre avant que Trois-Rivières eut été choisi comme lieu de campement cette année ? Y a-t-il eu échange de correspondances à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, je ne crois pas. Notre collègue ne m'en a parlé qu'aujourd'hui.

M. MONK : Est-ce l'intention du gouvernement de réunir un camp à Laprairie l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est probable. Je dois dire cependant que ces questions sont généralement réglées ici par l'état-major, le commandant général, l'adjudant général et les officiers qui l'entourent avec le concours des officiers commandant les différents districts. Je n'interviens jamais dans leurs recommandations, parce que je crois qu'ils connaissent ce qu'il faut faire. Je ne sais pas si Laprairie est un bon endroit, mais il est tout probable que le commandant général recommandera d'y réunir un camp de manœuvres l'année prochaine.

M. MONK: C'est par rapport à l'épidémie de pétite vérole que le camp n'a pas été là il y deux ans ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. La seule raison pour laquelle nous n'avons pas fait le campement là l'année dernière, était que nous avions un bon terrain à Trois-Rivières.

Appointements et salaires, $95,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demande au comité la permission de faire deux parts de ce crédit. Le crédit qui est demandé ici doit servir à payer les dépenses des magasins militaires, et aussi l'entretien des constructions, champs de tir, etc. Au 1er juillet, nous nous proposons de confier au commandant général la surintendance des magasins militaires. Le ministère en est venu à cette décision depuis que les crédits ont été préparés, conséquemment je désire transférer ce crédit de $45,000 au crédit pour la solde et les allocations.

L'honorable M. TISDALE : Quelle est la distinction? Ce crédit comprend les appointements, les salaires des surintendants des magasins militaires, des inspecteurs d'habillement et de plusieurs autres employés. Vous proposez-vous de séparer les surintendants de magasins des autres employés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député sait que nous avons à Ottawa, un surintendant en chef des magasins militaires, lequel a sous ses ordres un nombre considérable de fonctionnaires et de commis. Il a aussi sous sa direction un surintendant des magasins dans chaque district militaire du Canada. Aujourd'hui l'on veut créer un département de l'ordonnance, ayant à a tête un officier militaire comme surintendant des magasins. On l'appellera directeur général de l'ordonnance et son département deviendra alors militaire, et il sera payé à même le fonds de la solde et des allocations. Je désire transférer cette partie du crédit concernant les magasins militaires au crédit de la solde et des allocations afin que ces employés puissent être payés à même ce crédit au lieu de la façon dont ils étaient payés dans le passé.

L'honorable M. TISDALE : Cela comprendra tous les employés des magasins militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Exactement.

M. MONK: Le nouveau bill pourvoit-il à ce changement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'est pas nécessaire que l'on y pourvoie par statut. La loi actuelle suffit.

L'honorable M. TISDALE : J'ai oublié de demander au ministre si ce bill sera soumis à la Chambre avant la discussion du budget supplémentaire, parce que si nous devons avoir une discussion générale sur ces questions, nous devrions être en possession de tous les renseignements.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement. Je me préparais à dire à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) que je ferai connaître, lorsque cette discussion générale viendra, et peut-être avant, si le gouvernement présentera ou non ce bill cette année. J'ai donné avis du bill, mais il y a des raisons qui nous empêcheront peut-être de le faire adopter à la présente session. Je veux donc, M. le président, transférer $45,000 de ce crédit au n° 74 du budget. Ce sera un changement permanent. Ce crédit sera réduit à $50,000. C'est au greffier naturellement à voir comment faire ce changement, mais il doit être possible de diviser ce crédit en deux et d'ajouter $45,000 à celui de la solde et des allocations.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item 76 se lirait donc comme suit :

Qu'une somme n'excédant pas $436,405 soit accordée à Sa Majesté, etc.

Ce serait ajouter $45,000 aux $391,405 pour la solde et les allocations.

M. MONK : Ce n'est pas la meilleure manière d'y arriver.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, je ne le crois pas.

L'honorable M. TISDALE : Déduisons $45,000 pour les ajouter à la solde et aux allocations et il vous reste alors $50,000 pour autres fins. Cela fait une augmentation de $5,000 dans ce crédit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et cette augmentation est due en grande partie au nombre additionnel de gardiens. Nous construisons des dépôts d'armes, des salles d'exercice, et nous établissons de nouveaux champs de tir dont les employés et gardiens devront être payés à même ce crédit de $50,000.

L'honorable M. TISDALE: Où sont ces nouveaux gardiens ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Prenez par exemple le district militaire n° 11 ; il y a là une augmentation de $631 due à la nomination de W. L. Davis, comme gardien à un salaire de $540. Dans le district n° 9, qui est dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons nommé un commis, le major Black, à un salaire de $540.

L'honorable M. TISDALE : Quelle sera son occupation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il est employé par l'officier commandant du district. Je dois expliquer que lorsque je suis arrivé au ministère de la Milice, cet officier était major de brigade ; il faisait bien son devoir, mais il a été frappé par la maladie et rendu impropre au service. Il est capable cependant de faire de l'ouvrage de bureau, mais il ne peut pas profiter de la loi des pensions, et comme il n'a pas grands moyens, on a cru que c'était une justice à lui rendre que de lui donner quelque chose à faire. Il y a ensuite un nommé F. R. Hiltz, qui était employé comme gardien d'un dépôt d'armes, à un dollar par jour, et un hommé John Potter, employé au dépôt d'armes du comté de Cumberland, qui reçoit aussi une piastre par jour. Cela fait une augmentation de $1,277 dans ce district. Je pourrais ainsi parcourir toute la liste.

L'honorable M. TISDALE : Je voulais savoir si c'étaient de nouveaux employés nommés à de nouveaux dépôts d'armes, ou si c'était des employés ajoutés au personnel actuel.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, ce sont des employés à de nouveaux dépôts d'armes.

L'honorable M. TISDALE : Et c'est comme cela sur toute la liste ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui à peu près. En quelques cas, il y a des augmentations de salaires, par exemple de $1 à $1.25, et de $1.25 à $1.50 par jour.

M. MONK : Je désire demander à l'honorable ministre si les soldats qui sont allés dans l'Afrique du sud, et qui étaient à l'emploi du gouvernement, ont tous été repris dans le service depuis qu'ils sont revenus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, autant que je sache. L'honorable député (M. Monk), se rappellera que l'on a demandé un rapport à ce sujet ; et ce rapport a dû être préparé dans chaque ministère, et sera déposé sur le bureau de la Chambre.

M. MONK : Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur le cas d'un soldat nommé Herbert Cottee, qui m'écrit du n° 257 rue Bolton. D'après sa lettre, il aurait été dix ans au service du gouvernement. Il est partie avec le quatrième détachement en qualité de soldat, a été promu au grade de sous-caporal, et n'a pas été repris au service du gouvernement depuis son retour au pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans quel ministère était-il employé ?

M. MONK : Voici sa lettre :

J'ai été au service du gouvernement pendant plus de dix ans, et à ma connaissance, je suis le seul qui n'ait pas été réintégré dans le service au retour de l'Afrique du Sud. Outre cela, je connais des employés qui ont touché tout leur salaire pendant qu'ils étaient absents, et qui étaient partis en même temps que moi. J'espère que vous ferez tout ce que vous pourrez pour moi.

Je suis respectueusement, etc.,
Votre,
(Signé) HERBERT COTTEE.

Je crois réellement que l'on a pu faire un oubli dans ce cas-ci.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je me ferai un devoir de m'enquérir de cette affaire.

M. MONK : Si j'en juge par la lettre le cas de ce volontaire mérite qu'on s'en occupe, et le ministre pourra peut-être, pendant que nous continuerons la discussion sur ces crédits, trouver le temps de l'examiner et les moyens de rendre justice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si mon honorable ami veut m'envoyer ces papiers, je lui donnerai une réponse demain. Je crois cependant que M. Cottee se trompe, lorsqu'il dit que dans le dernier détachement dont il faisait partie, des employés publics ont été payés pendant leur absence. Je puis me tromper, cependant. Cela a été fait lors de l'envoi du premier et du second détachements, mais pas pour les autres, bien que je n'en sois pas absolument certain.

M. MONK : Il peut se tromper à ce sujet, mais je crois qu'à tous autres égards sa demande mérite qu'on s'en occupe.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'y verrai.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il serait bon de modifier la rédaction de l'i-

tem 76, de façon à ce qu'il se lise comme suit :

Une somme n'excédant pas $95,000 à être accordée à Sa Majesté, pour appointements, salaires, soldes et allocations.

L'honorable M. TISDALE : C'est encore vague. Je crois que nous devrions diviser la somme en deux crédits.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : On pourrait la diviser de façon suivante : " Appointements et salaires, $50,000," ce qui ferait un item, et ensuite un autre item disant : " Soldes et allocations, $45,000."

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela va faire.

L'item tel que modifié est adopté.

Propriétés militaires, $190,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est le crédit ordinaire. Il y a $35,000 pour l'entretien des salles d'exercice, etc., le loyer des propriétés militaires en général et les réparations nécessaires ; $10,000 pour le loyer des bâtiments et de champs de tir ;$10,000 pour le chauffauge de ces bâtiments; $12,000 pour l'éclairage; $10,000 pour le service d'eau; $2,000 pour dépenses diverses. Chaque année, il faut, dans chaque district, dépenser une certaine somme pour différentes réparations et l'on se propose de diviser ce montant comme suit : London recevra $8,000 ; Toronto, $10,000; Kingston, $8,000; Montréal, $8,000; Saint-Jean, $5,000; Québec, $10,000; Fredericton, $8,000 ; Halifax, $5,000 ; Winnipeg, $2,000 ; Victoria, $2,000 ; Charlottetown, $2,000 et Ottawa $5,000. On consacrera $5,000 à l'établissement de dépôts d'armes en général. $20,000 nous permettront de tenir dans un état convenable les vieux murs historiques de Québec. Depuis trois ans, nous votons ce crédit, et ces anciennes fortifications sont en meilleur état qu'auparavant. $8,000 sont destinés à des réparations générales à la cartoucherie; $5,000 aux réparations des casernes Wolseley, London; $2,000 aux réparations des casernes Stanley; $1,500 aux quartiers de la cavalerie, Toronto. Il faut encore calculer le coût de l'agrandissement de la salle d'exercice d'Ottawa, de la pose d'appareils protecteurs contre le feu au Collège militaire royal, du chauffage des quartiers occupés par les officiers à la citadelle de Quebec, des réparations générales aux magasins militaires et aux casernes de l'infanterie royale canadienne, des réparations générales à Lévis, du nivellement du terrain devant servir de champ de tir à Bedford, ce dernier ouvrage devant coûter $5,000. Il faudra aussi dépenser $2,000 pour la construction de trottoirs autour de la salle d'exercice d'Halifax.

M. WARD : A la dernière session, nous avons voté aux mêmes fins, ce crédit de $190,000, mais il semblerait, d'après le rapport de l'auditeur général, qu'on a dépensé $268,000. Comment expliquer cela ? D'un montant de $520,000, on a dépensé $315,000 pour les exercices annuels. L'excédent de dépenses à même un crédit proviendrait-il de ce qui reste d'un autre crédit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Je ne puis fournir ce renseignement maintenant, mais j'en prends note et je répondrai à cette question plus tard.

M. WARD : Je constate qu'il y a un découvert d'environ $23,000 dans les soldes et les allocations de cette année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qui arrive ordinairement tous les ans.

M. WARD : Le rapport de l'auditeur général mentionne certains montants périmés, mais je n'y trouve pas cet item. Nous avions voté, à la dernière session, $520,000 pour les exercices annuels et la pratique du tir, et l'on n'a dépensé que $314,000. A tout événement, le ministre nous promet de nous fournir tous les renseignements nécessaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cet item se rapporte aussi aux frais d'équipement en général et aux magasins ; l'an dernier, nous avons fait des dépenses considérables sous ce rapport, et ce qui restait de ce crédit a été dépensé de cette façon.

M. MONK : Rien n'indique qu'on a fait faire à l'entreprise tous les travaux de réparations dont il est ici question. Cela est très regrettable. On dirait que la citadelle de Québec a subi un assaut tous les jours, depuis la fameuse bataille des plaines d'Abraham. On a dépensé $12,000 en travaux de réparations exécutés à la journée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il serait impossible de faire exécuter ces ouvrages à l'entreprise, d'après ce qu'on me dit.

M. MONK : Je crains que le ministre n'ait eu affaire à de bien mauvaises gens dans ma province, je suis doublement peiné de le dire. Aucun de ces travaux de réparation, d'un coût pour chacun de plus de $5,000, n'a été donné à l'entreprise. Cela naturellement éveille notre curiosité. En quoi consistent les réparations au montant de $20,000 qu'on veut faire, cette année, à la citadelle de Québec ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député veut lire la page 22 du rapport de la milice, il trouvera tous les détails de ces ouvrages.

M. MONK : A mon point de vue, il suffit de consulter les comptes publics de l'an dernier, pour voir qu'on aurait pu réaliser des épargnes assez fortes, si l'on avait donné à l'entreprise la plupart de ces travaux. Les plombiers semblent s'être donné libre jeu, l'an dernier, et si cela continue, il faudra

consacrer d'autres crédits au ministère de la Milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tous les nouveaux ouvrages du plombier-zingueur sont accordés à l'enterprise et je puis affirmer à mon honorable ami que chaque fois qu'il est possible de demander des soumissions, nous n'hésitons pas à le faire. Mais pour des travaux de réparations comme ceux que nous faisons aux vieux murs de Québec, il est impossible d'obtenir des soumissions. A mon avis, l'intérêt public exige que nous suivions la pratique établie.

M. MONK : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il y a quelque chose de vrai dans le bruit qui court de temps à autre annonçant que le gouvernement se propose d'établir un dépôt de régiment à Montréal. Je crois sincèrement que la réalisation d'un projet semblable aurait des résultats très avantageux. Ainsi que l'honorable ministre le sait parfaitement, des délégations sont venues à Ottawa, à différentes reprises, pour discuter ce sujet important avec le gouvernement. Il n'y a plus de petite vérole à Montréal maintenant. Je mentionne ce fait, parce que je vois à son siège, l'honorable député de Laprairie (M. Monet) ; je crois que le camp de manœuvre a été enlevé à Laprairie, l'an dernier, parce qu'il y avait alors plusieurs cas de picote à cet endroit. A Montréal, il n'y a plus de petite vérole et nous serions heureux d'avoir un dépôt militaire dans cette ville.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis rien annoncer maintenant d'une manière certaine, mais si l'honorable député veut examiner minutieusement les estimations supplémentaires, il sera peut-être content d'y trouver certains item.

M. MONET : Mon honorable ami de Jacques-Cartier a parlé de l'épidémie de petite vérole comme ayant motivé le transfert à Trois-Rivières du camp des manœuvres établi d'ordinaire à Laprairie, je suis heureux de savoir que l'année prochaine, le camp revindra à Laprairie.

M. MONK : C'est l'explication qu'on a donnée lorsque, pour la première fois, le campement a été ordonné à Trois-Rivières, mais la raison invoquée ne pouvait s'appliquer la seconde fois que le fait s'est produit.

M. MONET : Il y avait encore quelques cas de petite vérole à Laprairie.

M. MONK : Je crains que mon honorable ami ne cherche une excuse, mais il ne peut invoquer la petite vérole, il devra trouver une autre maladie épidémique.

M. MONET : Il y avait deux ou trois cas de petite vérole à Laprairie.

M. MONK : L'honorable député tire une conclusion trop optimiste de ce qu'a dit le ministre, lorsqu'il déclare que le campement sera fixé de nouveau à Laprairie l'an prochain.

M. MONET : J'espère, ai-je dit, que ce campement aura lieu à Laprairie.

M. CLARKE : Je voudrais savoir si le ministère de la Milice ou celui des Travaux publics a prévu un crédit qui permettrait de terminer les travaux à la salle d'exercice de Toronto. Je considère qu'il est de mon devoir d'appeler l'attention du ministre sur cette question. Mon honorable ami sait parfaitement qu'à maintes reprises j'ai insisté à ce sujet et que, dans le même but, je me suis adressé bien souvent au ministre des Travaux publics. Il s'agit, après tout, d'une affaire très importante à laquelle se trouvent mêlés le gouvernement précédent et celui que nous avons aujourd'hui. On devrait régler cette question d'une façon ou d'une autre. Ainsi que le ministre le sait, nous avons à Toronto trois ou quatre beaux régiments de milice. Je crois que mon honorable ami a permis d'augmenter l'effectif de la troupe de cavalerie. Si tel est le cas, il appartient à son ministère ou au ministère des Travaux publics de prendre les moyens de terminer cet édifice. Il y a trois ou quatre ans la cité de Toronto s'est occupée directement de cette affaire. En 1899, le Conseil de ville adoptait une résolution indiquant les conditions qui l'avaient engagé à céder au gouvernement l'emplacement nécessaire à cette salle d'exercice et demandant au ministre de la Milice de construire immédiatement les quartiers nécessaires à la cavalerie et à l'artillerie, suivant les plans soumis par le gouvernement lui-même et adoptés d'abord par les intéressés.

Cette question vient d'être discutée de nouveau, comme le sait l'honorable ministre. Je crois que le maire de Toronto a appelé l'attention du gouvernement sur cette affaire, lors de son récent voyage à Ottawa ; les journaux ont publié, il n'y a pas bien longtemps, toute une correspondance se rapportant aux circonstances qui ont engagé la ville de Toronto à consacrer $150,000 pour l'achat du terrain en question. Le "News" du samedi, 9 mai, a publié deux lettres à ce sujet, l'une du colonel George T. Denison et l'autre du colonel J. H. Mead. Le colonel Denison a passé sa vie dans la milice. Il a été autrefois commandant de la garde du corps du Gouverneur général, et il s'est largement dévoué pour faire adopter le règlement municipal autorisant la ville d'acheter l'emplacement dont je viens de parler. Le colonel Denison est un citoyen qui jouit d'une haute réputation dans les cercles militaires, comme dans toutes les autres classes de la population. Je me permettrai de lire la lettre suivante qu'il adressait au maire Howland, parce que je ne saurais exprimer en termes plus énergiques l'obligation où, à mon sens, se trouve le gouvernement de terminer les travaux qu'il s'est engagé d'exé-

cuter, lorsque les citoyens de Toronto ont voté $150,000 pour l'achat de l'emplacement en question.

Voici cette lettre :

Villa, Heydon,
Toronto, le 1er octobre, 1902.

Mon cher Howland,—Vous me demandez des renseignements sur l'entente conclue au sujet de la construction de quartiers à l'usage de la cavalerie et l'artillerie, dans l'enceinte des salles d'exercice. Je me rappelle encore toutes les circonstances de cette affaire. Les plans préparés par les fonctionnaires du gouvernement et soumis aux officiers commandant les corps de milice, comprenaient la construction de bâtiments devant servir de quartiers à l'infanterie, à la cavalerie et à l'artillerie. Ce ne devait être qu'un seul et même édifice pour toute notre milice. On nous dit alors, et nous l'avons répété à nos amis et à nos hommes, que si nous réussissions à faire adopter le règlement autorisant la ville à emprunter l'argent nécessaire à l'acquisition du terrain, le gouvernement s'engagerait à construire aux frais de l'Etat cet édifice. Nous avons tous travaillé à faire adopter ce règlement ; nous avons voté dans ce sens et nous avons aussi payé notre part des taxes nécessitées par l'achat de l'emplacement en question. Nous avons donc réussi à acheter le terrain, mais le gouvernement n'a construit qu'une partie du bâtiment projeté, celle qui devait servir de quartiers à l'infanterie ; quant à la cavalerie et à l'artillerie, elles furent chassées de leurs propres salles.

J'ai dû, depuis 25 ans, appliquer la loi concernant les crimes et les offenses ; j'ai condamné au pénitencier ou à la prison des centaines d'individus accusés de fraude et d'obtention d'argent sous de faux prétextes et je puis dire que le mal moral causé par ces criminels, dans nombre de cas, n'a pas été plus grand que celui causé aux miliciens qui font partie de la cavalerie et de l'artillerie et qui ont payé des taxes, depuis des années, pour l'achat d'un terrain, sur la promesse fallacieuse qu'ils auraient bientôt des salles et des quartiers distincts.

Bien à vous,
GEORGE T. DENISON.

C'est là une inculpation bien grave des motifs du gouvernement du Canada. J'étais l'officier le plus haut en grade dans les corps de milice de la ville, lors de l'adoption de ce règlement. Je sais que sans le travail actif des officiers et des miliciens de Toronto, les citoyens n'auraient jamais autorisé le conseil à dépenser $150,000 pour l'achat de l'emplacement en question. Nous avions la promesse du ministre de la Milice que si nous votions ce montant, le gouvernement ferait construire les bâtiments dont nous avions besoin. Les citoyens, ajoutant foi à ces promesses, ont voté l'argent nécessaire et ont acheté un terrain magnifique au centre même de la ville. Les corps de milice de Toronto sont gênés par le manque de logement et le ministre ne l'ignore pas. Il est du devoir du ministère de la Milice et de celui des Travaux publics d'exécuter chacun sa part de travail en ce qui concerne cette question. Il a été entendu que si les citoyens de Toronto achetaient l'emplacement nécessaire, le gouvernement y érigerait un édifice pour loger les différents corps de milice de la ville ; les ministres doivent donc, en toute justice, tenir la parole donnée et fournir des quartiers convenables à l'artillerie et à l'infanterie.

Voici une lettre du colonel Mead, officier commandant l'artillerie de campagne de Toronto, lorsque le colonel Denison commandait les gardes de corps du Gouverneur général. Elle se lit comme suit :

Toronto, le 3 octobre, 1902.

A son honneur de maire de Toronto.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que je commandais la brigade d'artillerie de compagnie de Toronto, lors des négociations entre le gouvernement du Canada et la ville de Toronto, au sujet des quartiers pour le logement des différents corps de milice de cette ville. Le gouvernement a fait préparer un plan indiquant les améliorations projetées. Il s'agissait d'une salle d'exercice pour l'infanterie et d'une école d'équitation pour les troupes à cheval. Dans ce dernier corps de logis il devait y avoir des salles d'armes en nombre suffisant, et des quartiers d'escadron pour la cavalerie, une remise pour les canons et des salles pour l'artillerie.

Je croyais que les plans qu'on nous soumettait faisaient partie de l'arrangement conclu entre la ville et le gouvernement, et c'est pour cela, et aussi parce que je constatais que l'école d'équitation offrait les avantages suffisants aux compagnies que je commandais, que j'ai approuvé ce plan. Les autres officiers commandant les différents corps suivirent mon exemple, et le terrain fut acheté par la ville. Le gouvernement s'engageait—c'est ce que j'ai compris et cru alors—à terminer ces deux bâtiments si nécessaires aux troupes montées de la ville.

J'ai constamment insisté pour obtenir qu'on terminât ces ouvrages, car depuis la construction de la salle reservée à l'infanterie, l'artillerie a grandement souffert du manque de quartiers convenables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très devouée,
(Signé)J. H. MEAD,
Maj. lt.-colonel.

Je ne puis exposer cette cause au public et au gouvernement dans des termes plus énergiques que ceux employés par les auteurs les lettres que je viens le dire. Il est notoire que notre milice n'a pas ce qui lui faut sous le rapport des magasins militaires.

Il est également reconnu qu'il y a deux ou trois ans, l'officier commandant du district, le colonel Otter, s'est adressé à la cité de Toronto pour lui demander l'usage d'une partie du marché de St. Andrew pour y placer des effets militaires. Il y a deux ans, le colonel Otter écrivait au président du comité des immeubles de la cité de Toronto une lettre que je vais de nouveau consigner dans les "Débats", espérant qu'elle aura quelque effet sur les ministres de la Milice et des Travaux publics. Voici cette lettre :

Casernes Stanley,
Toronto, le 22 mars 1901.

Monsieur,—J'ai l'honneur de demander, au nom d'une partie des corps de milice locaux,

l'usage temporaire de l'Arcade, marché de St. Andrew, dans le but d'y déposer des canons, des fourgons et des effets de harnachement.

Vu l'effectif actuel des corps de la ville, il est impossible de trouver un espace suffisant dans les quartiers existants, et en atendant que l'on fournisse cet espace, je suis obligé de m'adresser aux autorités municipales, car l'on ne peut trouver d'endroit où l'on puisse convenablement déposer ce matérial.

J'espère sincèrement que votre comité sera en mesure de recommander ma demande au conseil et que l'on me fera une réponse favorable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. D. OTTER, colonel,
Comm. D. M. n° 2.

Au président du comité des immeubles,
Hôtel de ville, Toronto.

Le comité, sur réception de cette lettre, présenta le rapport suivant au conseil :

Usage temporaire de l'Arcade, dans le marché St. Andrew, pour y déposer des pièces d'artillerie, etc.

Le colonel Otter, commandant le district militaire n° 2, a demandé à votre comité, au nom des corps de milice locaux, l'usage temporaire de l'Arcade, dans le marché de St. Andrew, pour y déposer des canons, des fourgons et des effets de harnachement. Dans sa lettre, le colonel Otter dit que, vu l'effectif actuel des corps de la ville, il est impossible de trouver un espace suffisant dans les quartiers existants, et en attendant que l'on fournisse cet espace, il est obligé de s'adresser aux autorités municipales, car l'on ne peut trouver d'endroit où l'on puisse convenablement déposer ce matériel.

Votre comité, après examen suffisant, recommande que l'usage temporaire de l'Arcade, dans le marché de St. Andrew, soit accordé aux corps de milice locaux pour les fins indiquées, le conseil se réservant le droit de révoquer cet arrangement en donnant un mois d'avis au colonel Otter, ou à tout autre officier autorisé à remplir les fonctions qu'il remplit aujourd'hui.

Deux ans se sont écoulés depuis que le Conseil de ville de Toronto a fourni les salles nécessaires au logement de ces équipements militaires, et le gouvernement n'a encore rien fait; en dépit des demandes qu'on lui a adressées, à maintes reprises, il n'a pas jugé à propos de construire les salles d'armes et les quartiers qu'on réclame depuis si longtemps. J'ai télégraphié, aujourd'hui même, au secrétaire de la cité de Toronto pour m'informer si les autorités militaires se servaient encore du marché St. Andrew comme entrepôt de matériel de guerre. Voici la réponse que j'ai reçue : "Oui, deux salles de l'annexe du marché servent à cette fin". Voilà ce que me répond M. Littlejohn, le secrétaire de la ville de Toronto. Nous avons certainement le droit de demander au gouvernement de construire pour la milice de Toronto les bâtiments, les quartiers et la salle d'exercice qu'il lui faut, sur le terrain que la population de cette ville a acheté de ses propres deniers. Si l'une des parties contractantes à rempli ses obligations, l'autre partie évidemment doit faire de même. Nous ne demandons pas de faveur ; nous réclamons un droit. Nous sommes fiers de notre milice. Beaucoup de nos officiers et de nos soldats ont fait des sacrifices considérables pour maintenir en bon état de service leurs différentes compagnies ou bataillons, et le gouvernement devrait les traiter d'une manière raisonnable et juste, en remplissant les engagements qu'il a contractés envers ces jeunes gens qui montrent tant de dévouement pour maintenir l'esprit de corps et l'ardeur militaire dans notre milice de Toronto.

Je crois que nous avons le droit de demander—et c'est ce que je fais avec toute la déférence, mais aussi avec toute la fermeté possible—qu'on remplisse les promesses faites à la ville de Toronto. J'ai été mêlé aux transactions qui ont eu lieu, lorsqu'il s'est agi de faire voter ce crédit. Il m'a fallu d'abord obtenir qu'on expropriât cet emplacement. L'on comprendra pourquoi je m'intéresse si vivement à cette question. Nous avons rempli tous nos engagements envers le gouvernement et nous avons acheté un emplacement qui nous a coûté $150,000, toujours dans le but de fournir tout l'espace qu'il faut à nos différents corps de milice.

On m'a communiqué des extraits d'articles du "Globe", du "Mail" et d'autres journaux sur ce que Buffalo, Malone et d'autres villes de l'Etat de New-York ont fait pour leur milice locale. La comparaison entre l'état de choses qui existe, sous ce rapport, chez nos voisins, et celui qu'on constate au Canada, est bien de nature à nous humilier. Dans les quartiers de la milice, à Buffalo, chaque régiment a plus d'espace à sa disposition qu'il n'y en a à Toronto pour trois ou quatre régiments. J'espère qu'il ne sera plus nécessaire de soulever de nouveau cette question. Selon moi, nous n'exigeons rien de déraisonnable, en demandant au gouvernement de terminer immédiatement la salle d'exercice de Toronto, et c'est avec cette confiance que je m'adresse au ministre actuel des Travaux publics et au ministre de la Milice pour leur demander de régler cette question et de fournir le plus tôt possible des quartiers et des salles d'armes convenables à nos corps de cavalerie et d'artillerie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami (M. Clarke) dit qu'il n'agit pas d'une façon déraisonnable en demandant au gouvernement d'accorder plus d'avantages à la population de Toronto——

M. CLARKE : A la milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A la milice. Certes, il n'y a rien de déraisonnable là-dedans. En soulevant cette question, l'honorable député a rempli son devoir très fidèlement. Cependant, mon honorable ami ne se plaindra pas, je crois, de m'entendre

lui dire qu'il n'est pas raisonnable de sa part de nous rendre, mon honorable collègue, le ministre des Travaux publics, et moi-même, responsables de l'inaccomplissement par ses amis politiques des promesses qu'ils avaient faites. A mon sens, l'honorable député est un des hommes les plus équitables et les plus justes qu'on puisse rencontrer dans cette Chambre ou dans aucune législature. Je crois, cependant, que lorsqu'il a fait consigner aux "Débats" l'imputation contenue dans la lettre du colonel Denison, lettre que mon honorable ami a lue, il aurait dû déclarer au comité que cette charge à fond de train était faite contre l'ancien gouvernement.

M. CLARKE : Tant pis pour ce dernier, et tant mieux pour le ministère actuel s'il peut remplir les obligations auxquelles ont manqué ses prédécesseurs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un des legs que nous a faits l'ancien gouvernement. Mais laissons de côté cette lettre du colonel Denison, et qu'on me permette de venir, jusqu'à un certain point, à la rescousse de mon honorable ami; je veux lui dire que j'ai cherché, avec un soin minutieux, si je ne trouverais point une preuve quelconque démontrant qu'il existe une entente écrite—et assurément, les hommes d'affaires de Toronto n'auraient point conclu un contrat avec le gouvernement, pour l'achat d'un terrain valant $150,000, sans coucher sur le papier les conditions de ce marché—et que je n'ai pu trouver un seul écrit, un seul plan, une seule lettre, une seule déclaration, une seule convention qui m'aurait démontré que le gouvernement précédent s'était engagé, d'une façon ou d'une autre, à exécuter certains travaux à la salle d'exercice de Toronto. Il semble exister un sentiment bien accentué parmi la milice de cette ville, on croit généralement que des promesses ont été faites, mais je n'ai jamais pu me procurer les plans dont on parle, et pourtant, je les ai fait rechercher minutieusement. Mais laissons encore cela de côté. J'ai déjà déclaré que je partage l'opinion de mon honorable ami en ce qui concerne le confort qu'il faut procurer à la milice de Toronto. Il m'importe peu de connaître les conditions de l'entente conclue avec l'ancien gouvernement; peu m'importe aussi de savoir si ce dernier a rempli ses engagements ou s'il en a fait fi; il est absolument certain, et j'admets le fait, que les corps de milice de Toronto ont besoin de quartiers et de salles d'armes. Je corroborre tout ce qu'a dit mon honorable ami sur l'excellente condition de la milice de Toronto. S'il surgissait des troubles nous nous adresserions à cette milice d'abord, certains qu'elle se hâterait de répondre à notre appel et sous les armes elle remplirait son devoir comme elle l'a toujours fait par le passé.

Quant à la question exposée, qu'on me permette de dire que j'ai suggéré un moyen à mon honorable ami le ministre des Travaux publics, ma demande est entre ses mains. J'espère sincèrement que nous pourrons trouver le moyen d'exécuter les ouvrages dont, depuis trop longtemps, la ville de Toronto a besoin.

M. CLARKE : J'ai eu la précaution de dire, en parlant de cette question, que c'était le gouvernement du Canada qui était responsable. Je n'ai pas tenté d'imputer ce fait à l'honorable ministre ou à ses collègues. Depuis que je fais partie de cette Chambre, je n'ai jamais hésité à condamner la négligence, d'où qu'elle vint dans tout ce qui touche cette affaire.

Le fait que le ministère de la Milice a choisi et agréé l'emplacement en question et que sur la moitié seulement de ce terrain on a construit un bâtiment quelconque, démontre que le gouvernement avait l'intention d'ériger, à cet endroit, un bâtiment plus considérable devant offrir toutes les commodités nécessaires aux différentes armes de notre milice. Le terrain qu'on a exproprié coûtait extrêmement cher. La ville de Toronto n'aurait pas exproprié un emplacement dont la superficie est deux fois plus considérable que celui occupé par la salle actuelle, si les citoyens n'avaient pas eu du ministère de la Milice l'assurance—ou au moins ce qu'ils prétendaient être une assurance raisonnablement satisfaisante—que cet emplacement serait pris pour la construction des bâtiments projetés. Les travaux de construction de l'édifice actuel ont été terminés quelque temps seulement avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir. J'aurais fait les mêmes remarques aux prédécesseurs des ministres actuels, s'ils étaient encore à la tête des affaires du pays. J'ignore si ces représentations auraient eu plus de succès, mais certainement nous n'aurions pu être plus ignorés que nous ne le sommes maintenant. L'ancien gouvernement, quelles que soient ses fautes, a du moins rempli une partie de la convention faite avec la ville, car il a construit la salle d'exercice splendide que nous avons maintenant. On lui avait représenté qu'il fallait terminer cet ouvrage. On est porté à croire que les gouvernements ne s'empressent pas d'agir dans les affaires de ce genre. Je ne désire pas, M. le président, en soulevant cette question, enlever la responsabilité qui incombe à l'ancien gouvernement, ni jeter un blâme immérité sur le ministère actuel. Cependant, le ministre de la Milice reconnaît lui-même que la milice de Toronto manque des quartiers et des salles d'armes qu'il lui faudrait. Mon honorable ami a jugé à propos d'augmenter l'effectif de la troupe de cavalerie. Le besoin de quartiers, de salles d'armes et d'exercice supplémentaires devient donc encore plus grand ; par conséquent, j'ai raison d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question.

Peu m'importe que le ministre juge à propos de se disculper en jetant toute la responsabilité sur ses prédécesseurs qui n'ont

pas terminé cet édifice en deux ans. Cela ne me regarde pas, je suis convaincu qu'il devrait faire exécuter les travaux dont il a reconnu lui-même la nécessité, lorsqu'il a dit que les bâtiments en question devaient être terminés et que nos différents régiments devaient avoir l'espace et les quartiers qu'ils demandent et dont ils ont un évident besoin.

M. MONET : Je n'ai pas compris la réponse du ministre de la Milice à la question que lui a posée l'honorable député de Jacques-Cartier, au sujet de la création de nouvelles unités dans notre milice permanente. La rumeur publique veut qu'il y ait trois nouvelles unités de créées. J'aimerais savoir de l'honorable ministre si ce bruit est vrai et à quel endroit seront établies ces nouvelles compagnies.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette question est un peu prématurée, mais je puis dire que l'effectif de cette milice sera augmenté. Mais dire où seront établies ces nouvelles compagnies, cela m'est impossible, car la question n'a pas encore été définitivement réglée, et je ne crois pas qu'il soit opportun de parler maintenant de cette affaire.

M. GALLERY : Je voudrais demander au ministre de la Milice quelles sont les raisons qui l'engagent à réclamer de la cité de Montréal les frais encourus par l'appel de la milice sous les armes, lors de la récente grève des débardeurs. Le conseil de ville de Montréal a discuté cette question et, comme je fais partie de ce conseil, je voudrais obtenir le renseignement que je demande.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami n'a pas entendu, je crois, la discussion qui s'est faite ce soir. On a démontré qu'en vertu de la loi, le gouvernement n'avait aucune responsabilité directe dans cette affaire. Le ministre de la Justice a prouvé avec beaucoup de clarté que, dans le cas où une émeute est imminente, le maire de la ville peut s'adresser à l'officier commandant la milice du district pour obtenir le secours des milices afin d'aider l'autorité municipale. La loi stipule encore que la municipalité devra payer les miliciens et que, si cette dernière néglige d'acquitter ce paiement, le gouvernement pourra prendre à même le revenu consolidé l'argent suffisant pour payer les troupes ; l'officier commandant qui a appelé les soldats sous les armes, devra immédiatement prendre les moyens de percevoir cet argent de la corporation intéressée.

M. GALLERY : Je désire faire observer au ministre que la propriété menacée appartient au gouvernement, que la cité de Montréal ne peut retirer cinq cents de taxe de ces terrains, et qu'elle n'a pas à s'en occuper. Nous avons voulu imposer certaines taxes sur des remises et des hangars construits à cet endroit, et nous avons soumis ce cas à la législature de Québec ; celle-ci s'est prononcée contre nous. Pourquoi le gouvernement ne protégerait-il pas sa propriété, comme il l'a fait par le passé ?

M. MONK : Mon honorable ami de la division Sainte-Anne de Montréal n'était peut-être pas présent lorsque le gouvernement nous a affirmé que la ville de Montréal n'aura rien à payer sous ce rapport, quant à présent. Si je ne me trompe, le ministre de la Milice a dit clairement qu'il n'exigera de paiement de la ville de Montréal, qu'après que Valleyfield aura payé ce qu'on lui réclame dans un cas semblable. Mon honorable ami peut donc être certain qu'on n'exigera rien de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En vérité, je n'ai rien dit dans ce sens. Je veux, cependant, faire remarquer à mon honorable ami qu'il importe peu, lorsqu'une émeute est imminente, de considérer si la propriété menacée appartient au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial ou à la ville. Le Conseil de ville de Montréal doit maintenir l'ordre dans les limites de cette ville, et la loi lui indique quels sont les moyens à prendre, quelles sont les parties qui doivent payer les dépenses nécessitées pour le maintien de l'ordre.

M. WARD : Avant de passer à un autre crédit, je veux appeler l'attention du ministre sur un item un peu extraordinaire, que je trouve à la page Q—44 du rapport de l'auditeur général. Cet item se rapporte aux dépenses portées au crédit des propriétés militaires, et il semble bien étrange, en vérité. Je vois ici que la société Côté Frères a fait certains travaux de réparations aux murs de Québec, et que ces messieurs ont reçu $376.98 pour avoir surveillé cet ouvrage. On serait porté à croire que ces personnes, après avoir reçu une somme aussi rondelette, ont réparé leurs propres outils, mais, on se tromperait, car je trouve ici un item se rapportant aux réparations de 728 douzaines d'outils ; on a payé $130 pour ces réparations, soit 13 cents par outil. Cela me semble hors de toute proportion avec l'ouvrage exécuté. J'espère que le ministre fera une enquête pour connaître ce qu'étaient ces outils.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ignore tout cela, mais je ferai une enquête.

On fait rapport de quelques résolutions.

Sur proposition du ministre de la Milice, la séance est levée à minuit.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 28 mai 1903.

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

### ACTE DES BREVETS—AMENDEMENTS.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 184) pour amender de nouveau l'Acte des brevets, et je crois que quelques explications sont nécessaires. C'est la décision rendue par le cour Supérieure, au mois de décembre dernier, dans la cause de Power contre Griffin, qui nécessite l'adoption immédiate de ce bill. Cette décision a eu pour effet de modifier considérablement la pratique généralement suivie dans le département, et même de créer du doute sur la validité de certains de ses actes. Le bill renferme aussi plusieurs autres modifications demandées par les inventeurs ou porteurs de brevets et les courtiers de brevets. On a d'abord fait disparaître le doute créé par la décision de la cour Suprême quant aux pouvoirs du sous-commissaire des brevets ou de celui qui fait fonction de sous-commissaire des brevets. Le jugement lui-même ne se prononce pas sur les pouvoirs de ces deux fonctionnaires, mais quelques-uns des juges ont laissé entendre que le sous-commissaire et celui faisant fonction de sous-commissaire des brevets avaient accompli certains actes que, dans leur opinion, le commissaire a seul le droit de faire.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont ces actes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Prolonger le délai accordé pour commencer la fabrication dans le pays, et le délai accorder par l'Acte des brevets pour importer les articles brevetés.

Dans le bill y a aussi une modification importante concernant la période de validité d'un brevet obtenu au Canada. D'après la loi actuelle un brevet canadien devient caduc et nul du moment qu'un brevet semblable obtenu dans un autre pays prend fin. Ceci est une relique des temps anciens; on l'a déjà fait disparaître de la loi des brevets en Angleterre, aux Etats-Unis et dans d'autres pays; et tous ceux qui, au Canada, s'intéressent à ces questions sont d'avis qu'un brevet canadien ne devrait pas devenir caduc et nul, uniquement parce qu'un brevet semblable a pris fin dans un autre pays. Par cet amendement la période de validité d'un brevet canadien sera entièrement indépendante de la durée de la validité du même brevet dans un pays étranger.

Dans l'administration de la loi des brevets nous avons aussi constaté certaines difficultés relatives à l'annulation des brevets pour cause de non fabrication dans le pays. Il existe un très grand nombre d'articles qu'il est impossible de fabriquer tant qu'ils ne sont pas demandés, comme, par exemple, un brevet pour bassin de radoub. L'occasion peut ne pas se présenter de construire un bassin de radoub pendant plusieurs années et au cours desquelles le délai accordé pour commencer l'exploitation du brevet aura expiré.

Il y a d'autres brevets pour des procédés qu'il n'est pas nécessaire d'exploiter, tant que l'article auquel ces procédés sont appliqués n'est pas lui-même fabriqué dans le pays. Il n'est pas juste, dans ce cas, d'annuler le brevet, sous prétexte qu'il n'a pas été utilisé dans un certain délai. En Angleterre on a adopté un système d'affermage et le bill propose d'introduire ici le système anglais et de l'appliquer à cette catégorie de brevets quand le porteur du brevet le demande et quand le commissaire des brevets considère que le brevet est de telle nature qu'il est préférable d'en permettre la location plutôt que de l'annuler pour défaut de fabrication ou d'exploitation dans le pays.

De plus, comme la décision de la cour Suprême établit que certains actes du sous-commissaire ou de celui faisant fonction de sous-commissaire des brevets étaient ultra vires, le bill propose de valider les actes accomplis par ces fonctionnaires. Nous demandons aussi de faire revivre certains brevets annulés, soit pour défaut de fabrication dans le pays, soit parce que la permission de ne pas fabriquer dans les délais règlementaires a été accordée par les fonctionnaires du département d'une manière que la cour Suprême considère comme illégale.

L'honorable M. HAGGART : Jusqu'à quel point donnez-vous à la loi un effet rétroactif ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je donnerai plus de détails, dans quelques instants ; pour le moment j'explique l'économie du bill. Un autre amendement concerne l'administration du bureau des brevets, dans le but de faire disparaître certaines difficultés qui pourraient surgir plus tard. La loi actuelle exige que tous les documents se rapportant aux brevets soient ouverts à l'examen du public. Cette disposition s'applique même aux demandes de brevets avant que ce dernier ait été accordé. Cette manière d'interpréter la loi expose un solliciteur de brevet à se faire voler son invention, si un étranger peut examiner des documents qui devraient être strictement confidentiels. Le bill exempte les demandes de brevet des dispositions de cet article, et en fait des documents confidentiels, absolument comme les " caveat," jusqu'à ce que le cas ait été décidé et réglé par le département.

Un autre article du bill concerne le tarif des honoraires à payer pour la ré-émission d'un brevet ; le tarif n'est pas changé, mais rendu plus clair. Le tarif tel que rédigé a donné lieu à des contestations et les solliciteurs de brevet prétendent que l'interpréta-

tion des fonctionnaires du département n'est pas conforme au texte de la loi ; le bill est rédigé de manière à rendre cet article plus clair.

Le bill pourvoit aussi à la prolongation dans certaines circonstances, du délai dans lequel le porteur d'un brevet peut importer l'article breveté. Un article du bill protège les droits qui auraient pu être acquis par la décision de la cour Suprême, dont les résultats sont un peu modifiés par le présent bill. Nous demandons encore de faire revivre rétroactivement certains brevets qui sont actuellement annulés ; mais nous protégeons les droits acquis pendant le temps qu'ils étaient nuls. L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) m'a demandé en quoi la loi aurait un effet rétroactif. Je crois que le premier article du bill qui se rapporte à cette question est l'article 9 :

La validité de toute prorogation de délai jusqu'à présent accordée, ou supposée avoir été accordée en vertu du paragraphe 2 de l'article 37 du dit acte, pour une période de deux ans, tel que limitée par le dit article, ou par le dit article tel que présentement amendé, pour commencer la construction ou la fabrication d'une invention brevetée, ou pour une période de douze mois, tel que limitée ci-devant, pour l'importation de l'invention brevetée, ne pourra pas être attaquée parce que—

(a) Telle prorogation aura été ou sera supposée avoir été accordée par le sous-commissaire des brevets, ou par quelqu'un faisant fonction de sous-commissaire des brevets et remplissant les fonctions de sous-ministre de l'Agriculture, en vertu des dispositions de l'Acte du service civil, au lieu d'avoir été accordée par le commissaire des brevets ; ou parce que

(b) Dans le cas de l'invention à laquelle telle prorogation s'applique, il aura été ou sera supposé avoir été accordé une prorogation antérieure ou des prorogations antérieures de deux ans ou de douze mois, selon ce cas.

La cour Suprême a décidé que le commissaire des brevets peut accorder une prolongation du délai, mais pas plus d'une Précédemment, c'était l'habitude du département d'accorder plus d'une prolongation. Le bill valide les prolongations déjà accordées, mais à l'avenir, il ne sera plus accordé qu'une seule prolongation.

L'honorable M. HAGGART : Que faites-vous des droits acquis par l'annulation d'un brevet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un article spécial protège soigneusement tous les droits acquis en vertu de la loi.

M. INGRAM : Supposons qu'un brevet expire cette année ; pourrait-on le faire revivre dans deux ans d'ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; le bill ne valide que les brevets qui existeront jusqu'à la mise en vigueur des nouveaux règlements dans le département. L'article 10 contient aussi une disposition rétroactive. Il se lit comme suit :

1. La validité d'un brevet tel que ci-dessus acordé ne pourra pas être attaquée parce que le breveté aura failli à l'obligation de construire ou fabriquer l'invention brevetée, pourvu que ledit breveté, dans un délai de deux ans de la date du brevet, accordé pour la construction ou fabrication, ou avant l'expiration d'une prorogation autorisée de ce délai, soit devenu, et ait depuis continué à être prêt à livrer lui-même l'invention brevetée ou à affirmer le droit de s'en servir, à des conditions raisonnables, à quiconque en fera la demande.

2. Dans le cas d'un brevet dont la validité est garantie par le paragraphe 1 de cet article le breveté ou ses représentants légaux devront, (a) dans les six mois qui suivront l'adoption du présent acte commencer et ensuite continuer sans interruption au Canada, la construction ou la fabrication de l'invention brevetée, de telle manière que toute personns désirant en faire usage puisse l'obtenir, ou puisse se la faire construire ou fabriquer, moyennant un prix raisonnable, à une manufacture ou établissement destiné à sa confection ou fabrication au Canada, ou (b) dans lesdits six mois, demander et obtenir par la suite, un ordre du commissaire, conformément à l'article 7 du présent acte rendant ledit brevet sujet aux dispositions contenues dans ledit article, à défaut de quoi, ledit brevet et tous les droits et privlèges qu'il comporte prendront fin et le brevet deviendra nul et de nul effet.

Ceci se rapporte à une ancienne décision du bureau des brevets, donnée en 1877.

M. INGRAM : Modifiez-vous l'ancienne loi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; le texte de l'ancienne loi est bien différent de celui de ce bill, parce que la décision de la cour Suprême a complètement renversé celle de M. Taché en 1877, et aussi parce que ce tribunal prétend que la décision en vertu de laquelle le bureau des brevets a été administré depuis, était fausse et erronée. Cet article stipule que les brevets existants dont les porteurs se sont conformés à la décision de M. Taché, seront valides, pouvu que les porteurs, dans un temps donné, se conforment aux dispositions nouvelles du bill. Il n'est que juste d'accorder ce droit aux porteurs de brevets qui ont perdu leurs droits pour s'être conformés à la décision de M. Taché.

M. R. L. BORDEN : Comment en donnez-vous avis aux porteurs de brevets ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un détail qui regarde l'administration ; mais je crois que l'adoption de la loi et sa publication dans le statut seront un avis suffisant.

M. R. L. BORDEN : Cela peut constituer un avis, légalement parlant, mais, en réalité ce n'en est pas un.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney A. Fisher) : Malgré le travail que cela imposerait nous pourrions adresser des avis à tous les porteurs de brevets dont nous avons les adresses, mais il y en a un très grand nombre avec lesquels nous n'avons aucune relation et dont nous ignorons les adresses.

M. R. L. BORDEN : Combien de brevets sont annulés par cette décision de la cour Suprême ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y en a tant, pour une raison ou pour une autre, que je n'en saurais dire le nombre, dans le moment.

M. INGRAM : Dans le cas d'un brevet dont la fabrication ou l'exploitation n'aura pas été commencée dans les deux ans, le délai sera-t-il prolongé par ce bill ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les porteurs de brevets auront six mois pour se conformer à la nouvelle loi. Ce bill fait aussi revivre les brevets annulés parce qu'ils ont pris fin dans d'autres pays. Ici encore la loi aura un effet rétroactif, et les droits acquis sont partagés. Il y a une disposition générale dans le bill pour la protection de ces droits acquis et le ministère de la Justice ainsi que le sous-ministre de mon département, qui est un avocat, considèrent qu'elle est amplement suffisante pour protéger tous ceux qui auraient pu acquérir des droits en vertu de la décision de la cour Suprême. Je puis ajouter que cette décision a pris tout le monde par surprise, car la jurisprudence semblait fermement établie, depuis 26 ans, et ce n'est qu'au mois de décembre dernier que ce changement a été fait. Le ministère de la Justice et mon sous-ministre approuvent entièrement la décision de la cour Suprême, mais je crois que l'administration d'un département important basée sur une interprétation erronée de la loi, est une preuve de la nécessité d'un avocat comme sous-ministre et je me félicite d'avoir été assez heureux pour me procurer les services d'un homme aussi compétent. Sa nomination assurera une administration plus satisfaisante dans une branche du service que requiert des connaissances légales approfondies.

M. INGRAM : Sera-t-il nécessaire de venir devant le parlement avec un bill pour faire revivre un brevet annulé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La plupart des bills qui nous sont soumis pour faire revivre des brevets expirés, proviennent de la négligence des porteurs de ces brevets. Le bill actuel ne concerne en rien les cas de simple négligence, et n'a d'autre but que de remédier à un état de choses causé par le fait du département et non par la négligence du porteur du brevet. La Chambre aura, comme avant, le droit d'adopter des bills d'intérêt privé pour valider un brevet quelconque.

M. INGRAM : Le ministre m'a semblé dire qu'il avait nommé un avocat comme sous-ministre de l'Agriculture. N'est-ce pas le premier commis qui a à faire presque tout l'ouvrage du commissaire des brevets ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, c'est le sous-commissaire des brevets qui a le contrôle du département des brevets, et il est en même temps sous-ministre de l'Agriculture. Le premier commis exerce bien le même contrôle que les premiers commis des autres départements, mais c'est le ministre qui est tout d'abord et directement responsable et qui contrôle l'ouvrage par l'entremise de son assistant, le commissaire des brevets. Le sous-ministre de l'Agriculture a toujours été et est encore chargé de s'occuper de cette partie de l'ouvrage du département qui ne concerne pas l'agriculture et c'est ce qui constitue une de ses principales occupations. Mon honorable ami le sait bien, les différentes branches du département qui sont consacrées à l'agriculture sont sous la direction d'experts et de spécialistes, mais il n'en a pas encore été ainsi des branches de ce département qui sont étrangères à l'agriculture. Il est donc nécessaire que quelqu'un puisse s'en occuper en qualité de sous-ministre.

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

## INTERPELLATIONS.

### GEORGE ROY, DE QUEBEC, INSPECTEUR DES CUIRS.

M. CASGRAIN (par M. Taylor) :

1. Est-ce que M. George Roy, de Québec, est à l'emploi du gouvernement comme inspecteur général des cuirs et peaux ?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été ainsi nommé ?
3. Quel est son salaire ?
4. Est-ce un nouvel emploi ?
5. Quels sont les endroits où il exerce les devoirs de sa charge ?
6. A-t-il fait, depuis sa nomination, quelques inspections se rattachant à son emploi ?
7. Dans l'affirmative, quand, combien et où telles inspections ont-elles été par lui faites ?
8. Est-ce qu'en outre de son salaire, il lui est alloué des frais de voyage dans le cas de déplacement pour inspections ?

Le MINISTRE DU COMMERCE :

1. M. George Roy, de Québec, est au service du gouvernement comme inspecteur en chef des peaux.
2. Il a été nommé en vertu du paragraphe 3 de l'article 2 de l'Acte d'inspection générale, le 12 juillet 1897.
3. $1,500.
4. C'était une nouvelle fonction.
5. Il a été informé par lettre qu'il aurait à contrôler les inspecteurs des peaux de Montréal, de Toronto, d'Hamilton, de London et d'autres endroits, selon le cas.
6. Depuis qu'il est nommé il a contrôlé les inspecteurs de différents endroits.
7. Quand les circonstances l'exigeaient ou qu'il recevait du département un ordre spécial à cette fin.
8. Lorsque l'exécution de ses devoirs exige qu'il s'absente, nous lui payons ses frais de voyage.

MANITOBA—JUGES DES COURS DE COMTE—TRAITEMENT.

M. LaRIVIERE :

1. L'honorable ministre de la Justice a-t-il reçu des juges des cours de comté du Manitoba un mémoire ou une pétition demandant que leur traitement fût augmenté de mille dollars ?

2. Le gouvernement se propose-t-il de présenter, pendant cette session, quelque mesure pourvoyant à un traitement plus équitable pour les juges des hautes cours et des cours de comté du Manitoba et des Territoires ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas. Fitzpatrick) :

1. J'ai reçu un mémoire de cette nature.

2. Le gouvernement a mis cette question à l'étude, mais il n'en est pas encore arrivé à une décision finale.

BUREAUX DE CONCILIATION.

M. BELL :

1. Combien de " conseils de conciliation " ont été enregistrés en vertu de l'article 3 de l'Acte de conciliation de 1900 ? (b) Combien de ces conseils sont encore en existence ? (c) En combien de cas, les services desdits conseils ont-ils été invoqués pour régler des conflits ouvriers ? (d) En combien de cas lesdits services ont-ils été invoqués avec succès ?

2. En combien de cas, des enquêtes sur des conflits ouvriers ont-elles été instituées par le ministre du Travail, en vertu du paragraphe (a), clause 1 de l'article 4 dudit acte ?

3. Combien de demandes ont été faites pour la nomination, par le ministre du Travail, de conseils de conciliation, en vertu du paragraphe (c), clause 1 de l'article 4 dudit acte ? (1) Par des patrons ? (2) Par des ouvriers ? (b) En combien de cas, a-t-on donné suite à ces demandes ?

4. En combien de cas a-t-il été demandé au ministre du Travail de nommer des arbitres en vertu du paragraphe (d), clause 1 de l'article 4 dudit acte ? (b) En combien de cas a-t-on accédé à ces demandes ?

5. En combien de cas un mémoire du règlement du conflit ouvrier, comme résultat de la nomination de ces conciliateurs ou arbitres, a-t-il été remis au ministre du Travail en vertu de la clause 3 de l'article 4 dudit acte.

6. En combien de cas l'Exécutif, en vertu de l'article 7 dudit acte, a-t-il nommé une commission pour faire une enquête sous serment au sujet de conflits ouvriers ? (b) En combien de cas a-t-on demandé la nomination d'une telle commission ?

7. En combien de cas le ministre du Travail a-t-il nommé une personne pour recommander d'établissement de conseils de conciliation, en vertu de l'article 9 dudit acte ? (b) Combien de conseils de conciliation ont été établis comme résultat de cette décision ? (c) Combien de conseils de conciliation ainsi établis sont encore en existence ?

8. Combien a coûté l'application de l'Acte de conciliation de 1900, chaque année, depuis la mise en vigueur dudit acte ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne s'est pas encore fait d'enregistrement par rapport à aucun conseil de conciliation en vertu de l'article 3 de l'Acte de Conciliation de 1900. Cette réponse couvrira toutes les subdivisions de la première question.

2. Le ministre du Travail n'avait jamais eu occasion d'instituer d'enquête à propos de différends concernant les ouvriers en vertu de l'acte en question.

3. Depuis la création du département du Travail, il s'est fait vingt requêtes demandant au ministre du Travail de nommer quelqu'un pour agir comme conciliateur dans les différends relatifs à l'industrie. 1. Deux de ces requêtes ont été faites par des patrons ou par certains de leurs représentants, et les vingt-deux autres, par des employés. (b). Le département s'est occupé de toutes ces requêtes-là.

Il n'a pas été demandé par les deux parties à un différend qu'un arbitre fût nommé en vertu du paragraphe (d) clause première de l'article 4 dudit acte.

5. Il n'a jamais été présenté au ministre du Travail de mémoire relatif au règlement d'un différend en vertu de l'Acte de Conciliation, si ce n'est sous forme de rapport officiel au sujet de ce qu'avait fait le conciliateur et qu'on a publié dans la " Gazette du Travail " le mois suivant.

6. Il n'a pas été nommé de commissaire en vertu de l'article 7 de l'Acte de Conciliation, et il n'a pas été demandé au département d'en nommer.

7. Personne n'a été nommé par le ministre du Travail pour s'occuper de créer des bureaux de conciliation en vertu de l'article 9 dudit acte.

8. Au département du Travail il n'est pas tenu un compte spécial et distinct de ce qu'a pu coûter l'application des dispositions de l'Acte de Conciliation, les seuls déboursés relatifs aux cas de conciliation étant les frais de voyage des fonctionnaires du département et qui se chiffrent comme suit :

| | |
|---|---|
| 1900-1901 | $250.30 |
| 1901-1902 | 1,010.33 |
| 1902-1903, jusqu'au 1er mai | 496.20 |

PERCEPTEUR DES DOUANES A BATHURST, N.-B.

M. WILMOT :

1. Le ministère des Douanes sait-il que P. J. Veniot, percepteur au port de Bathurst, N.-B., s'est absenté de son bureau 49 jours, à diverses dates, entre le 12 juin 1902 et le 28 mars 1902 ?

Ledit percepteur avait-il la permission de s'absenter dans cet intervalle ?

3. Le ministre sait-il que le sieur Veniot est un partisan politique militant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Il n'est pas à la connaissance du département des Douanes que P. I. Veniot, percepteur des douanes à Bathurst, N.-B., se soit absenté de son bureau quarante-neuf jours, à différentes dates, entre le 12 juin et le 28 mars 1903.

2. Le percepteur n'a eu que les trois semaines ordinaires de congé du département durant ladite période.

3. Il n'est pas à la connaissance du département que le sieur Veniot soit un partisan politique militant.

SERVICE METEREOLOGIQUE.

M. WILMOT :

1. Le docteur Mehan a-t-il été renvoyé du service météréologique de Bathurst, N.-B. ?
2. Dans l'affirmative, pour quel motif ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Oui.
2. Nous avons désaffecté ce poste.

MAITRE DU HAVRE, BATHURST, N.-B.

M. WILMOT :

1. Michael Daly a-t-il été destitué de la charge de maître de havre au port de Bathurst, N.-B.?
2. Dans l'affirmative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Oui.
2. Dans l'intérêt public.

LE PILOTE NAZAIRE HATCHEY.

M. WILMOT :

1. Le pilote Nazaire Hatchey a-t-il été nommé maître du havre de Bathurst, N.-B.?
2. Dans l'affirmative, est-il légalement éligible comme pilote, pour remplir cette charge ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Oui.
2. Le fait d'être pilote ne le rend pas inhabile à remplir ce poste.

BOUEES DANS LE HAVRE DE BATHURST, N.-B.

M. WILMOT :

1. Pourquoi l'entreprise de la pose des bouées dans le havre de Bathurst a-t-elle été enlevée à P. J. Burns ?
2. Cette entreprise a-t-elle été accordée à Nazaire Hatchey sans soumission ?
3. Dans l'affirmative, pourquoi des soumissions n'ont-elles pas été demandées ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. L'entreprise n'a pas été retirée à M. Burns. Le contrat expirait le 12 mars dernier.

2. On a nommé au commencement d'avril M. Nazaire Hatchey maître du havre de Bathurst, et il a reçu instruction comme officier de ce département de prendre charge du service des bouées, le coût ne devant pas excéder le prix de la première adjudication et de fournir les pièces justificatives en rapport avec l'ouvrage.

3. On n'a pas demandé de soumissions parce que l'ouvrage a été confié à un agent du gouvernement qui est en même temps pilote et sait où placer les bouées dans l'intérêt de la navigation. On a inauguré un meilleur mode d'inspection du service des bouées sur la côte nord du Nouveau-Brunswick en envoyant un steamer pour voir à chaque port si les travaux y sont convenablement faits, afin de prévenir toute plainte au sujet du service. Grâce à ce système nous changerons peut-être le nombre de bouées de temps à autre si c'est nécessaire, et les prix d'entreprise n'en seront pas affectés, comme il arriverait si cela devait se faire à l'entreprise.

MISCOU, N.-B.—GARDIEN DU PHARE.

M. WILMOT :

1. Robert Rivers a-t-il été destitué comme gardien de phare à Miscou, N.-B.?
2. Dans l'affirmative, reçoit-il une pension de retraite ?
3. Quel en est le chiffre, et quelqu'un a-t-il été autorisé par Rivers à retirer une partie de cette pension ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :

1. Il n'a pas été destitué.
2. Il a été mis à la retraite et il touche $250 par année.
3. Non, le ministère n'en connait rien.

TERRAIN DANS LA VILLE DE LEVIS—ACHAT PAR LE GOUVERNEMENT.

M. CASGRAIN, par M. Pope :

1. Le gouvernement a-t-il acheté, en 1900, ou vers cette époque, de A. H. Murphy ou de mademoiselle Murphy, un certain lot de terre situé dans la ville de Lévis, afin de donner plus d'étendue au terrain qu'il possédait déjà dans cette ville, pour l'usage de l'Intercolonial ou pour autres fins ?
2. Quel prix, par pied, a été payé pour ledit lot ainsi acheté des personnes sus-nommées ?
3. Combien de chèques ont été émis en paiement du prix par le gouvernement pour ledit lot, à qui ces chèques étaient-ils payables, et quel était le montant de chaque chèque ?
4. Quel prix total le gouvernement a-t-il payé pour ou en rapport avec ledit achat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) :

1. Oui.
2. Nous avons payé $1.75 le pied le terrain que nous avons pris.
3. Deux chèques, l'un de $7,336.40 en faveur de Laura Murphy et de E. Lemieux, agent du ministère de la Justice, et l'autre, de $8,252.60 en faveur de la succession de feu sir J. A. Chapleau, et de E. Lemieux, agent du ministère de la Justice.
4. Nous avons payé $15,589 tout le terrain que nous avons pris.

USAGE DU " MINTO ", STEAMER DU GOUVERNEMENT.

M. BELL :

1. Le steamer du gouvernement, le " Minto ", a-t-il été envoyé de Pictou aux îles de la Madeleine le 18 mai, pour transporter certains passagers ?

2. Les passagers en question étaient-ils chargés de quelque mission pour ou par le gouvernement ?
3. Le bateau régulier qui transporte la malle part-il le même jour ?
4. Dans l'affirmative, pourquoi le "Minto" a-t-il été mis en réquisition pour transporter les personnes en question ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) :
1. Oui.
2. Non.
3. Je l'ignore.

## MEMBRES DU PARLEMENT NOMMES A DES EMPLOIS LUCRATIFS.

M. ROCHE (Marquette), par M. Taylor :

1. Combien de membres ou ex-membres de la Chambre des communes ont été nommés à des emplois lucratifs dépendant de la couronne depuis le 13 juillet 1896 ? (a) Quels sont leurs noms ? (b) A quels emplois ont-ils été nommés?
2. Combien de membres ou ex-membres du Sénat ont été nommés à des emplois lucratifs dépendant de la couronne depuis le 13 juillet 1896 ? (a) Quels sont leurs noms ? (b) A quels emplois ont-ils été nommés ?
3. Combien de membres ou ex-membres de la Chambre des communes ont été appelés au Sénat depuis le 13 juillet 1896 ? (a) Quels sont leurs noms ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je prierais l'honorable député de faire plutôt une motion demandant un rapport.

## CONFERENCE COLONIALE—RAPPORT.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on passe à l'appel des ordres du jour, j'appellerai de nouveau l'attention du premier ministre sur un point que j'ai déjà eu l'occasion de lui signaler. On n'a encore communiqué à cette Chambre aucun document relatif à la conférence coloniale. Quelques membres du parlement ont peut-être pu se procurer copie des documents déposés sur le bureau de la Chambre impériale, mais cette Chambre-ci en est encore à ignorer complètement les résultats de cette conférence, à moins qu'on ne l'ait mise en possession de ces documents pendant mon absence. Lorsque j'ai abordé cette question il y a quelque temps, le premier ministre m'a semblé dire que rien ne s'opposait à ce que les documents fussent communiqués à cette Chambre; ils devraient donc se trouver aujourd'hui entre les mains de tous les députés. C'est ce que je voudrais et je crois avoir absolument raison. Je demanderai donc au premier ministre si cela peut se faire, et s'il lui est possible également de déposer sur le bureau de cette Chambre tous les documents qui n'auraient pas été déposés sur le bureau du parlement impérial et qui pourraient concerner tout particulièrement le Canada représenté à la conférence coloniale. Je demanderai aussi qu'on fasse imprimer ces documents aussitôt que possible après les avoir déposés afin que tous les députés puissent les avoir avant que la session soit terminée.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois informer l'honorable député, (M. Borden, Halifax) qu'il n'existe pas d'autres documents que ceux contenus dans le rapport publié par le gouvernement impérial, et par conséquent il n'y a plus rien à déposer sur le bureau. Quant au désir qu'on a exprimé au sujet de l'impression du rapport pour l'édification des députés, c'est une demande légitime et des instructions dans ce sens seront données incontinent.

## SUBSIDES—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : De l'agrément de la Chambre, je me propose, M. l'Orateur, avant que nous abordions l'étude du budget des dépenses, de faire l'exposé d'usage touchant la situation du chemin de fer Intercolonial. Et d'abord, nous étudierons ensemble le budget des recettes et des dépenses du chemin de fer, pour le dernier exercice. Les recettes du chmin de fer pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, se répartissent comme suit :

RECETTES, 1902.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | $1,770,941 |
| Marchandises | 3,664,513 |
| Colis postaux et messagerie | 255,921 |
| Total | $5,671,385 |

Etablissons la comparaison avec les recettes de l'exercice finissant le 30 juin 1901 :

RECETTES, 1901.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | $1,607,166 |
| Marchandises | 3,121,006 |
| Colis postaux et messagerie | 244,063 |
| Totaux | $4,972,235 |

Les recettes de l'exercice finissant le 30 juin 1902 accusent donc une augmentation de $699,150 relativement à celles de l'exercice précédent. Au cours de ces deux exercices, il y avait 1,314 milles de voie ferrée en exploitation. Pour l'exercice 1902, les recettes ont été de $4,313 par mille, tandis que pour l'exercice 1901, elles n'ont atteint que $3,782 par mille, soit une augmentation de $531 par mille. Les recettes brutes par mille de trains, en 1902, ont été de $93.46, contre $79.39 en 1901. Il ressort de cette statistique qu'en 1902, le trafic des voyageurs accuse une augmentation de $164,000 relativement à 1901, tandis que pour la même période, le trafic des marchandises accuse un accroissement de recettes de $523,500, soit un gonflement dans les recettes globales de $700,000 pour l'exercice en question.

Voici un tableau comparatif des recettes de l'exercice 1902 et de celui de 1896, l'année précédant celle où j'ai pris la direction du ministère :

ETAT COMPARATIF DES RECETTES DE 1896 ET DE 1902.

| | 1896. | 1902. | Augmentation pour 1902. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs.. .. ..$ | 971,000 | $1,770,941 | $ 799,600 |
| Marchandises.. .. | 1,788,800 | 3,644,513 | 1,855,700 |

Il ressort de là qu'en 1902, les recettes du transport des marchandises ont atteint le chiffre de $2,000, soit le double de celles de 1896, tandis que celles provenant du transport des voyageurs ont été, à $174,000 près, presque le double de celles de 1896. Or, afin que la comparaison du volume des recettes entre les deux années soit absolument loyale, j'ai ajouté le pour-cent de l'augmentation du parcours par mille, de sorte que le calcul des recettes de 1896 et de 1902 se trouve sur une base uniforme. L'augmentation du parcours en milles a été de quinze pour cent, et en tenant compte de ce pour-cent, je constate que relativement à 1896, le trafic des voyageurs et des marchandises en 1902 accuse une augmentation de $653,882 et de $1,587,379 respectivement. Les recettes du service postal et de l'express des voyageurs sont, comme de raison, relativement minimes et l'écart en faveur de 1902 est de $28,921. Si l'on tient compte des quinze pour cent du parcours en milles, l'augmentation en faveur de 1902 serait quelque peu inférieure à ce dernier montant.

Abordons maintenant la statistique des recettes brutes et des frais d'exploitation et établissons la comparaison. Je viens de le dire, les recettes brutes pour 1902 se sont élevées à $5,671,385.

Les dépenses de l'exploitation pour cette année ont atteint le chiffre de $5,574,563, ce qui laisse pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, $96,822 de recettes nettes. La comparaison des frais d'exploitation pour les années 1902 et 1896, y compris l'addition du parcours en milles de 1896, afin de le mettre sur la même base que celui de 1902, donne les résultats suivants :

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses d'exploitation, 1902 .... | | $5,574,563 02 |
| ' " 1896 .... | | 3,464,751'00 |
| Augmentation, 1902 sur 1896 .... | | 2,069,812 00 |

M. CLANCY : Les redevances sont-elles comprises dans cette statistique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, les redevances figurent dans tout ce calcul. Plus tard, je donnerai, par le menu, le compte des frais d'exploitation, surtout à l'article de l'entretien et de l'amélioration du chemin de fer. Toutefois, les détails que je vais donner, suffiront aux besoins de ma démonstration. Les principaux item qui figurent à ce chapitre des dépenses ont trait à l'entretien de la voie et des ouvrages qui s'y rattachent, aux réparations des locomotives et des wagons, à leur renouvellement, bref, à tous les frais d'entretien et d'amélioration du chemin de fer et à son outillage. En 1902, ces dépenses ont atteint le chiffre de $2,030,930, tandis qu'en 1896, y compris l'addition des quinze pour cent du parcours en milles afin de rendre la comparaison absolument loyale, ces frais se sont élevés à $1,532,077, soit un écart, en chiffres ronds, de $500,000. Ainsi, en 1902, nous avons dépensé à même les bénéfices du chemin de fer, pour l'amélioration de la voie ferrée et pour le perfectionnement de son outillage, bref, pour tout ce qui tend à réhausser la valeur et la capacité d'un chemin de fer, un demi-million de dollars de plus qu'il n'a été dépensé en 1896, dans le même but, sur un même parcours en milles. Et, bien que nous ayons fait cette dépense, notre budget, à la fin de l'exercice, accusait encore une plus-value de $96,000 et au delà.

Je vais m'écarter, pour un moment, de l'étude de la situation et de l'exploitation du chemin de fer pour le dernier exercice, afin de vous donner un état des opérations de l'exercice courant, jusqu'à une date aussi rapprochée que possible. L'état que je vais donner à la Chambre s'étend jusqu'à la fin de mars. Nous n'avons pas encore reçu l'état des recettes jusqu'à la fin d'avril. Nos recettes, pour les neuf mois écoulés de l'exercice courant, s'élèvent à $4,745,000, et celles pour la période correspondante du dernier exercice, à $4,184,000, soit une augmentation de $561,000 dans les recettes nettes pour les neuf mois de l'exercice en cours. Pour la même période, cette année, les dépenses d'exploitation se sont élevées à $4,775,000, relativement à $4,187,500, pour la période corerspondante du dernier exercice, soit un gonflement de dépenses de $570,000. Les recettes, pour les neuf mois, ont été de $4,745,000 et les dépenses d'exploitation, de $4,775,500. L'excédent des frais d'exploitation sur les recettes a été de $30,500. Le 31 mars de l'année dernière, notre budget accusait un déficit de $60,000, tandis que le 31 mars 1901, le déficit s'élevait à $130,000, et cependant à la fin de l'année fiscale 1902, notre budget accusait une plus-value de $96,800. Il serait peut-être à propos de dire ici à la Chambre la raison d'être de cet état de choses.

L'honorable M. HAGGART : Avant d'aller plus loin, le ministre voudrait-il bien nous dire le chiffre des dépenses imputables sur le capital, effectuées jusqu'au 31 mars ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je prie l'honorable député de bien vouloir ne pas m'interrompre en mêlant au débat la question des dépenses imputables sur le capital. Cette question ne saurait modifier en rien ni la nature ni la portée de l'état que je viens de soumettre.

L'honorable M. HAGGART : C'est tout simplement à titre de renseignement que j'ai posé cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne figure pas ici un sou valant de frais imputables sur le capital.

L'honorable M. HAGGART : Je le répète, c'est pour ma propre édification que je demande ce renseignement, et je n'entends nullement révoquer en doute l'exactitude de cette statistique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je donnerai à l'honorable député ce renseignement en temps utile. Je ne saurais, pour le moment, aborder cette question des dépenses inscrites au compte du capital sans nuire à ma démonstration.

L'honorable M. HAGGART : Comme il s'agit en ce moment du budget des recettes et des dépenses de l'Intercolonial, je pensais que le renseignement demandé figurait à ce relevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit en ce moment des sommes imputées sur le compte du revenu consolidé, des recettes brutes du chemin de fer d'une part et des dépenses de l'exploitation, d'autre part, et quant à la question des dépenses portées au compte du capital, elle n'intéresse en rien le débat. S'il ressortait de la comparaison établie entre les années précédentes et le dernier exercice que j'ai moins dépensé pour l'entretien de la voie ferrée et que j'ai consacré à ces travaux d'entretien des sommes imputables sur le compte du capital, l'honorable député serait en lieu de me demander ce renseignement. Or, pour le moment, sa question n'intéresse en rien le débat. J'ai démontré que nous avons dépensé pour l'exploitation du chemin de fer à même les recettes et non pas à même le capital, $500,000 de plus qu'il n'a été dépensé au cours de l'exercice 1896, exercice qui nous offre une bonne moyenne de l'administration de l'honorable député. Je réclame le bénéfice de la comparaison. J'ai prouvé que l'exploitation du chemin de fer en 1902 a donné des résultats bien supérieurs à ceux de 1896, sous l'administration de l'honorable député. Je reviens à l'éclaircissement que j'allais donner, quand l'honorable député a interrompu le fil de mon discours. Il y a certains mois de l'année où les frais d'exploitation du chemin de fer sont plus élevés et où le trafic est moins florissant que dans d'autres mois. Ainsi, au cours de l'hiver, de décembre à mars, l'entretien et l'exploitation de la ligne coûtent plus cher, tandis que le trafic est d'ordinaire plus faible ; de sorte que la situation financière, à la fin de mars, est moins brillante qu'à la fin de l'année, alors que les frais d'entretien diminuent et que les recettes se gonflent.

En 1902, nous avons réussi à transformer le déficit de $60,000 constaté le 31 mars, en un excédent de $96,800 le 30 juin. J'estime que, si tout va bien, comme je suis en lieu de l'espérer d'après les indications actuelles, nous serons en mesure d'inscrire à notre budget, à la fin de l'exercice en cours, une plus-value de $125,000. Je tiens à bien mettre en relief le fait très important et fort significatif que je signalais il y a un instant: c'est qu'à même les recettes provenant du trafic en 1902, nous avons dépensé dans la même proportion que sous les administrations précédentes, et que ces recettes nous ont fourni $500,000 de plus que nous avons consacrés à l'amélioration de la voie ferrée et au perfectionnement de l'outillage. Et que la Chambre le remarque bien : si nous nous étions contentés de maintenir le chiffre des dépenses d'entretien et d'outillage au niveau des administrations précédentes, je serais aujourd'hui en mesure de présenter mon budget à la Chambre, avec un excédent non pas de $96,800 mais de $596,000.

L'honorable député (M. Haggart) trouve matière à rire dans cette affirmation, mais il n'y a certainement pas lieu de s'en moquer. D'où est venu cet argent? Pour le coup, il n'est pas tombé des nues. Nous n'avons demandé ces ressources ni au capital ni à l'émission d'obligations. Ce n'est pas un don qu'on nous a fait ; non, mais c'est le fruit des bénéfices réalisés à même l'exploitation du trafic. Si nous avons été en mesure de dépenser $500,000 de plus, c'est que nous les avons gagnés. C'est là un fait qui comporte tout un enseignement, car, c'est une valeur de $500,000 ajoutée à notre chemin de fer. Qu'on le remarque bien, cette dépense de $500,000 n'a pas été effectuée pour gagner les recettes provenant du transport du trafic ; non, il s'agit de dépenses effectuées pour l'outillage et le perfectionnement de la voie ferrée. S'il nous a été possible de dépenser ce demi-million, c'est qu'il est le produit des profits réalisés dans l'exploitation ; et s'il est le produit de nos profits, comme on n'en saurait douter, alors la conclusion qui s'impose, c'est que l'administration du chemin de fer et le transport du trafic se sont faits dans des conditions plus favorables que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) ne l'a pu faire. Si, en 1896, l'honorable député eût dépensé $500,000 en améliorations et en perfectionnements il aurait inscrit à son budget un déficit de $555,000, au lieu de $55,000. Le fait saute aux yeux et il est tellement évident que toute argumentation devient inutile.

Quant il n'y aurait pas d'autres faits à signaler à la Chambre et au pays pour établir l'excellence de l'adminstration du chemin de fer Intercolonial, ce seul fait suffirait pour prouver qu'une ère de réforme et de progrès s'est ouverte pour ce chemin de fer, et qu'elle se traduit par des résultats fort tangibles.

Mais avant de terminer, je serai en mesure de signaler d'autres faits qui convaincront la Chambre et le pays, que sous l'administration actuelle, la situation du chemin de fer Intercolonial s'est améliorée d'année en année, au point qu'aujourd'hui elle nous offre un spectacle sans précédent dans l'histoire de cette administration.

Etudions, un instant, par le menu, quelques-unes de ces dépenses d'exploitation qui figurent dans la catégorie des travaux tendant à l'amélioration de la plateforme du chemin de fer et au perfectionnement de son outillage. J'ai adopté pour base de mon calcul le nombre même de milles exploités en 1896, et cela en justice pour l'honorable député (M. Haggart). Je tiens à agir à son égard comme s'il eût administré un chemin de fer du même parcours en milles que celui dont j'ai la gérance aujourd'hui. Toute autre comparaison eût été déloyale, et je veux me garder de toute injustice à cet égard, d'autant plus que cela atténuerait la valeur et la force de l'état que je vais établir. Aux dépenses effectuées par l'honorable député en 1896 pour l'entretien et le perfectionnement du chemin de fer, j'ajoute donc 15 pour 100, ce qui constitue l'écart entre le nombre de milles de cette époque et celui du jour. La comparaison de ces différents item avec les miens, mettra en relief les progrès accomplis.

ETAT COMPARATIF DES DEPENSES, 1896 ET 1902.

| | | |
|---|---|---|
| Réparation et renouvellement des machines, tenders, etc.. | $265,000 | $375,000 |
| Réparation des réservoirs, pompes, etc.. .. .. .. .. .. .. | 35,000 | 40,000 |
| Renouvellement et réparation de voitures à voyageurs.. .. | 74,750 | 117,400 |
| Wagons-poste et fourgons à bagages.. .. .. .. .. .. .. | 22,000 | 31,200 |
| Wagons à marchandises.... .. | 235,000 | 304,000 |
| Entretien du chemin.. .. .... | 406,000 | 492,000 |
| Rails et attaches.. .. .. .... | 62,100 | 69,500 |
| Traverses.. .. .. .. .. .. .... | 110,000 | 192,500 |
| Bois de construction et de charpente, ponts, garde-bestiaux.. .. .. .. .. .. .... .. | 94,870 | 181,000 |
| Bâtiments et quais.. .. .. .. | 71,000 | 100,000 |
| Outils.. .. .. .. .. .. .. .... | 9,500 | 17,500 |

Sous ces différents chefs figurent des dépenses imputables sur le même compte tant en 1896 qu'en 1902, et il en ressort qu'en 1902 il a été dépensé $526,000 de plus qu'en 1896.

M. BELL : Combien a-t-on dépensé de plus en 1902 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $526,000, c'est le chiffre précis. Il s'agit de dépenses demandées aux recettes, abstraction faite de celles effectuées à même le capital. Ainsi, la dépense demandée aux profits réalisés sur le chemin de fer Intercolonial dans le transport des marchandises et l'exploitation commerciale, en 1902 a dépassé de $526,000 celle de 1896. Or, cela ne s'applique pas seulement à l'exercice finissant le 30 juin, mais à plusieurs années. Nous améliorons constamment l'outillage et la voie de l'Intercolonial. Il n'est pas un seul voyageur qui n'avouera, après avoir passé par cette ligne, que sa situation depuis quelques années n'a cessé de s'améliorer.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ce chemin de fer s'améliore d'année en année et, sans vantardise, je puis bien affirmer que l'Intercolonial est un sujet de légitime orgueil et pour le gouvernement et pour le pays.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ce chemin de fer nous fait honneur, tant sous le rapport de la voie elle-même que sous celui de l'outillage et j'ajouterai, pour l'édification des députés de la gauche, que nous allons continuer à perfectionner et à moderniser notre voie ferrée.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un honorable député a affirmé qu'à son avis, chaque dollar de recettes gagné sur le chemin de fer Intercolonial coûte $1.10, et je l'avoue, dans la bouche d'un homme qui critique si vivement l'administration de l'Intercolonial et des chemins de fer de l'Etat et qui, me dit-on, s'est occupé d'affaires de chemin de fer sous une forme ou une autre, cette affirmation m'a passablement surpris. Il est possible que l'honorable député ait voulu plaisanter, ou bien s'il était sérieux, peut-être a-t-il voulu créer dans l'esprit du public l'impression que le chemin de fer est dans une situation défavorable, que l'accroissement du trafic ne fait qu'empirer le mal, et que pour chaque dollar de recettes gagné, nous dépensons $1.10. Peut-être l'honorable député pourra-t-il maintenant jeter quelque lumière sur cette question. Or, si cette affirmation est exacte, voyons les conséquences qui en découlent.

En 1896, alors que les recettes du trafic étaient de $3,000,000, le déficit s'élevait à $55,000 ; or, d'après son raisonnement, aujourd'hui que les recettes atteignent le chiffre de $6,000,000, nous pourrions légitimement et sans prêter à la critique, tout en effectuant les mêmes frais pour l'exploitation et l'outillage de la voie ferrée, inscrire à notre budget une moins-value de $110,000, en prenant pour base de notre calcul les résultats de l'administration du chemin de fer de 1896, la dernière année du gouvernement conservateur. Etant donné qu'à une époque où les recettes s'élevaient à $3,000,000, le budget du chemin de fer accusait un déficit de $55,000, il s'ensuit, toujours d'après le raisonnement de l'honorable député, qu'aujourd'hui que les recettes sont de $6,000,000, il y aurait lieu de porter à notre compte une moins-value de $110,000. Or, voyons ce qui en est en réalité. Les choses ne se sont point passées comme l'honorable député voudrait nous le faire croire, en s'appuyant sur sa théorie de $1.10 de frais pour un dollar de bénéfice. Si sa théorie était exacte et qu'il fut légitime de porter au budget du chemin de fer un déficit de $55,000, pour $3,000,000 de recettes, alors, il faudrait ajouter une moins-value de $300,000 pour

un surcroît de $3,000,000 de recettes ; soit une moins-value de $355,000. L'honorable député voudrait nous faire croire que ce serait là le résultat de notre administration de ce chemin de fer. De fait, le résultat de l'exercice finissant le 30 juin dernier a été bien différent, puisque nous avons encaissé une plus-value de $96,000, après avoir dépensé en améliorations diverses $520,000 de plus que ne l'a fait mon prédécesseur, en y ajoutant $55,000 représentant le déficit accusé par le budget de ce dernier en 1896. Ainsi, ce simple coup-d'œil jeté sur la situation, sans entrer dans plus de détails, suffit pour établir le contraste entre les deux administrations.

Un écart de $670,000 en notre faveur, voilà le résultat de l'exploitation du chemin de fer dans les conditions actuelles comparativement à l'administration de mon prédécesseur.

Je vais au devant d'une objection : c'est que lorsque les recettes du chemin de fer atteignent le chiffre de $6,000,000, le coefficient d'exploitation doit être moins élevé que lorsque les recettes brutes ne sont que de $3,000,000, car, dans le premier cas, le surcroit de recettes de $3,000,000 n'entraîne guère de dépenses supplémentaires. Je tiens à ne pas affaiblir l'objection, en justice pour mon prédécesseur. J'en conviens, s'il s'agissait de l'administration d'un chemin de fer d'intérêt privé, c'est là une objection dont il faudrait tenir juste compte ; mais, relativement à un chemin de fer de l'Etat, comme l'Intercolonial, cet argument perd toute sa force, et voici pourquoi. Une compagnie de chemin de fer d'intérêt privé est tenue à payer ses obligations et ses dividendes rémunérant le capital social ; ses obligations constituent une charge fixe, qui ne s'accroit pas avec l'augmentation du trafic On ne saurait donc s'attendre à ce qu'un chemin de fer de ce genre donne des résultats aussi favorables lorsque le trafic est faible que lorsqu'il est plus important. Or, quand il s'agit d'un chemir de fer de l'Etat comme l'Intercolonial, c'est bien différent, nous n'avons ni obligations ni dividendes à payer.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a pas d'intérêt à payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a ni intérêt à payer, ni charges fixes, ou s'il y en a, elles sont de peu d'importance. Les frais généraux du bureau principal sont les seules charges de nature permanente, indépendemment de l'augmentation ou de la diminution du trafic. Ces frais, d'ailleurs, sont de peu d'importance et ne sauraient modifier d'une façon sensible ma statistique.

Et ici, j'ai droit de poser à tout esprit impartial cette question Pourquoi avons-nous réussi à obtenir ces importants résultats et à effectuer, à même les recettes, des dépenses si considérables ? On ne saurait dire que le gouvernement ait demandé ces ressources aux emprunts fondés sur le crédit public. Non, je le répète, ces deniers sont venus d'une source unique : le surcroît des profits réalisés à même le transport et la manutention des marchandises, et je crois pouvoir, à bon droit, demander à la Chambre qu'elle ne tienne compte de cette réforme et de ces progrès, dont je vais expliquer les causes et la raison d'être.

Je l'avoue franchement, il faut d'abord faire entrer en ligne de compte le raccordement de l'Intercolonial avec Montréal. Et si ce raccordement a eu lieu, cela tient à ce que le gouvernement a mieux compris l'importance de ce chemin de fer que nos prédécesseurs ne l'avaient fait. On doit donc tenir compte au gouvernement de l'empressement avec lequel il s'est emparé de ce projet et des efforts qu'il a déployés pour provoquer ces heureux résultats. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal a déjà commencé à porter ses fruits, bien que nous augurions encore bien mieux de l'avenir.

Il est toutefois acquis que les progrès réalisés et les résultats obtenus sont dus au prolongement du chemin de fer jusqu'à Montréal.

Un autre facteur important dont il faut tenir compte ici, c'est la réforme que nous avons réalisée, en perfectionnant et en modernisant cette voie ferrée. C'est là ce qui a contribué dans la plus large mesure à nous donner une proportion de recettes supérieure aux frais d'exploitation, c'est-à-dire, à créer un bon coefficient d'exploitation. Un seul exemple suffira pour prouver jusqu'à quel point le chemin de fer a gagné à être modernisé. L'installation sur la voie de locomotives plus puissantes, capables de remorquer de plus lourdes charges, a énormément réduit le coût du transport et de la manutention des marchandises. Je ne saurais trop fortement mettre en relief un fait qui est l'expression parfaite de la vérité ; c'est que, à l'époque où on utilisait, dans l'exploitation de l'Intercolonial, des petites locomotives de 45 à 50 tonnes, à peine capables de remorquer 180 ou 200 tonnes de marchandises, les frais effectués pour le personnel, pour le combustible et l'administration étaient aussi élevés que ceux nécessités par le transoprt de 800 à 1,000 tonnes. Si l'on se rappelle que sous la rubrique des frais d'exploitation qui ont atteint le chiffre de $5,700,000 pour le dernier exercice, la main-d'œuvre figure pour $3,500,000, on comprendra le rôle important que joue ici la question des salaires ; et du moment qu'on est en mesure de manutentionner et de transporter une plus grande quantité de marchandises avec les mêmes frais de main-d'œuvre, on a réalisé un véritable progrès. Je ne puis songer sans frémir, à l'avenir qui était réservé à l'Intercolonial, si on avait laissé se perpétuer et s'aggraver la situation de 1896.

S'il nous eût fallu transporter le volume actuel de trafic avec l'outillage et dans les conditions existantes à cette époque, notre déficit au lieu de $55,000, aurait probablement atteint le chiffre d'un million. Grâce

à l'outillage complémentaire que nous avons installé, il nous est possible, aujourd'hui, sur le même parcours en milles, de faire notre exploitation sur une bien plus grande échelle, tout en réalisant de plus forts profits. Ainsi, sous l'administration de mon prédécesseur, il y avait insuffisance de wagons à marchandises.

Qu'on le remarque bien, je ne veux nullement déprécier l'ancien régime ; car, je l'admets, l'honorable député luttait contre l'impossible. De fait, il n'avait pas l'outillage voulu pour faire son exploitation, car, si ma mémoire est facile, il payait de $50,000 à $60,000 par année aux autres compagnies pour l'emploi de leur matériel de transport. Aujourd'hui, nos déboursés de ce chef se résument à peu de chose ; nous dépensons par année $50,000 de moins que ne le faisait mon prédécesseur. Et cela tient à ce que nous avons le matériel de transport voulu. Force nous a bien été de nous procurer ce matériel de transport et d'imputer, dans une large mesure, ces frais sur le compte du capital ; mais ce sont des dépenses qui ont rémunéré le capital engagé. Dans l'hypothèse où il nous faille payer trois pour cent d'intérêt sur les capitaux empruntés pour l'achat de ces wagons, il reste acquis que l'économie réalisée sur l'emploi du matériel de transport des autres compagnies suffit pour payer cet intérêt et, à mon avis, c'est là une excellente et légitime transaction. Le budget de mon prédécesseur se trouvait grevé de frais considérables de ce chef et j'ai dû moi-même, au début, payer comme lui, de $60,000 à $72,0000 par année aux autres compagnies pour l'usage de leurs wagons ; car force nous était bien de recourir à ce moyen, par suite de l'insuffisance de notre matériel de transport. Eh bien ! M. l'Orateur, l'année dernière nous avons porté à notre crédit $16,800 de ce chef ; de sorte que, non seulement, nous avons réussi à combler le déficit créé par cet emploi de matériel de transport, mais en outre à inscrire à notre crédit $16,800, soit une économie totale de $82,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que le ministre affirme qu'il y avait à notre débit une somme oscillant entre $60,000 et $72,000 par année, de ce chef?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas seulement de l'administration de mon prédécesseur, puisque cet état de choses s'est perpétué pendant quelque années même sous le régime actuel; mais au fur et à mesure qu'il nous a été possible d'acheter de nouvelles voitures à marchandises et de les installer sur la ligne, cet écart a diminué. Force nous était bien d'acheter ce matériel de transport ou bien de renoncer à notre exploitation ; or, le volume du trafic transporté justifie cette dépense ; or, l'année dernière, nous avions à notre crédit un excédant de $16,800 du chef de ce compte de matériel de transport. Ainsi, outre que le déficit des années passées a été comblé, nous avons à notre crédit $16,800, de sorte que l'éconmie réalisée est de $82,000 et cette somme suffit presque au paiement de l'intérêt des $3,000,000 de capital engagé dans l'achat des wagons à marchandises seuls.

Afin de nous mettre en situation de transporter le trafic qui s'offrait, et cela de façon à ne pas le faire à perte, il était d'urgence non seulement d'acheter des locomotives plus puissantes, mais de faire toutes les autres installations voulues, par suite de ce changement de moteurs. Avant de songer à pratiquer l'économie dans notre administration, il nous fallait poser des rails plus pesants, construire des ponts plus solides, des voies de garage plus étendues, des dépôts de machines plus spacieux, des plaques tournantes plus grandes ; bref, il fallait perfectionner tout notre outillage, et en outre installer des voitures-restaurants d'un meilleur type, réforme qui a produit les meilleurs résultats. Or, tout cela a nécessité de grands frais. Les résultats obtenus sont la meilleure preuve de la sagesse de cette réforme. N'eussions-nous pas suivi cette ligne de conduite, l'exploitation de l'International par l'état serait devenu un sujet d'opprobre pour nous. Je suis loin d'avoir épuisé le sujet, car il me reste encore à parler de plusieurs réformes dont je réclame le mérite. Je me suis fait donner par le chef de l'exploitation un état soigneusement dressé sur les conditions existant en 1896 comparativement à celles de 1902, touchant le prix du matériel, les fournitures, les salaires et autres item qui constituent les frais d'exploitation.

En 1896, on a dépensé beaucoup moins, comparativement à 1902, pour le même nombre d'employés, le même matériel, et les autres frais se rattachant à l'exploitation de l'Intercolonial, et si je puis prouver cela on devra m'en accorder tout le bénéfice. Je vous montre un surplus d'environ $96,000 pour l'année expirée en 1902, et cela nonobstant que nous avons payé en salaires, l'année dernière, $240,000 de plus que ce qui a été payé en 1896 pour le même nombre et la même classe d'employés. Je ne cherche pas à établir des comparaisons injustifiables ; je me borne à comparer les salaires d'exactement le même nombre et la même classe d'employés que ceux que l'honorable député avait en 1896. Et je puis annoncer à cette Chambre, que pour ce qui est de ce même nombre et cette même classe d'employés, nous avons prélevé en 1902, sur les recettes, $240,000 de plus qu'en 1896 et nous avons distribué cet argent parmi les employés. Si nous n'avions pas obtenu de meilleurs résultats que ceux que mon honorable ami a pu montrer—et c'est là ce que je désire mettre en évidence—nous aurions eu un déficit d'environ $140,000, bien loin de montrer le moindre surplus. Les salaires que nous payons ne sont pas exorbitants ; personne ne saurait prétendre que nous dépensons en salaires plus qu'il ne faut, ou plus que ne

font d'autres chemins de fer. Mais si nous avons dû payer, en 1902, $240,000 de plus que l'honorable député en 1896, et cela précisément pour le même nombre et la même classe d'employés, j'ai le droit de dire que notre actif, pour l'année dernière, est de $240,000 de plus que n'aurait pu l'être le sien dans les mêmes conditions.

J'en arrive maintenant au charbon. Pour la même quantité de charbon que celle qui avait été consommée sous l'administration de mon honorable ami, nous avons eu à payer $150,000 de plus que lui. Voilà autant de frais supplémentaires dans l'exploitation du chemin. S'il n'y avait pas quelque part une amélioration quelconque, nous aurions dû nous trouver en arrière de cette somme. Et je vous demanderais ici de bien vouloir prendre en considération—peut-être aurais-je dû déjà en parler—qu'il n'y a eu aucune augmentation des tarifs. Nous ne gagnons pas plus qu'auparavant, pour le transport de chaque tonne de marchandises ; les taux sont les mêmes. Les affaires peuvent se développer, le coût des matériaux peut augmenter, les salaires peuvent croître d'année en année, mais le tarif du transport des marchandises sur l'Intercolonial reste stationnaire, et nous avons à établir nos calculs en conséquence, c'est-à-dire que ce tarif ne saurait être augmenté, encore que nos dépenses soient plus élevées. Les honorables députés de la gauche et leurs partisans, ainsi que leurs journaux, seraient les premiers à jeter les hauts cris si nous élevions en quoi que ce soit le tarif de l'Intercolonial, et les conséquences politiques qui s'ensuivraient—c'est-à-dire des désavantages pour nous et des avantages pour eux—seraient si importantes qu'aucun gouvernement ne voudrait prendre une telle initiative.

M. BELL : Dois-je comprendre que l'honorable ministre veut dire que les taux ne sont pas plus élevés maintenant qu'ils n'étaient en 1896.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est bien cela. Je soutiens à mon honorable ami (M. Bell) que le taux ne sont pas plus élevés aujourd'hui qu'en 1896. Il a pu se produire un ou deux cas de moindre importance où, par suite de circonstances spéciales, des changements ont été opérés. Mais je parle ici d'une façon générale, et je puis dire sans craindre d'être contredit—je crois que, s'il en était autrement, je devrais le savoir—que les taux sont aujourd'hui pour ainsi dire les mêmes qu'en 1896, ou plutôt en réalité les mêmes que ceux qui sont en vigueur depuis que l'Intercolonial a commencé à fonctionner. Ils peuvent être plus bas, pour certains détails, qu'à l'origine, mais ils ne sont certainement pas plus élevés. J'ai dit que nous avions dépensé, en charbon, $151,000 de plus que nos prédécesseurs. En outre, pour nos approvisionnements, comportant les mêmes quantités et les mêmes sortes qu'en 1896, les prix de 1902 appliqués à ces mêmes quantités nous auraient entraînés à une augmentation de dépenses de $131.-000. Ainsi, nous avons $241,000 pour salaires, $151,000 pour charbon, et $131,000 pour approvisionnements. Ajoutez cela aux $521.-000 dépensés en améliorations, et vous avez là plus d'un million de dollars déboursés en 1902 en plus des dépenses correspondantes de 1896. Et l'on a eu alors un déficit de $55,-000, alors que, malgré tout cela, nous pouvons montrer un surplus de $96,000.

Maintenant, cela n'intéressera peut-être pas beaucoup la Chambre, mais j'aimerais à faire remarquer que si mon honorable ami (l'honorable M. Haggart), quand il était à la tête du département, avait eu à employer en 1896 autant d'hommes que nous avons dû le faire en 1902, par suite de l'augmentation du trafic, les sommes qu'il aurait eu à payer en plus de ses dépenses réelles auraient de beaucoup dépassé $240,000. M. Pottinger a fait l'examen des chiffres avec le plus grand soin, et il m'informe que si l'on applique pour l'année courante les taux des salaires de 1896 à tout le personnel actuel de l'Intercolonial, l'augmentation totale de nos paiements de salaires s'élève à $1,075,000, ce qui ne laisse pas que d'être très significatif.

Maintenant, sans aucun doute, l'impression doit être à peu près générale que l'Intercolonial, étant un chemin de fer d'Etat et exploité par le gouvernement, doit nécessairement n'avoir aucun succès au point de vue financier, car aucun gouvernement, dit-on, ne peut espérer montrer un profit quand il s'agit de l'exploitation d'un chemin de fer dont l'Etat est propriétaire. Je prétends qu'aucune assertion de ce genre ne saurait être justifiée pour ce qui regarde l'exploitation ou le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial. C'est là commettre une injustice vis-à-vis de l'Intercolonial, et je ne crois pas que ce pays veuille se former une opinion injuste ou condamner injustement ce chemin de fer du gouvernement. Bien au contraire, on accueillerait, je crois, avec plaisir, tout ce qui serait de nature à dissiper une aussi fâcheuse impression. Ce n'est guère loyal de condamner la direction de l'Intercolonial, tout simplement parce que de grands succès financiers n'ont pas été obtenus dans le passé—et ces reproches s'adressaient avec la même injustice à mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) et à son parti—parce que ce chemin de fer appartient à l'Etat et qu'il est exploité par le gouvernement. Je ne crois pas qu'on soit aujourd'hui, autant qu'autrefois, sous l'impression que des influences politiques se font sentir sur la gestion de ce chemin de fer, influences qu'on a déjà cru s'être exercées de façon prépondérante. En premier lieu, je nie que ces influences existent ; et, en second lieu, elles existeraient qu'elles ne sauraient influer pour la peine sur les opérations de ce chemin de fer.

Un DEPUTE : Ah bah !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami croit se montrer ici très sarcastique. Il doit savoir pourtant que, en tant que la chose est humainement possible, l'Intercolonial n'est pas un instrument d'influence politique. A ma connaissance, depuis six ou sept ans, ce n'a jamais été une machine politique. Les officiers de l'Intercolonial ne sont pas autorisés à délivrer des permis gratuits de circulation et de les distribuer en temps d'élection à aucun parti politique. Ceux qui veulent voyager sur l'Intercolonial, en temps d'élection, que ce soient des libéraux ou des conservateurs, sont traités sur le même pied, et il leur faut payer comme le public ordinaire pour leurs billets d'excursions. On n'établit aucune distinction, et les influences politiques n'agissent en rien pour la peine sur les opérations du chemin de fer. Je vais dire à la Chambre pourquoi il en est ainsi. Dans presque toutes les branches du service de ce chemin de fer, les promotions dans le personnel s'établissent d'après l'ancienneté et le mérite. Il faut commencer dès le bas de l'échelle. Vous ne pouvez pas mettre quelqu'un en avant d'un autre qui a plus d'années de service ou qui possède plus de mérite. Ce système est en vigueur pour ainsi dire dans toutes les branches de ce chemin de fer. Par conséquent, le champ où peuvent s'exercer des influences politiques est très restreint, excepté quand il s'agit de nominations de quelques hauts fonctionnaires, et alors ces influences s'exercent d'une manière parfaitement légitime. Mais quand nos amis, advenant l'éventualité d'une vacance, s'adressent aux officiers du chemin de fer pour leur recommander telle ou telle personne, la nomination ne peut se faire que si cette personne, après épreuve, est reconnue apte à remplir les fonctions auxquelles elle est appelée. Dans le cas contraire, je ne crois pas que les services de cette personne soient retenus. On ne peut donc pas dire que les influences politiques aient ici rien à faire.

Mais si les influences politiques sont aussi néfastes qu'on le dit, pour la gestion des chemins de fer de l'Etat, comment se fait-il que ces chemins de fer soient si nombreux à l'étranger ? Non seulement les faits viennent à l'encontre de l'opinion erronée qu'on se fait de l'inefficacité de la gestion de l'Etat en matière de chemins de fer, mais je puis prouver jusqu'à l'évidence que même s'il y avait des influences politiques, ces influences n'apparaissent en rien dans les résultats financiers. Si la gestion des chemins de fer par l'Etat donne d'heureux résultats en d'autres pays, pourquoi n'en pourrait-il pas être de même au Canada ? Que peut-il bien y avoir, ici, qui fasse une exception du Canada ? Comment se fait-il que des chemins de fer d'Etat peuvent être exploités avec profits dans les quatre parties du monde, en Europe, en Asie, en Afrique, en Italie, en Allemagne, en Australie, et qu'ils ne puissent pas l'être au Canada ? Prenez par exemple l'Australie. Les chemins de fer du gouvernement donnent des profits de 3½ à 4 pour 100 sur le capital, et ces chemins de fer, en règle générale, coûtent deux fois aussi cher à construire que l'Intercolonial n'a coûté au Canada. Comment se fait-il que d'autres pays exploitent ces chemins avec succès ? Va-t-on prétendre que les influences politiques ne sont pas aussi actives en Australie, ou dans l'Afrique du Sud, qu'elles ne le sont au Canada ? En vérité, M. l'Orateur, une semblible assertion ne saurait se soutenir. Il n'y a pas la moindre raison pour mettre ici le Canada à part, en pour qu'on vienne nous dire que ces exemples ne prouvent rien, et que le Canada n'en est pas moins, pour tout cela, voué fatalement à l'insuccès. L'assertion émise que les influences politiques agissent ici d'une façon néfaste sur la gestion des chemins de fer de l'Etat, ne repose sur aucun fondement. Cette assertion est illusoire, et ce n'est là qu'un préjugé, J'aimerais à voir extirper ce préjugé une fois pour toutes, parce que, tant qu'il existera, notre pays en subira des dommages. Ce préjugé cause du tort à nos institutions, et il peut encore nous causer beaucoup de mal à l'avenir.

Mais on viendra peut-être me dire qu'en Australie on a été tellement dégoûté de la gestion du gouvernement en matière de chemin de fer, qu'on a changé tout cela et qu'on a confié le chemin de fer à une commission. Eh bien, cela s'est fait pour certain chemin de fer, mais non pas pour tous. Il y a eu du mécontentement, mais on n'a pas proposé, pour tout cela, d'abandonner le contrôle de ces chemins de fer. Bien au contraire, on a exigé que le public continuât à avoir la haute main sur ces entreprises. Voici ce qui s'est passé en Australie et dans la Nouvelle-Zélande. On s'est aperçu que l'Etat construisait plus de chemins de fer qu'il n'était nécessaire, et qu'on en faisait pénétrer dans des régions où il ne pouvait pas y avoir suffisamment de trafic pour en justifier la construction. On décida alors de confier à une commission la direction de ces chemins de fer. Mais, après quelques années d'essai, et voyant que les résultats financiers n'étaient pas plus satisfaisants qu'auparavant, on en revint en 1893 à la gestion de l'Etat, et c'est là où les choses en sont encore aujourd'hui. Tout le temps, cependant, ces chemins de fer n'ont pas cessé, soit sous la direction de l'Etat ou d'une commission, de rapporter des bénéfices plus ou moins considérables représentant un intérêt satisfaisant sur le capital. J'ai dit que les chemins de fer d'Australie coûtaient deux fois plus cher à construire qu'au Canada. Ces frais de construction se sont élevés jusqu'à $75,000 à $80,000 par mille, tandis que nous n'avons jamais payé plus qu'environ la moitié de cela au Canada.

Maintenant, quand on me dit que l'Intercolonial ne rapporte aucun profit, qu'en général il y a un déficit, et que les recettes équilibrent à peine les dépenses d'exploitation, je demande : Croyez-vous que cela provien-

ne de ce que ce chemin est une institution d'Etat ? Si c'est là ce qu'on pense, on n'a qu'à considérer ce que les autres chemins de fer rapportent. Disons, par exemple, qu'on en retire trois ou quatre pour cent. Certaines lignes, comme le Pacifique Canadien, rapportent, je crois, cinq pour cent. Pourquoi, se demandera-t-on, n'en serait-il pas de même de l'Intercolonial ? Eh bien, trois pour cent du capital de l'Intercolonial représenteraient un peu plus de $2,000,000. Je vous le demande, M. l'Orateur, est-il un homme sensé qui peut prétendre, après avoir étudié le sujet, que la différence entre la gestion de l'Etat et la gestion d'une compagnie nous donnerait un résultat net de 2 millions de dollars. Peut-on se laisser aveugler par les préjugés contre la gestion de l'Intercolonial par l'Etat jusqu'au point de supposer que, si ce chemin de fer était entre les mains d'une corporation quelconque, et si cette corporation avait les mêmes tarifs qu'actuellement, on pourrait montrer un excédent de plus de 2 millions de dollars au lieu de $96,000 ? Cela équivaudrait, en somme, à dire que nous perdons chaque année au delà de 2 millions de dollars, parce que l'Intercolonial est propriété de l'Etat et que nous en avons fait un instrument d'influence politique. C'est bien ce que cela voudrait dire. Ou bien sinon, qu'est-ce donc ?

Je viens demander à la Chambre de me suivre pour examiner cette question à fond, parce que je crois que le sujet en vaut la peine, et nous allons voir quelles sont les économies réalisées, sur d'autres chemins de fer, qu'on ne réalise pas tout aussi bien sur l'Intercolonial, et quels sont les excellents résultats montrés ailleurs qu'on ne puisse pas tout aussi bien montrer pour notre chemin de fer d'Etat, et cela non seulement maintenant mais aussi dans le passé. En soumettant ce relevé, je ne chercherai à établir aucune distinction en ma faveur, et au détriment des honorables députés de la gauche. Nous avons payé, l'année dernière, $5,574,000 pour dépenses d'exploitation. L'énorme gaspillage, que certains gens persistent à voir dans la gestion de l'Etat, devrait se trouver quelque part dans ces $5,574,000 de dépenses d'exploitation, parce qu'il est nécessaire que ces dépenses soient réduites de 2 millions de dollars si l'on veut retirer les 2 millions de bénéfices. Ces deux millions doivent représenter l'extravagance, le gaspillage et la mauvaise direction, qui se rattachant nécessairement à la gestion du chemin de fer par l'Etat.

Eh bien, voyons où tout cela va nous conduire. Les recettes de l'Intercolonial se sont élevées, en chiffre ronds, à $6,000,000.

D'ordinaire, les chemins de fer de ce pays, qui sont exploités avec succès par des compagnies, s'estiment fort heureux de retirer 40 pour cent de bénéfices nets de l'ensemble de leurs recettes, et en évaluant nos recettes à $6,000,000, nous pourrions arriver aux 2 millions dont je viens de parler, si nos dépenses d'exploitation étaient un tiers de ce qu'elles devraient être, et si ce chemin était exploité dans les mêmes conditions qu'une compagnie pourrait le faire, conditions qu'aucun gouvernement, affirme-t-on, ne peut espérer voir se réaliser quand il s'agit de la gestion d'un chemin de fer d'Etat. Les dépenses d'exploitation, comme vous pouvez voir, ont été trop élevées pour cela, et elles sont montées jusqu'à $5,574,000. Où cet argent est-il allé? Je vais ici vous donner un relevé, indiquant exactement où cet argent est allé. Je vais vous donner les dépenses des différents services, et je crois pouvoir le faire de telle manière que vous verrez clairement à quelle conclusion je veux arriver, conclusion qui sera, j'ai tout lieu de le croire, aussi la vôtre.

En premier lieu, nous avons dépensé, en frais d'exploitation, $5,574,000. Appliquons ici, pour nos déductions, le procédé de l'élimination. Le premier article entrant en compte est celui des salaires, et ces salaires représentent ici $3,537,000. J'ai dit et je répète que les salaires de tous les employés de l'Intercolonial, excepté ceux de deux ou trois hauts fonctionnaires et des commis aux écritures, s'élevant à $233,000, sont fixés et classifiés en ayant égard aux années de service et en tenant compte d'une augmentation régulière d'année en année, et qu'ils sont aussi fixés par arrangements intervenus avec les différentes organisations de travail auxquelles appartiennent ces employés. J'affirme que nous ne payons pas plus que ce que nous devons payer, en tenant compte du coût actuel de la vie. Nous ne pouvons pas abaisser ces salaires. En passant en revue ces $3,357,000, vous ne pourriez pas nous signaler le moindre détail où il serait possible d'effectuer des économies, et nous dire qu'il y a là du gaspillage, et ailleurs encore de l'extravagance. Il vous faudra vous y prendre autrement, si vous voulez que la gestion de l'Intercolonial par l'Etat indique des dépenses extravagantes et inutiles, comparativement à celles qui pourraient se produire si ce chemin de fer était confié à une compagnie. Vous vous exposeriez à faire buisson creux, en matière d'économies, si vous ne vous en tenez qu'aux salaires. En déduisant $3,500,000 de $5,500,000, il ne vous reste que 2 millions, et c'est ici qu'il vous faudra faire assaut d'arguties, pour y trouver quelques traces de cette influence politique qui vous fait jeter les hauts cris. Voyons quelle est l'autre grosse dépense. Cette dépense est le charbon.

Nous dépensons, pour le charbon, au delà de un million de dollars, et je dis que nous ne payons pas un dollar de plus qu'il n'est nécessaire—pas un seul dollar. Nous faisons appel à la concurrence en demandant des soumissions. Nous achetons notre charbon aux plus bas prix du marché, et plusieurs membres du parlement peuvent attester que je dis ici la vérité. Chaque fois que nous le pouvons nous forçons les compagnies houillères à réduire leurs prix, mais quand cela ne se peut pas il nous faut bien payer

les prix qu'on nous demande. Il n'y a rien là, non plus, dont on puisse tirer partie pour prêcher l'économie, et pour nous signaler où l'influence politique, la corruption, la pression et l'injustice se donnent les coudées franches. Par conséquent, voici hors de cause trois millions et demi pour les salaires et un million pour le charbon, soit quatre millions et demi. Il ne vous reste plus qu'un million, et c'est ici qu'il faut trouver le gaspillage et l'extravagance, ou bien vous déclarer battus. De quoi donc se compose ce million ? Nous dépensons, en impressions et annonces, $50,000. Il est possible que ces annonces soient payées trop cher. Il est possible que nous annoncions un peu plus qu'il n'est nécessaire, mais ce ne serait là après tout que chercher midi à quatorze heures, car ce n'est pas cette vétille qui nous aidera à enfler nos bénéfices jusqu'à $2,000,000. Dans tous les cas, nous payons, pour nos annonces, $50,000, et nous devrons continuer à le faire, et je désire faire ici remarquer que d'autres chemins de fer sont tout aussi sujets que l'Intercolonial, en matière d'annonces, à la pression de leurs amis et de gens de dehors. Demandez à tous ceux qui s'occupent de chemins de fer, si ce n'est pas là la vérité. Ils ne sont pas libres, en ces matières, d'en agir à leur guise. Il leur faut à la fois rendre service à leurs amis et se garder en bons termes avec le public. Il leur faut aussi être bien vus par les parlements et diverses grandes corporations, et il est alors de bonne politique qu'ils fassent quelques dépenses pour y arriver. Tous vous diront qu'ils sont tout aussi sujets et exposés que le chemin de fer de l'Intercolonial, ou ses officiers, aux pressions et aux influences du dehors. En outre, nous avons $140,000 de frais de loyers, et il n'y a pas ici, non plus, d'économies à réaliser. Nous payons $67,000 pour nos bacs à vapeur (ferries), et nous payons pour dommages-intérêts quelque $20,000.

Il ne nous reste donc, pour les approvisionnements en général et autres frais, que $750,000. Eh bien ! si tout cet argent était gaspillé, si nous n'avions nul besoin de ces $750,000 pour nos approvisionnements, et si nous jetions tout cet argent par les fenêtres, il s'en faudrait encore d'un bon bout qu'on pût expliquer la différence entre le 3 pour 100, représentant les bénéfices sur le capital des chemins de fer gérés par les corporations, et les résultats que peut montrer l'Intercolonial. Je crois pouvoir affirmer que nous achetons les neuf dixièmes de nos approvisionnements en faisant appel à la concurrence, c'est-à-dire en demandant des sousmissions. Je sais où je m'aventure ici, et je n'en affirme pas moins que je ne crois pas beaucoup me tromper en disant que les neuf dixièmes de nos approvisionnements sont achetés de cette manière. Je sais ce dont je parle, et je dis que, si les compagnies de chemin de fer veulent bien faciliter l'examen de leurs livres, à toute personne qui aurait la curiosité de s'enquérir de ces choses, je suis prêt à soutenir la comparaison pour l'Intercolonial, et je crois pouvoir affirmer que cette comparaison nous sera favorable. Ce n'est jamais l'offre qui manque, quand il s'agit de fournir des appointements au gouvernement. La concurrence est très vive parmi les fournisseurs, et c'est toujours la soumission la plus basse qui est acceptée, pourvu bien entendu que les marchandises remplissent les conditions que nous avons fixées. Je suis heureux de pouvoir annoncer que cette branche du service est dirigée par des officiers économes et qui apportent à leur tâche tout le soin voulu. Je ne crois pas qu'il serait possible de trouver sur aucun chemin de fer des hommes plus compétents, plus attentifs, plus économes et plus prudents que ces officiers de l'Intercolonial à qui est confié pour la plus large part le soin d'acheter ces approvisionnements. Il n'y a guère lieu d'opérer ici des réductions considérables. On pourra toujours, bien entendu, trouver à redire à certaines petites choses ; mais, à tout prendre, je ne crois pas que cela pourrait représenter une différence de $100,000, même en y comprenant les stations additionnelles établies pour la plus grande commodité du public, et que ne fourniraient peut-être pas des compagnies particulières. J'affirme, sans crainte d'être contredit, que tous ces racontars, au sujet de la gestion extravagante de l'Intercolonial par le gouvernement, ne sont qu'un épouvantail à l'usage des gens crédules, et qu'on a tôt fait d'en montrer la complète inanité.

M. CLANCY : Alors, pourquoi l'honorable ministre ne nous montre-t-il pas de meilleurs résultats ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Clancy) veut bien avoir un peu de patience, je lui ferai voir des résultats qui créeront en lui, qu'il le veuille ou non, une impression favorable. On ne saurait mieux se rendre compte si ce chemin de fer est géré de façon extravagante par le gouvernement, ou bien s'il peut soutenir la comparaison avec les chemins de fer gérés par des compagnies, qu'en consultant les relevés que les compagnies de chemins de fer sont tenues, de par la loi, de fournir chaque année, relevés qui sont à l'entière disposition du public. Par simple curiosité, j'ai fait dresser un résumé comparatif des opérations de l'Intercolonial avec celles de nos deux autres grands chemins de fer, le Grand Tronc et le Pacifique. Je vais soumettre à la Chambre le résultat de cette comparaison, et je laisserai à la Chambre de juger si oui ou non ces chiffres parlent en notre faveur.

Les bénéfices de ces trois chemins de fer, pour chaque cent dollars de dépenses d'exploitation, se répartissent comme suit :

| | G.T.R. | C.P.R. | I.C.R. |
|---|---|---|---|
| Prorata des bénéfices pour chaque $100 de dépenses d'exploitation.. .. .. .. .. | $154 | $161 | $173 |

Veuillez, s'il vous plaît, prendre bonne note de ces chiffres. Pour chaque $100 de dépenses d'exploitation, le Pacifique retire $61, le Grand-Tronc $54, et l'Intercolonial $73, en nous en tenant aux résultats de l'année dernière. Ce relevé, attesté sous serment, indique aussi le coût d'exploitation, ainsi que les dépenses et les frais des différentes branches de service, et voici quel en est le résultat :

| | C.P.R. | G.T.R. | I.C.R. |
|---|---|---|---|
| Dépenses totales d'exploitation pour chaque mille parcouru.... .. .. .. .. | $1.11 | $0.93 | $0.91 |

Il y a une légère fraction à ajouter aux " cents ", mais les chiffres de l'Intercolonial n'en sont pas moins au-dessous de ceux du Grand-Tronc, et l'écart est surtout considérable avec ceux du Pacifique. On voit là que nous avons pu tenir l'Intercolonial en service à meilleur marché—et cela comprend les dépenses d'exploitation ; non pas le capital, ni l'intérêt, ni les dividendes ; rien que le service réel des trains—nous avons pu, dis-je, obtenir cela à meilleur marché que le Grand-Tronc, et surtout à bien meilleur marché que le Pacifique.

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Y a-t-il quelque preuve que la gestion de l'Intercolonial a été défectueuse, ou bien que cette gestion ne soutienne pas la comparaison avec d'autres réseaux de chemin de fer ? Ces chiffres prouvent, au contraire, que nous n'avons commis aucune extravagance et que nous avons fait circuler nos trains avec autant d'économie, et même avec plus d'économie que nos deux autres grands réseaux.

Quelques DEPUTES : Très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour ce qui est des frais d'entretien du chemin et de nos bâtiments, pour chaque mille parcouru, nous avons les chiffres suivants : le Pacifique a dépensé 26 cts. et une fraction ; le Grand-Tronc, 20 cts. et une fraction ; et l'Intercolonial, 19 cts. et une fraction. Ce n'est pas ici, non plus, que nous avons gaspillé de l'argent.

Nous sommes à peu près sur le pied d'égalité avec le Grand Tronc, et en bien meilleure posture que le Pacifique. Pour chaque mille de chemin de fer, nous pouvons donc soutenir favorablement la comparaison, quant à ce qui est des deux sujets dont je viens de parler. Voyons maintenant le fonctionnement et les réparations des locomotives. Il en a coûté au Pacifique, pour chaque mille parcouru, 35 cents et une fraction ; au Grand Tronc 32 cents et une fraction, et à l'Intercolonial, 33 cents et une fraction. Le service de circulation et les réparations des wagons ont coûté au Pacifique, pour chaque mille parcouru, 7 cts et une fraction ; au Grand Tronc 11 cents et une fraction ; et à l'Intercolonial, 10 cents et une fraction. Les dépenses générales de service, pour chaque mille parcouru, ont été les suivantes : le Pacifique, 41 cts ; le Grand-Tronc, 28 cts et une fraction ; l'Intercolonial, 28 cents et une fraction. On voit donc par ces chiffres, tous puisés à des sources officielles, et provenant de relevés attestés sous serment, que l'Intercolonial ne fait pas après tout si mauvaise figure.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner les chiffres comparatifs des bénéfices, pour chaque mille parcouru ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous les ai donnés.

M. CLANCY : Vous avez indiqué les dépenses. Je désirerais connaître les bénéfices.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je viens de soumettre à l'honorable député le relevé que la loi oblige tous les chemins de fer à fournir chaque année. Je ne prends pas un détail par-ci et un détail par-là, pour les joindre ensemble. Je donne le relevé exactement tel qu'il est.

M. CLANCY : J'ai compris que l'honorable ministre nous avait donné les chiffres comparatifs des dépenses. Je lui demande maintenant s'il peut nous indiquer les bénéfices de l'Intercolonial, pour chaque mille parcouru, comparativement aux bénéfices des autres chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; je ne puis que vous donner ce relevé, tel qu'il est. Je suppose que les bénéfices devront être dans les mêmes proportions, pour chaque mille parcouru, ou peut-être un peu moins que ceux des autres chemins de fer. Je n'avance rien là dont j'aie pu me rendre compte ; je ne fais qu'exprimer mon opinion, au meilleur de ma connaissance. Je crois, étant donné les chiffres officiels que je viens de soumettre, qu'on est très mal fondé à jeter la pierre à l'Intercolonial ou à le tourner en dérision, parce qu'il ne peut montrer les mêmes résultats nets que ceux des autres chemins de fer. Et c'est une injustice d'attribuer tout cela à la pression politique ou à la gestion du gouvernement. Je crois que toute personne, connaissant les conditions dans lesquelles se trouve l'Intercolonial, qui voudra se donner la peine de se renseigner auprès des directeurs de tout autre chemin de fer, en arrivera à la conclusion que c'est une erreur de supposer que notre chemin de fer d'Etat se trouve à cet égard dans une position exceptionnelle, ou qu'il est plus sujet qu'un autre chemin de fer aux influences politiques en question. J'ai eu il y a quelques mois un entretien avec l'un des premiers magnats de chemins de fer, président d'un chemin de fer aux Etats-Unis, et j'en ai profité pour aborder ce sujet. Je lui ai dit que le public entretenait des préjugés contre les chemins de fer d'Etat, et qu'il était d'opinion courante que ces chemins de fer ne pouvaient pas

résister à la pression politique, pression qui serait toujours néfaste à la bonne gestion de ces chemins de fer. Il me répondit : "J'ignore à quel point cette pression peut s'exercer dans votre pays ; mais laissez-moi vous dire que nous sommes loin d'en être indemnes aux Etats-Unis. Bien que que notre chemin de fer soit aux mains d'une compagnie, nous sommes sujet à cette pression. N'allez pas croire que les compagnies de chemin de fer ne sont pas sujettes aux mêmes inconvénients ; ceux-ci existent pour elles comme vous dites qu'ils existent pour vos chemins de fer nationaux ?

Les recettes et les frais d'exploitation du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique ont été les suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier :

| | G.T.R. | C.PR. |
|---|---|---|
| Recettes brutes.. .. | $22,211,813.30 | $36,866,875.14 |
| Frais d'exploitation.. | 14,397,692.81 | 22,823,200.39 |
| Recettes nettes .. .. | $ 7,814,120.99 | $14,043,674.75 |

Si nos recettes dépassaient nos frais d'exploitation d'une couple de millions de dollars, notre bilan serait, toute proportion gardée, aussi favorable que le leur.

Je vais entrer dans le vif de la question et vous démontrer pourquoi il n'en est pas ainsi. Je vais prouver que cela ne dépend pas de l'administration du chemin ni de son exploitation par l'Etat. Ce résultat ne peut être attribué au gaspillage, aux folles dépenses ni à aucune cause qui ne s'appliquerait pas aux autres voies ferrées aussi bien qu'aux chemins de fer de l'Etat. Ce résultat provient de deux causes, mais de l'une plus que de l'autre. Je parlerai d'abord du facteur le moins important bien qu'il ne le cède pas beaucoup à l'autre. Ce facteur secondaire est le parcours que suit le chemin. Il est incontestable qu'en faisant le tracé de la voie on n'a pas tenu compte des besoins du commerce. J'ai déjà fait observer, et je répète, que c'était un cas où les exigences politiques avaient fatalement nui à l'Intercolonial. Ce tort ne lui a pas été causé une fois pour toutes, mais il se fera constamment sentir. Le parcours qu'on a fait suivre à l'Intercolonial est des plus mal choisis au point de vue des résultats financiers, et il a été uniquement adopté pour des raisons d'Etat—qui concernent l'empire, il est vrai—pour des fins militaires, de graves et puissantes raisons qui l'emportaient, croyait-on, sur les besoins du commerce.

Chacun sait que ce parcours est désavantageux non seulement à cause des énormes distances qui séparent les centres importants et les extrémités de la voie, mais aussi à cause du peu de profits à retirer d'une grande partie du pays que ce chemin de fer traverse. Une grande partie du chemin ne produit pas des recettes proportionnées aux frais d'exploitation. Le tronçon important de la voie qui s'étend de Saint-Jean à Halifax rapporte, je crois, un joli bénéfice en outre du prix de revient et des frais d'exploitation ; mais il n'en est pas ainsi du reste du chemin, ce qu'il faut attribuer aux longues distances à parcourir à l'insuffisance du trafic local qui alimente cette voie ferrée et à une autre raison très grave, à savoir, au fait qu'à presque chaque point important de son parcours, du moins entre Halifax et Montréal, le chemin de fer doit soutenir la concurrence du transport par eau. D'un côté de l'Intercolonial il y a la terre ferme ; de l'autre, le fleuve. C'est une entreprise qui ne rapporte que d'un côté et elle en souffre.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouve sur l'autre rive!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouve sur l'autre rive. Mais ce n'est pas tout. Impossible de remédier à cet inconvénient. Je doute qu'on puisse faire disparaître le second.

J'ai ordonné aux employés de l'Intercolonial préposés au transport des marchandises de se liver à une enquête minutieuse et de présenter un rapport sur les péages et les taux exigés pour le transport des marchandises par l'Intercolonial et par le Grand Tronc et le Pacifique Canadien ; et leur relevé indique, sans exagération, que les tarifs des deux autres voies ferrées sont de cinquante à cent pour cent plus élevés que ceux de l'Intercolonial. Je ne dirai pas que les tarifs de l'un ou de l'autre de ces deux chemins de fer sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être. Je n'ai pas les connaissances nécessaires pour trancher cette question. Cependant, je sais que les tarifs de l'Intercolonial sont encore plus bas que je ne l'ai dit, si l'on tient compte des distances et de l'insuffisance du trafic. Il va sans dire que le transport de mille tonnes de marchandises à raison de $10 la tonne ne coûte pas plus cher au chemin de fer que s'il les transportait à raison de $5 la tonne. Si on ajoute 50 pour 100, ce qui est le minimum de la différence en plus entre les autres tarifs et ceux de l'Intercolonial, aux recettes actuelles de ce dernier, nos recettes en seront augmentées d'autant, sans que nos dépenses s'élèvent le moindrement. Faisons un peu ce calcul : les recettes brutes de l'Intercolonial pour le transport exclusif des marchandises ont été de $3,900,00, en 1902. Ajoutons à cela 50 pour 100, qui est le minimum de la différence en plus entre les autres tarifs et ceux de l'Intercolonial et nous aurons $1,950,000 de recettes de plus. Autrement dit, si l'Intercolonial avait prélevé le taux minimum des autres compagnies, il aurait perçu $1,950,000 de plus, ce qui aurait porté notre recette totale à $7,600,000, y compris les prix du transport des voyageurs. D'un autre côté, nos dépenses n'auraient pas été augmentées et, en les déduisant du chiffre de nos recettes brutes, nous aurions eu un résultat de $2,046,000. Mon honorable ami sourit, mais ces chiffres sont indiscutables.

L'honorable M. HAGGART : Je souris en songeant à ce que nous avons perdu en n'augmentant pas notre tarif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quant à moi, je n'aurais pas envie de rire s'il fallait augmenter les taux. Nous n'avons pas le droit de le faire et personne ne s'y attend. Si mon honorable ami était à ma place, il ne les augmenterait pas non plus, ou bien, il serait obligé de les abaisser de nouveau. Les taux de l'Intercolonial ne sont pas plus élevés que ceux qui étaient en vigueur à l'époque où une partie de ce chemin était exploitée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et une autre partie par le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Je crois qu'ils sont restés à peu près les mêmes. A la fondation de la Confédération, le gouvernement fédéral a pris possession du chemin et depuis cette époque le gouvernement, le parlement et le pays ont tous été d'accord pour maintenir les tarifs qui existaient à cette époque.

Une autre raison qui nous empêcherait d'élever le tarif, c'est que l'Intercolonial sur presque tout son parcours est exposé à la vive concurrence de la navigation. Si les tarifs étaient augmentés, le trafic diminuerait. Je répète donc que le résultat aurait été de $2,000,000 plus favorable en chargeant même moins que les deux réseaux de chemins de fer dont j'ai parlé. Ce raisonnement est logique, parce que ceux qui blâment l'administration de l'Intercolonial ne lui reprochent pas de ne pas augmenter ses tarifs. Ce n'est pas de ce côté qu'ils dirigent leurs accusations ; ils blâment le gaspillage, la mauvaise administration, une foule de méfaits qu'ils ne spécifient jamais et critiquent le résultat financier qui ne peut suporter la comparaison avec celui des autres grandes compagnies de chemins de fer du Canada.

Nous aurions donc $2,046,000 de plus dans la caisse, si notre tarif pour le transport des marchandises avait été de 50 pour 100 plus élevé, l'an dernier. Nous aurions eu comme résultat 40 pour 100 de bénéfices et 60 pour 100 de frais d'exploitation, et tout le monde se serait écrié : Quelle merveilleuse administration ! Il est toujours facile d'en arriver là. Taxez le peuple un peu plus, et vous serez en état de donner la preuve de vos talents administratifs. Une somme de $2,046,000 représente environ 3 pour 100 du coût total de l'Intercolonial, ce qui n'est pas au-dessous des profits réalisés par les autres compagnies de chemins de fer. Les taux des chemins de fer des colonies australiennes sont considérablement plus élevés que ceux qui ont servi de base à mes calculs.

M. CHARLTON : Plus élevés que nos taux augmentés de 50 pour 100 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; nous aurions pu verser dans la caisse $2,000,000 de plus, si nos taux avaient été augmentés de 50 pour 100, mais cet argent est resté dans les poches de ceux qui ont eu à se servir de l'Intercolonial. C'est autant qu'ils n'ont pas eu à payer, et si la population a été degrevée de $2,000,000 grâce à l'Intercolonial qui a aussi contribué à l'amélioration et au développement du pays, je ne suis pas prêt à dire que le résultat obtenu n'est pas aussi favorable qu'il l'aurait été si l'argent avait été versé dans le trésor public. Si le peuple comprenait les bénéfices qu'il a retirés de l'Intercolonial—et ces bénéfices sont loin d'être limités à une seule province—il ne se plaindrait pas des résultats obtenus. Il se prendrait peut-être à désirer que les gouvernements antérieurs eussent conçu l'idée de construire des voies ferrées dans d'autres parties du pays et de les exploiter lui-même, au lieu de les subventionner et d'en remettre la propriété à des corporations particulières. Je prétends que l'Intercolonial est bien administré et j'en appelle au jugement et à l'opinion de ceux qui sont en relation d'affaires avec ce chemin. Je suis certain qu'ils diront qu'ils sont satisfaits de la manière dont ils ont été servis et qu'ils verraient avec regret tout changement de nature à rendre le trafic plus onéreux.

Après avoir expliqué ces avantages, je vais m'efforcer de donner à la Chambre un état complet et précis de la situation présente. Je crois que le public ne connaissait pas avant aujourd'hui les détails que je viens de donner concernant les tarifs en vigueur sur l'Intercolonial. Je considère qu'il n'y a pas de mal à divulguer ces faits que le peuple a le droit de connaître. Lorsque celui-ci connaîtra la participation de ce chemin au progrès de cette partie du pays ; lorsqu'il saura jusqu'à quel point il a augmenté les échanges commerciaux entre les provinces ; quand il se rendra compte que tout cela a été fait à si peu de frais et au prix de si minimes sacrifices, il appréciera comme il ne l'a jamais fait encore la valeur du chemin de fer Intercolonial. Je crois que le peuple n'en est pas encore arrivé là, mais qu'il y viendra bientôt.

Je ne crois pas m'être attribué le mérite des résultats obtenus. J'y aurais d'ailleurs très peu de droit. Si j'avais à faire la part des plus méritants, je mettrais au premier rang ces bons et fidèles serviteurs, attachés à leurs devoirs et dévoués au public, qui appliquent toutes leurs forces et leur énergie à fidèlement remplir leurs fonctions dans l'administration de ce chemin. Vraiment, ils ont beaucoup de mérite, et je ne crains pas de dire que sur nul autre chemin de fer au Canada vous ne trouverez un groupe d'employés plus attentifs, plus affables, ayant davantage à cœur de remplir leurs devoirs et de voir prospérer le chemin de fer auxquels ils sont attachés. Je dois leur rendre ce témoignage en toute justice, car j'ai entendu cet éloge tomber des lèvres de plusieurs de ceux qui ont voyagé sur l'Interco-

lonial. Je décernerais à ces employés un juste tribut de louanges.

Pour le gouvernement je ne réclame que le mérite d'avoir compris les exigences de l'heure présente ; de s'être rendu compte de ce qui serait utile, et même indispensable, pour faire sortir l'Intercolonial de la position alarmante où il se trouvait, pour mettre fin aux découvertes ne s'élevant pas seulement à un demi-million mais à beaucoup plus ; d'avoir saisi qu'il fallait se mettre à l'œuvre d'une manière pratique, adopter des méthodes nouvelles ; d'avoir agi comme des gens qui comprennent qu'ils n'arriveront à un heureux résultat qu'en pratiquant l'économie dans l'administration du chemin et dans le transport des marchandises. Si je prétends que le gouvernement mérite des éloges de la part du public, c'est pour avoir compris l'importance et la nécessité d'appliquer ces principes à l'exploitation de l'Intercolonial.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a commencé ses observations touchant les affaires de l'Intercolonial en établissant une comparaison entre l'administration présente et celle de 1896, sous mon ministère. Il a expliqué une grande partie des dépenses considérables imputables sur le revenu en disant que de fortes sommes ont été consacrées à l'administration et à l'entretien de la voie ferrée. Il a mis en regard les sommes prises sur le revenu pour l'entretien du chemin l'an dernier et en 1896, et cette comparaison semblait très flatteuse pour son administration. Je n'ai pas pu consigner tous ces chiffres par écrit mais, plus tard, j'aurai l'occasion de les examiner et peut-être de les scruter plus en détail que je ne puis le faire maintenant. Figurez-vous le ministre qui préside à l'administration de l'Intercolonial qui possède deux fois plus de locomotives et de voitures que du temps de son prédécesseur, calculant que le surplus des dépenses pour la réparation des locomotives, des réservoirs, des voitures, etc., constitue un montant additionnel consacré à l'amélioration de la voie, dans le dessein d'établir une comparaison flatteuse pour lui entre son administration et celle de son prédécesseur.

Il établit ensuite que les salaires plus élevés payés aux préposés à l'entretien du chemin constituent un total plus fort que celui de 1896, et dans l'hypothèse que chaque employé fait chaque jour la même somme de travail, il calcule que le tout a été consacré à l'amélioration du chemin et rejaillit au crédit de l'administration du jour comparée à celle de 1896. Cette comparaison est en tous points la plus absurde qu'un ministre de la couronne puisse établir. Parce qu'il a consacré $500,000 de plus que ses prédécesseurs à réparer les voitures, les gares, la plateforme du chemin et le reste, et prétend que la somme entière représente l'amélioration de la voie et l'avantage que le public en retire et que c'est autant d'acquis en sa faveur.

Tout cela à l'appui du projet qu'il caresse de prolonger le chemin de fer de l'Etat depuis son terminus actuel jusqu'à la baie Georgienne, peut-être jusqu'aux prairies de l'ouest ou du littoral du Pacifique. J'entends plusieurs de ses partisans exprimer la même opinion. Mais, avant la fin de mon discours, je crois que ce projet leur apparaîtra sous des couleurs moins favorables, s'ils basent leur jugement sur les espérances que leur fait concevoir la situation présente de l'Intercolonial.

Qu'on me permette d'établir ce que le ministre a dépensé pour cette voie ferrée depuis son entrée en fonctions en 1897. J'ai fait ces calculs il y a une couple d'années, mais je désire les présenter de nouveau au public. Si le pays peut envisager avec indifférence les dépenses alarmantes—je ne dirai pas les gaspillages—qui ont été faites pour transporter à Montréal le terminus de l'Intercolonial, et s'il laisse faire sans murmurer, il n'aura qu'à s'en prendre à lui, et non à nous. Notre devoir se borne à lui signaler les dépenses énormes que l'honorable ministre fait pour administrer l'Intercolonial. En 1897, il a dépensé $145,142 sur le compte du capital en sus des recettes du chemin ; en 1898, il a dépensé $252,367.20 ; en 1899, $1,-081,929.94 et en 1900, $1,796,348.29. Cette année-là, il fit l'acquisition du Drummond, à raison de $1,459,000. En 1901, la dépense monte encore, car il dépense $3,633,836.57 sur le compte du capital. En 1902, il dépense $4,665,590.80. En admettant l'exédent de $92,000 qu'il prétend avoir cette année, l'exploitation du chemin s'est soldée par un déficit de $418,029.39. Subventions au pont Victoria, $500,000.

Si je lui ai demandé un état mensuel des recettes et des dépenses de l'Intercolonial, ce n'était pas dans le dessein d'interrompre le discours du ministre, mais parce que je savais qu'il avait ce relevé ou que, du moins, il devait l'avoir. Il a un état mensuel des dépenses et des recettes probables du mois suivant. Il nous a fourni l'état des dépenses de l'Intercolonial imputables sur le revenu jusqu'au premier mars dernier, ainsi qu'un état des recettes du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne reçois pas de relevé mensuel, mais un état estimatif des frais d'exploitation et des recettes. Je ne reçois pas de relevé chaque mois, mais quand les comptes du mois sont clos on me communique le chiffre des frais d'exploitation. Chaque semaine, je reçois un état des recettes et, à la fin du mois quand le relevé a été préparé, on me le transmet sans retard. Ce relevé indique et les recettes du mois et les frais d'exploitation. C'est le seul état mensuel que je reçoive.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce qu'on ne fournit pas au ministre le chiffre de la dépense totale de l'Intercolonial pendant le mois écoulé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. L'honorable député dit-il qu'il le recevait d'habitude ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas, sauf en ce qui a trait aux frais d'exploitation.

L'honorable M. HAGGART : C'est donc aux employés de Moncton qu'il appartient exclusivement d'établir la différence entre les dépenses courantes imputables sur le revenu et les dépenses imputables sur le capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, la différence est établie par le budget.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer sait parfaitement bien que, de mon temps, des centaines et des milliers d'entrées s'élevant à des milliers et à des millions de dollars étaient inscrites au compte du revenu tandis qu'elles sont aujourd'hui imputées sur le capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous faites erreur.

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que j'ai demandé au ministre. Il a assurément un état mensuel des recettes et des dépenses de l'Intercolonial. C'est cet état que je désire avoir. En outre, je voudrais connaître le chiffre de la dépense imputable sur le capital jusqu'au premier mars dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je communiquerai cet état à l'honorable député. Je ne pourrais pas le lui fournir de mémoire.

L'honorable M. HAGGART : J'ai présenté ma demande très poliment ; je croyais que le ministre pouvait avoir cet état devant lui pendant son discours. Je cherche à démontrer à la population du pays ce qui a été dépensé au compte du capital ou ce qui sera dépensé d'ici au premier juin prochain, et quels seront les déficits de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je communiquerai ces renseignements à l'honorable député demain.

L'honorable M. HAGGART : Hé ! le ministre les a donc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais je puis me les procurer. Cela n'est pas difficile.

L'honorable M. HAGGART : Il faut donc que je m'en rapporte au budget. Je calculerai avec toute la précision possible la dépense de l'exercice. Les crédits destinés à l'Intercolonial en 1902-3 ont été de $3,000,000 dont $978,8000 ne seront pas requis, paraît-il. Je ne tiens compte que de la partie de ce montant que le ministre a dépensée. Le budget supplémentaire contiendra peut-être un crédit pour couvrir des dépenses à faire au cours de l'exercice, en sus de la somme votée ; de cela, je suis à peu près sûr. Toutefois, on aura dépensé pendant l'exercice qui tire à sa fin $2,281,200 au compte du capital. Pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, le ministre a dépensé $2,736,200 au compte du capital, y compris les déficits qui se sont accumulés depuis 1897 jusqu'à l'année courante.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se plaint-il de cette dépense ?

L'honorable M. HAGGART : J'établis seulement que l'honorable ministre a dépensé pour les voies ferrées. Il m'a interrompu il y a un instant pour dire que mes remarques n'étaient pas pertinentes. Qu'importe à l'affaire que je blâme ou que j'approuve la dépense.

La dépense a donc été de $2,736,200.

Mais, je m'aperçois qu'il faut en outre ajouter un fort montant aux dépenses imputables sur le capital de l'exercice en cours, un fort montant demandé par l'Intercolonial et un autre par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Chaque année, nous payons au Grand Tronc une certaine somme, $140,000. En déduisant ces $140,000 comme le ministre a droit de le faire, le montant portant 3 pour 100 d'intérêt de la dépense de l'Intercolonial imputable sur le revenu pendant l'exercice en cours est de $4,526,607. Ainsi, depuis 1897 jusqu'au premier juin prochain, on aura donc dépensé $18,798,670, en argent sonnant, ou $23,325,331 en additionnant ces deux montants. Posons qu'un chemin de fer de l'Etat s'étendrait de Montréal jusqu'au littoral du Pacifique et que ce chemin serait sous l'administration du ministre des Chemins de fer, quelle somme imputable sur le capital cette voie ferrée coûterait-elle en cinq ans ? Dans quelle situation se trouverait le pays si la dépense était proportionnée à celle qu'occasionne l'Intercolonial ? Le ministre peut pérorer tant qu'il voudra, mais tels sont les faits véritables et incontestables. Lorsque le gouvernement a pris la gestion de l'Intercolonial, la dépense imputable sur le capital était de $44,000,000 et elle s'élève aujourd'hui à près de $69,000,000. Le ministre parle des améliorations qu'il a faites et il dit qu'à son entrée en fonctions il n'y avait pas assez de locomotives pour exploiter le chemin. Je tiens du sous-ministre qui est à ses côtés, de son fidèle et capable subalterne, et du gérant du chemin de fer dont il fait tant d'éloges, qu'il y avait assez de locomotives et de matériel roulant pour l'Intercolonial, même après l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond. Le ministre nous dit : Voyez comme l'Intercolonial est bien outillé. Chaque mille de parcours au lieu d'accuser un déficit de $80,000, nous donne maintenant un excédent de $15,000. Le ministre se rend-t-il compte de ce que signifie cette déclaration ? Que faut-il en conclure ? Tout simplement ceci : il est

connu partout dans le pays que l'Intercolonial a un matériel roulant tellement trop considérable que chaque chemin de fer dans toutes les parties du pays en profite. Voilà pourquoi la balance se trouve du bon côté. J'ai inscrit une interpellation à ce sujet sur le feuilleton de la Chambre parce que j'ai entendu dire qu'aucune compagnie de chemin de fer dans le voisinage de l'Intercolonial n'achetait de matériel roulant. Elles comptent sur les locomotives de l'Intercolonial pour exploiter leurs voies ferrées. Le Pacifique Canadien a emprunté au ministre huit locomotives. Dans cette partie du pays presque toutes les voitures et les wagons dont se servent les diverses compagnies de chemins de fer appartiennent à l'Intercolonial et le ministre élève la voix pour se glorifier de ce que chaque mille de parcours du chemin lui rapporte annuellement $15,000.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

A huit heures la Chambre reprend ses délibérations.

L'honorable M. HAGGART : Avant six heures, je me suis occupé de la comparaison que le ministre des Chemins de fer a établie entre les frais d'entretien de l'Intercolonial en 1902 et les dépenses provenant de la même source en 1896, sous mon ministère. Il a parlé de l'augmentation des salaires actuels comparés à ceux de 1896 sans paraître comprendre que cette comparaison était à son désavantage si un employé faisait le même somme de travail en 1896, car si le ministre paie aujourd'hui $1.25 et si je payais $1 par jour en 1896 pour la même besogne, j'obtenais donc pour $1 ce que le ministre des Chemins de fer paie $1.25. Je ne voudrais pas me servir d'une expression blessante, mais je crois pouvoir déclarer qu'à mon avis le raisonnement du ministre est dénué de logique.

Avant la suspension de la séance, j'ai parlé de l'énorme dépense à laquelle la population du pays a été soumise lorsque le gouvernement a consacré une somme d'environ $23,-000,000 au prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Quoi ! une somme presque égale au chiffre total de l'excédent qu'accuse l'échiquier fédéral, dans les temps d'abondance et qu'il eut mieux valu employer à des entreprises utiles dont le Canada aurait profité. L'argent que le ministre a employé à améliorer l'Intercolonial eut presque suffi, au besoin, à la construction d'un chemin de fer de l'Etat depuis la province d'Ontario jusqu'aux praires du Nord-Ouest.

Je ne trouve pas à redire aux améliorations de l'Intercolonial lorsqu'elles doivent être utiles au pays ; mais, aujourd'hui, ce chemin de fer n'est pas dans un meilleur état qu'en 1896. Son matériel roulant et d'autres parties de son outillage ont pu être augmentés ; les voitures sont peut-être meilleures, cependant en 1896, l'Intercolonial était l'un des premiers chemins de fer du continent américain, quant à la voie elle-même. J'ordonnais aux employés du ministère d'entretenir un matériel roulant de première classe afin que l'Intercolonial fût au premier rang des chemins de fer du continent. Aussi, l'était-il. Il avait un matériel roulant suffisant. Quand le ministre entra en fonctions, il déclara que l'augmentation du trafic de l'Intercolonial indemniserait le pays des dépenses faites sur le chemin du comté de Drummond afin de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Mais le ministe a adopté une comptabilité nouvelle. A cet égard, l'Intercolonial n'est pas sur le même pied que tous les autres chemins de fer du Canada. Ces derniers ont à payer l'intérêt sur leurs obligations et autres engagements, mais l'Intercolonial est dans cette position anormale de n'avoir pas à payer un intérêt sur les sommes que le pays dépense pour ce chemin de fer. Non seulement il nous faut tenir nos engagements pris envers la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick à l'époque de la confédération ; il faut de plus faire des dépenses sans fin et charger le seul compte du capital d'une somme de $68,000,000, sans s'attendre que le pays sera en aucune façon indemnisé. Ces dépenses sont faites dans l'intérêt de la population de là-bas, pour diminuer les tarifs du transport des voyageurs et des marchandises, sans intervention ni favoritisme politiques.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer que toute influence politique est étrangère à l'administration du chemin de fer de l'Intercolonial

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. HAGGART : Il en était ainsi de mon temps.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. HAGGART : Oui, il en était ainsi de mon temps et l'honorable ministre déclare qu'il en est encore ainsi aujourd'hui. Il est impossible, cependant, que dans de grandes circonstances, il ait fait distribuer des permis de circulation à ses amis politiques pour leur permettre d'aller voter.

La lumière ayant fait défaut, l'Orateur a suspendu la séance pendant une demi-heure.

La séance est reprise à 8.55.

L'honorable M. HAGGART : Avant l'interruption de la séance, M. l'Orateur, je rappelais que le ministre des Chemins de fer et Canaux se défend d'avoir fait intervenir la politique dans l'administration de l'Intercolonial. Il déclare que les influences politiques ont été soigneusement écartées de tout ce qui concerne ce chemin de fer. Et il ajoute que c'est tout le contraire qui avait

lieu. du temps de ses prédécesseurs. S'il fait comme il dit, il a changé d'opinion depuis les premiers temps où il devint ministre des Chmeins de fer et Canaux. Dans la ville où je réside, il y avait deux gardiens d'un pont de chemin de fer et il les congédia, sans que la moindre plainte eût été portée contre eux, pour les remplacer par des amis politiques. De plus, il écrivit à M. Frost, qui est aujourd'hui sénateur et qui était alors député de Leeds et Grenville ; dans cette lettre il demandait de lui désigner des remplaçants pour quinze employés au canal Rideau, qui étaient tous de vieux employés et dont quelques-uns avaient servi pendant vingt ans et plus dans l'armée anglaise. M. Frost a déclaré, ici même, qu'il avait reçu cette lettre, mais il avait assez d'honneur pour ne pas accepter l'offre du ministre. Il refusa de désigner les successeurs de ces employés. C'est ce même ministre qui prétend aujourd'hui que la politique n'a rien à voir dans l'administration de l'Intercolonial. Il a changé d'idée et de manières depuis qu'il est devenu membre du cabinet, et depuis qu'il a reçu cette verte leçon d'un de ses plus dévoués partisans dans cette Chambre, et c'est heureux pour son parti.

Qu'est devenue la promesse qu'il nous avait faite? Il a demandé et obtenu plus de $18,000,000 pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, en plus de différentes autres sommes qui, capitalisées, représenteraient $4,000,000, soit un total de $22,000,000. Il autorisa son chef l'honorable premier ministre à déclarer au Parc Sohmer que les recettes de l'Intercolonial dédommageraient l'Etat des sommes dépensées pour le prolongement de ce chemin jusqu'à Montréal et que l'ère des déficits était close. Comment a-t-il tenu cette promesse? Aujourd'hui, il vient ici se réclamer d'un excédent nominal de $96,000 ; et comment y parvient-il? En portant au compte du capital des dépenses qui devraient être et qui ont toujours été prises à même les recettes. Il nous soumet un état tout différent de ceux de ses prédécesseurs, parce qu'il a adopté une comptabilité toute différente. Il agit ainsi en dépit des protestations des chefs du parti conservateur qui ont toujours réclamé un autre mode de comptabilité, dans l'administration de ce chemin de fer. Il est temps en effet que cela cesse, et que le peuple sache la vérité entre ces prétendus excédents et les pertes réelles encourues par l'exploitation de l'Intercolonial. Depuis 1897 jusqu'aujourd'hui, l'exploitation de l'Intercolonial a coûté au pays $23,000,000, et sa valeur a été augmentée d'une certaine quantité de matériel roulant, du chemin de fer du comté de Drummond et de son matériel d'installation à Montréal.

L'honorable ministre a fait plus qu'aucun autre pour rendre impopulaire au Canada la nationalisation des chemins de fer. Il nous a donné une idée de ce que cela serait si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à l'océan Pacifique. Quel résultat aurions-nous si les dépenses mises au compte du capital, sur une pareille voie ferré, augmentaient dans la même proportion que sur l'Intercolonial actuel? Je ne crains pas d'affirmer que tous les revenus du pays ne suffiraient pas à combler les déficits d'une voie transcontinentale administrée de la même manière que l'Intercolonial.

Il admet que la main-d'œuvre sur un chemin de fer de l'Etat ne coûte pas plus cher qu sur les autres chemins de fer et que le gouvernement peut se procurer les matériaux à aussi bas prix qu'aucune compagnie de chemin de fer.

Une VOIX : A l'exception des traverses.

L'honorable M. HAGGART : Il pourrait se procurer des traverses à aussi bas prix, s'il demandait des soumissions. J'ai constaté par expérience que les fournisseurs et les ouvriers préfèrent avoir affaire au gouvernement qu'à une compagnie privée, et qu'un chemin de fer de l'Etat peut être exploité dans d'aussi bonnes conditions qu'aucun autre chemin, s'il est bien administré. En Allemagne les recettes des chemins de fer de l'Etat contribuent £15,000,000 sterling aux dépenses de l'empire, et de semblables résultats ont été obtenus dans d'autres pays. Mais ici, malheureusement, grâce à la déplorable administration actuelle, les résultats sont tout différents. Pour exploiter un chemin de fer de l'Etat dans d'aussi bonnes conditions qu'une corporation particulière, il faudrait que ceux qui sont à la tête de l'administration fussent inaccessibles à toute influence politique ; il ne faudrait pas, en temps d'élection, engager beaucoup plus de monde qu'il n'en faut pour l'exploitation du chemin ; il ne faudrait pas, à un moment donné, acheter 1,300,000 traverses, quand on sait ne pouvoir en utiliser que 500,000 ou 600,000 dans l'année. Il faudrait pratiquer les mêmes principes d'économie qu'une corporation particulière.

Comme je l'ai dit il y a un instant, l'honorable ministre, grâce à sa mauvaise administration, a fait reléguer dans un avenir éloigné toute possibilité de voir l'Etat se charger de prolonger son chemin de fer depuis Montréal jusqu'à la Baie Georgienne, ou jusqu'aux prairies de l'Ouest, ou jusqu'à la côte du Pacifique. Cela peut être un bien ou un mal pour le pays, mais dans un cas comme dans l'autre le résultat de l'adminstration actuelle de l'Intercolonial met le gouvernement dans l'impossibilité de songer à entreprendre la construction d'un nouveau chemin de fer.

Tout le discours de l'honorable ministre tendait, cependant, à démontrer les avantages des chemins de fer nationaux et du prolongement de l'Intercolonial. Nous avons pu constater que la même opinion prévaut devant le comité des chemins de fer et devant cette Chambre, et j'ai remarqué le soin particulier avec lequel l'honorable premier ministre, l'autre jour, s'est exprimé sur cette question. Son cœur balançait entre les chemins de fer subventionnés et les chemins

de fer de l'Etat. Le gouvernement n'a pas encore adopté un programme définitif et il était évident qu'une pression avait été exercée sur le cabinet par certains ministres et des députés ministériels pour faire prolonger l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'au Pacifique. Mais si jamais ce projet était adopté, je suis certain que le peuple serait unanime à le condamner.

L'honorable ministre des Chemins de fer est entré dans beaucoup de détails concernant l'administration de l'Intercolonial. Il prétend que si le tarif pour les marchandises et les voyageurs sur l'Intercolonial était aussi élevé que sur le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, il aurait eu un excédent de recettes d'environ $2,000,000 au lieu de $92,000. Il dit que les taux de fret sur le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont de 50 à 100 pour 100 plus élevés que sur l'Intercolonial. Cela peut être consolant pour ceux qui résident sur le parcours de ce chemin de fer, mais je crois que si l'on tient compte de la longueur du trajet, on constate que le tarif de l'Intercolonial est presqu'aussi élevé que celui des deux autres lignes. Si on ne considère que les totaux les prix peuvent paraître plus élevés, sur ces deux chemins, mais c'est uniquement parce que l'honorable ministre en dépit de la nature, a voulu diriger les produits du Nord-Ouest et du Manitoba vers Saint-Jean, par voie de l'Intercolonial. Il transporte ces produits à perte, et comme cela entre dans les calculs qu'il fait pour établir une moyenne, cette moyenne parait moins élevée qu'elle ne l'est en réalité. Je répète que ni par des lois ni par des chemins de fer de l'Etat, on ne peut espérer détourner le trafic de la route la moins dispendieuse pour parvenir au lieu de consommation. En dépit de tout le matériel roulant qu'on pourra acheter, en dépit de toutes les améliorations qu'on pourra introduire ou ne réussira jamais à diriger le trafic du Nord-Ouest et du Manitoba, sur Saint-Jean, N.-B. et Halifax par l'Intercolonial. Il n'y a ni loi ni chemin de fer capable d'amener le trafic à un port de mer par une route plus dispendieuse qu'une autre et le pays se fatiguera d'exploiter un chemin de fer aux prix de lourds sacrifices, pour obtenir un résultat contraire à tous les principes d'une saine économie politique.

Je n'ai pas eu le temps d'étudier les détails des différentes questions traitées par l'honorable ministre, mais il y a une chose contre laquelle je tiens à protester énergiquement et c'est cette énorme et inutile dépense de $23,000,000. Que ne pourrait-on pas accomplir avec $23,000,000 ! Et nous n'avons pas vu la fin. Dans le budget principal, il y a des crédits, demandés pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et il y en aura d'autres dans le budget supplémentaire. Comme le dit le ministre des Chemins de fer, le compte-capital de l'Intercolonial n'est pas du tout fermé. Il se plaint de n'avoir pas assez de matériel roulant pour le trafic qu'il y a sur la ligne. S'il gardait sur sa propre voie le matériel roulant qui, dit-il, rapporte à l'Etat $15,000 annuellement, tandis qu'anciennement il y avait un découvert de $60,000, ce matériel suffirait aux besoins du trafic. S'il se rendait bien compte de la situation il devrait désirer voir cet excédent disparaître de ses livres, afin de pouvoir démontrer que presque tout son matériel roulant est utilisé sur sa propre ligne.

Dans ce cas, qu'est-ce que les compagnies de chemins de fer paient à l'Intercolonial pour l'usage de ses wagons à marchandises? Elles lui paient 25 cents par jour pour les premiers dix-huit jours, puis une amende d'un dollar si le wagon n'est pas retourné, en un mot l'Intercolonial retire de ces compagnies six cents par jour pour l'usage d'un wagon qui coûte environ $900. Y a-t-il un chemin de fer dans aucune partie du pays—principalement les chemins de fer peu importants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick—qui ne préféreraient pas donner à l'honorable ministre la balance de $15,000 qu'il reclame afin de pouvoir utiliser son matériel roulant.

Que l'on me permette de faire remarquer de plus que cette augmentation dans les recettes de l'Intercolonial est due à l'augmentation du trafic local dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal n'a pas rapporté le cinquième des résultats sur lesquels l'honorable ministre comptait. Où prend-il son augmentation de trafic ? Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, sa propre province, grâce au développement considérable qui s'y est produit, principalement dans le commerce de bois, la quantité de bois transportée ayant presque doublé. L'honorable ministre prétend que ce n'est pas sans avoir à vaincre d'énormes difficultés qu'il a réussi à obtenir un excédent de $96,000 ; il a dû payer tel montant pour la main-d'œuvre, tel autre montant pour l'achat de matériaux et de charbon.

Mais pourquoi n'exploite-t-il pas une houillère lui-même ? Je sais tout le trouble que lui a causé la coalition intervenue entre les propriétaires de houillères de la Nouvelle-Ecosse. J'ai dû faire face à la même difficulté. Ces compagnies déterminent le prix et divisent entre elles la quantité de charbon à fournir à l'Intercolonial d'après la production des différentes compagnies, et elles—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) n'a jamais payé plus de $2.10 la tonne.

L'honorable M. HAGGART : Cela est possible. Mais j'ai dû payer plus cher que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc pour du charbon de même qualité. L'honorable ministre nous a avoué qu'il payait son charbon bien trop cher. Tout simplement lui et ses employés ne se servent pas des moyens nécessaires pour se faire livrer le charbon à des prix raison-

nables. Si je me rappelle bien, nous payions près de $2 la tonne pour le charbon pris à la même mine, ce qui est le double du prix que nous aurions dû payer, et je crois que l'honorable ministre paie près de $3. Cet item explique jusqu'à un certain point les dépenses déjà considérables de l'Intercolonial. Je viens de dire que l'honorable ministre a bénéficié du développement des provinces maritimes, ce qui n'existait pas en 1896. Quelle est la cause de ce développement ? Cette cause se trouve dans la politique de ses prédécesseurs, l'établissement de nouvelles industries, le développement de la fabrication du fer et de l'acier, et l'augmentation de la production de la houille résultant des droits imposés pour empêcher la concurrence étrangère. C'est nous qui avons donné l'essor à ce développement qui a atteint son apogée au Cap-Breton, et qui fournit à l'honorable ministre, comme il l'admet lui-même, l'un des embranchements le plus rémunérateur du chemin pour le transport des voyageurs et du fret entre Halifax et le Cap-Breton. A part cela, l'honorable ministre a bénéficié d'avantages qu'il partage avec tous les autres chemins de fer de ce continent. Les temps sont prospères et l'abondance règne sur ce continent. Le trafic du fret et des voyageurs a augmenté dans des proportions plus considérables que tout ce qui s'est jamais vu aux époques que l'honorable ministre chosit pour faire ses comparaisons. Il s'est trouvé à profiter des temps les plus prospères que ce pays ait jamais traversés. Et quel a été le résultat ? Avec une dépense d'au moins $2,000,000, qu'il aurait dû porter au compte du revenu, il réussit à montrer un excédent de $96,000. Est-ce là ce que l'on peut appeler infuser une vie nouvelle à l'ancien chemin de fer comme il avait promis au peuple de le faire ? Il avait l'habitude de nous dire que ces dépenses qu'il faisait ressemblaient à celles que fait un commerçant pour transporter son établissement d'une rue retirée à une grande artère commerciale—que l'augmentation des dépenses serait justifiée par une augmentation dans les revenus, or, ses prévisions se sont-elles réalisées sous ce rapport ? Après avoir fait encourir ces dépenses énormes au pays, il nous arrive avec un excédent nominal de $96,000, un excédent que les employés ayant le contrôle des affaires financières de l'Intercolonial peuvent créer ou faire disparaître suivant le désir des chefs de ce département ou de celui qui en a la direction. Il est inutile pour l'honorable ministre d'établir des comparaisons avec 1896, car, comme je l'ai dit, la position n'est plus la même. Les dépenses que j'ai faites au compte du capital, durant mes six années d'administration de ce chemin, y compris les pertes provenant de l'exploitation, ne se sont pas élevées à un tiers des dépenses encourues par l'honorable ministre.

J'ai parlé plus longuement que j'en avais l'intention à cette période de la discussion. J'aurai l'occasion d'entrer dans plus de détails quand les estimations nous seront soumises. Les renseignements que je compte obtenir à cette époque me permettront de discuter ces détails plus intelligemment. Il y a dans cette Chambre des députés qui sont mieux renseignés que moi sur ces questions. Mais un fait certain, qui frappe tout observateur intelligent, c'est que durant ces six années d'administration l'honorable ministre a uniquement réussi à augmenter la dette de l'Intercolonial de près de $18,000,000, à part une obligation de $4,000,000 en faveur du Grand Tronc. Malgré cela, il n'a pas craint de préconiser la nationalisation des chemins de fer, et il a encouragé le peuple à faire de nouvelles dépenses dans cette direction. Franchement, c'est pousser trop loin le ridicule. Il réussira peut-être à convaincre quelques-uns de ses amis, dont l'unique politique consiste à favoriser toutes dépenses destinées à leurs provinces respectives, à approuver ses paroles sous ce rapport. Mais, pour notre part, nous avons des vues plus élevées. Nous avons à cœur le développement de ce pays et sommes prêts à encourager toute dépense d'argent faite dans l'intérêt général ; mais nous nous refusons à engloutir de nouveaux millions dans cet abîme de dépenses que constitue aujourd'hui l'Intercolonial.

M. BARKER : Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, et je me proposais d'attendre une occasion ultérieure pour discuter en détail les états fournis par le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable A. G. Blair). Mais comme il a bien voulu faire allusion à la critique que j'ai faite de ses comptes l'année dernière et l'année précédente, on me permettra de répondre brièvement à ses observations générales. Cependant, l'argument qu'il a invoqué cet après-midi n'exige guère de réponse, du moins dans l'esprit de l'honorable ministre. Mais comme ses paroles ont soulevé les applaudissements de la droite, je vais essayer de démontrer combien est fallacieux le raisonnement auquel il a recours en essayant d'établir une comparaison entre les opérations de l'Intercolonial et celles d'autres chemins de fer canadiens. Il ne me faudra pas grand temps pour faire voir la futilité de cet argument. L'honorable ministre sait parfaitement—comme je le lui ai déjà fait remarquer—que son mode de tenue de livres ne permet pas de comparer les résultats de l'Intercolonial et le percentage de ses frais d'exploitation avec ceux des autres chemins de fer. J'ai déjà fait remarquer la chose plus d'une fois, et l'honorable ministre en est tout aussi convaincu que je le suis moi-même ou que toute personne peut l'être. Mais avant de commencer l'étude de quelques-uns des item pour lesquels sa méthode de comptabilité s'éloigne de la méthode ordinaire, je désire indiquer les résultats obtenus par l'honorable ministre, tel qu'il nous les a lui-même fait voir. Il appert à son rapport—et c'est là que j'ai puisé mes

chiffres—que les recettes totales de tous les chemins de fer de ce pays, durant l'année pour laquelle ce rapport est fait, se sont élevées à $83,666,502, et que leurs dépenses totales, y compris les dépenses des chemins de fer de l'Etat, se sont élevées à $57,343,592.

Pour arriver à connaître le chiffre exact des frais d'exploitation des autres chemins de fer, à part ceux des chemins de fer de l'Etat, je déduis les frais d'exploitation ainsi que les recettes de ces derniers, et le résultat de cette élimination indique que les recettes des autres chemins de fer canadiens ont été de $77,747,513 et que leurs frais d'exploitation se sont élevés à $51,482,494. Il résulte de ce calcul que tous les chemins de fer canadiens, grands ou petits, dans les vieux comme dans les nouveaux districts, en tenant compte des recettes et des dépenses, ont donné une moyenne de 66⅔ pour 100, tandis que les chemins de fer de l'Etat—y compris l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard dont l'honorable ministre est si fier—ont rapporté 99 pour 100. C'est-à-dire qu'il a gagné $1 pour chaque $100 qu'il reçoit. Le résultat de l'exploitation des deux chemins de fer est exactement le même, suivant lui. Laissant de côté des centaines de milles dollars qui devraient être portés au compte des frais d'exploitation, l'honorable ministre des chemins de fer est parvenu à établir cet excédent de $57,891 dont il est si fier, et qui représente un peu moins d'un treizième de un pour 100 de ce que coûte l'entreprise, et c'est là le résultat merveilleux qu'ont applaudi les membres de la droite.

Il se peut qu'il soit vrai, comme le prétend l'honorable ministre, que les frais de transport soient moins élevés sur l'Intercolonial que sur les autres chemins de fer. Mais je ne puis accepter les chiffres de mon honorable ami sous ce rapport. Il est vraiment extraordinaire d'entendre l'honorable ministre—qui doit parler au nom du gouvernement—nous dire que l'on perd chaque année $2,000,000 dans l'exploitation de ce chemin, pour permettre à une partie du pays d'obtenir des taux réduits aux dépens de la masse du peuple. J'ignore si cette nouvelle sera une agréable surprise pour les députés à annoncer à leurs commettants ; dans tous les cas, je trouve la chose bien étrange. L'honorable ministre nous dit encore que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc exigent des taux raisonnables, qui, s'ils avaient été mis en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat lui auraient permis de réaliser $2,000,000 et d'économiser quelque chose sur les nombreux millions qu'il a dépensés durant les six ou sept dernières années au compte du capital, et au lieu de le faire, il soustrait cet argent au peuple pour en faire bénéficier la population des provinces maritimes au détriment du reste du pays. Voilà à quoi se résume cette déclaration de l'honorable ministre.

Mais j'espère que ce n'est pas aussi triste que cela. Je suis même porté à croire qu'il est arrivé à l'honorable ministre de transporter du fret à Saint-Jean, où il a dépensé tant d'argent depuis quelques années, pour moins que le prix coûtant. Cependant, je doute qu'il transporte toutes les marchandises qui passent par les chemins de fer de l'Etat à des taux aussi merveilleux de bon marché. En supposant qu'il en serait ainsi, je dois déclarer que le reste du pays a son mot à dire dans cette affaire. Nous devons avoir le droit de prétendre que les affaires de l'Intercolonial doivent être administrées de manière à ce que l'on gagne $2,000,000 ou $1,000,000, ou $500,000 quand cela est possible à des conditions raisonnables, et que ces recettes doivent servir à éteindre pour autant la dette que l'honorable ministre accumule chaque année au compte du capital. Voilà une proposition digne d'un homme d'affaires.

Je veux maintenant démontrer en quoi les frais d'exploitation de l'Intercolonial diffèrent des frais d'exploitation tels qu'ils sont compris par toutes les autres compagnies de chemins de fer. Mais avant d'entrer dans cette question, je désire faire remarquer que les frais d'exploitation de l'honorable ministre, tels qu'ils figurent dans son rapport, ne ressemblent pas à ceux de son prédécesseur, ils ne veulent pas dire la même chose du tout. Son prédécesseur portait au compte des frais d'exploitation plusieurs item que l'honorable ministre porte maintenant au compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande bien pardon.

M. BARKER : C'est pourtant vrai. Je parle en connaissance de cause et je dis que non seulement la méthode qu'il suit sous ce rapport diffère de celle de son prédécesseur, mais qu'elle diffère même de sa propre manière d'agir durant les premières années de son administration. Il s'est instruit avec la pratique. Quand son prédécesseur plaçait de nouveaux rails sur les chemins de fer du gouvernement, il en portait le coût au compte des frais d'exploitation. C'est là un fait que l'honorable ministre des Chemins de fer connaît, qu'il ne peut nier, et ses employés peuvent le lui dire. Non seulement cela, mais quand son prédécesseur posait des rails plus pesants il plaçait le coût de la différence dans le poids du métal au compte des frais d'exploitation. Il n'était pas obligé de le faire cependant et c'était contraire à son intérêt. En 1897, durant ses premières années d'administration, l'honorable ministre suivit la même ligne de conduite que son prédécesseur, mais depuis ce temps, qu'a-t-il fait ? Il a remplacé les rails de 67 livres détériorés par l'usage par des rails de 80 livres, au lieu de les remplacer par des rails de 67 livres et d'en porter le coût au compte des frais d'exploitation comme c'était son devoir. Il ne pouvait porter au compte du capital que la différence de 30 livres, mais il

porte au lieu de cela le plein montant des 80 livres. J'ai établi ce point l'année dernière et l'année précédente, en me servant des chiffres contenus dans le propre rapport de l'honorable ministre. J'ai fait voir qu'il avait porté au compte du capital un montant de $436,000 pour l'achat de rails d'acier, tandis qu'il aurait dû être porté au compte des frais d'exploitation. Je n'ai pas fait de calculs basés sur des chiffres contenus dans son rapport de cette année, afin de constater quel est le montant exact qu'il aurait dû porter au compte des dépenses et qu'il a imputé sur le capital, mais en prenant la même proportion que l'année dernière, l'honorable ministre devrait ajouter environ $400,000 au chiffre actuel de ses frais d'exploitation. Pour l'exercice 1901-02, le parlement lui a voté un crédit de $600,000 pour l'achat de rails. Je n'ai pas encore fait une étude assez approfondie des comptes pour constater quel est le montant exact qu'il a dépensé, mais toute cette dépense a été à sa demande et sur ses instances portée au compte du capital sous prétexte qu'il en avait le droit.

On a protesté contre cette manière de procéder durant la dernière session et la session précédente. L'honorable ministre n'a pas répondu à ces protestations et il a insisté pour obtenir cet argent au compte du capital. Si ses dépenses ont été à peu près les mêmes, les frais d'exploitation auraient du être augmentés de $400,000, et cet excédent de $57,000 qu'il reclame cesse d'exister. C'est un déficit qu'il a au lieu d'un excédent. L'année dernière, lorsque M. Pottinger, le gérant général de l'Intercolonial, a comparu devant un comité de cette Chambre, je lui ai posé, à ce sujet, une question dont l'honorable ministre doit se souvenir.

Je lui ai dit: en votre qualité d'industriel de chemins de fer, prétendez-vous, M. Pottinger, que vous êtes justifiable d'imputer le coût total de ces nouveaux rails ainsi que le remplacement des anciens au compte du capital? L'honorable ministre sait quelle fut sa réponse. Je l'ai citée l'année dernière et je la citerai de nouveau cette année. Les " Débats " sont là pour établir que je lui ai demandé ce qu'il pensait du fait de porter au compte du capital le coût total du remplacement de ces rails. Voici de nouveau cette réponse de M. Pottinger :

Pourquoi m'y opposerai-je du moment que le parlement vote l'argent ?

Voilà quelle fut la réponse du chef des employés de l'honorable ministre dont il nous a fait de si grands éloges ce soir. Pourquoi ces employés du chemin de fer s'opposeraient-ils à ce que le parlement leur vote de l'argent au compte du capital pour des dépenses qu'ils devraient porter au compte des frais d'exploitation ? Aucun employé de chemin de fer ne s'y opposerait. M. Pottinger dans sa réponse ne dit pas que c'était là le véritable mode de créditer cet argent. Il n'a jamais prétendu qu'aucun chemin de fer l'imputerait de la même manière. Il a admis que ce qu'il avait fait là était illégal, qu'il n'avait pas le droit de l'imputer au compte du capital quand il a dit : Pourquoi m'y opposerai-je du moment que le parlement vote l'argent ? Peut-on démontrer plus clairement que l'honorable ministre porte illégalement au compte du capital ce qui devrait figurer au compte des frais d'exploitation ? Par conséquent, en agissant ainsi il trompe la Chambre sur le véritable état des affaires de l'Intercolonial et des résultats obtenus.

Il y a un autre détail des comptes de l'honorable ministre sur lequel j'ai attiré l'attention l'année dernière et qui figure encore cette année dans son rapport, mais sous une forme infiniment plus exagérée. J'ai alors fait remarquer qu'il achetait du matériel roulant et des wagons au compte du capital alors que ces achats auraient du être faits à même l'argent destiné aux frais d'exploitation. Il avait un nombre considérable de vieux wagons hors d'usage. Son devoir, comme le devoir de tout gérant de chemin de fer agissant pour une compagnie ordinaire, était de faire figurer le coût de remplacement de ces voitures au compte des frais d'exploitation, et l'on n'aurait pas dû lui permettre de porter le coût d'un seul wagon, ou un seul dollar au compte du capital avant qu'il ait remplacé tous les wagons devenus hors d'usage dans le service, en inscrivant cette dépense au compte des frais d'exploitation. Qu'a-t-il fait l'année dernière ? Il a, je crois, retiré 364 wagons devenus hors d'usage. Il lui en aurait coûté $250,000 pour les remplacer à même les frais d'exploitation. Mais il s'est bien gardé de le faire. Il a mis ces wagons de côté comme étant impropres au service et il a obtenu du parlement l'argent nécessaire au compte du capital pour lui permettre d'acheter des wagons neufs durant l'année pour remplacer les vieux qui sont restés là.

Je vais établir ce fait par le rapport que l'honorable ministre vient de publier. Au 1er juillet dernier, l'honorable ministre a commencé son année avec 364 wagons comme incapables de faire le service. C'est à propos de ces wagons que je lui ai dit l'année dernière qu'il devait faire figurer le prix de leur remplacement au compte des frais d'exploitation, avant d'en acheter de nouveaux au compte du capital. Cette année, le nombre de wagons ainsi déclarés impropres au service a été de 272, faisant un total de 636. Il n'en a reconstruit que 61, laissant 575 wagons impropres au service dans ses cours. Avec un pareil nombre de wagons hors de service et non remplacés, il était difficile, comme l'a fait remarquer le député de Lanark (l'honorable M. Haggart), de prêter des wagons aux chemins de fer au prix de 25 cents par jour. Que fit-il ? Son rapport nous le dit. Durant le cours de l'année il a acheté au compte du capital 1,342 nouveaux wagons. Il n'a pas lieu d'être surpris après cela qu'il ne fasse pas ses réparations, et il est encore

moins surprenant qu'il puisse montrer un excédent de $57,000 dans les frais d'exploitation du chemin. Si le Grand Tronc ou le Canadien du Pacifique voulaient seulement adopter cette manière de tenir leurs comptes, ils seraient en mesure de payer des dividendes mirobolants à leurs actionnaires. Le Grand Tronc pourrait payer des dividendes sur ses actions ordinaires.

L'honorable ministre se fait voter un crédit par le parlement. Il obtient $2,000,000 au compte du capital pour acheter du matériel roulant. Il se procure 1,342 wagons et il lui reste 575 wagons hors de service. cette méthode de tenir les livres est des plus simples. Mais si le ministre des Chemins de fer était soumis à la critique d'un censeur nommé par les actionnaires d'un chemin de fer pour étudier la conduite de ses administrateurs, ce censeur lui aurait dit que sur ces 1,342 wagons, 767 devraient être portés au compte du capital et 575 wagons au compte des frais d'exploitation. L'honorable ministre sait tout cela. Le principe élémentaire qui doit guider toute institution commerciale, c'est qu'elle est tenue d'entretenir sa propriété à même ses revenus avant de pouvoir l'augmenter en prenant au compte du capital, et le ministre des Chemins de fer n'a jamais essayé de justifier devant la Chambre la méthode suivie dpuis quelques années. L'honorable ministre a cru me placer dans une impasse, quand il m'a demandé dans une circonstance antérieure : Vous êtes-vous rendu compte de l'état dans lequel j'ai trouvé le matériel roulant quand j'ai pris la direction du département? Je lui ai répondu dans l'affirmative, et j'ai fait connaître dans quel état se trouvait le matériel roulant du chemin quand il est arrivé à la tête du département, et le nombre de wagons hors de service était très limité à cette époque. D'année en année, j'ai attiré son attention sur le fait qu'il augmentait considérablement le nombre des wagons hors d'usage, tout en acquérant du nouveau matériel roulant à même le compte du capital.

Quand le ministre des Chemins de fer célèbre ses hauts faits, comme il vient de le faire, quand il nous dit qu'il n'a pas emprunté d'argent, que toutes ces améliorations ont été exécutées à même les recettes du chemin, il doit oublier de quelle manière il s'est procuré des wagons et des rails. Il a ajouté environ $20,000,000 à la dette nationale depuis qu'il a la direction de ce chemin de fer. Dans l'espace de sept ans il a dépensé près de $12,000,000 sur la voie principale de l'Intercolonial, et après cela il croit exploiter ce chemin sans emprunter. Sa conduite me rappelle ce personnage de Dickens qui, lorsqu'il signait un effet à payer, disait : Dieu merci, voilà toujours autant de payé.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lui, croit que ce qu'il a dépensé au compte du capital il ne l'a pas emprunté, que cet argent lui est tombé du ciel, et que tout ce qu'il peut obtenir de cette source est destiné tout simplement à lui permettre d'équilibrer son budget et à lui attirer les applaudissements des membres de la droite.

L'honorable ministre nous a aussi parlé de l'économie dont il donne la preuve dans l'achat du matériel. Il est bien évident qu'il doit compter sur le manque absolu de mémoire chez ses partisans quand il parle ainsi. A-t-il oublié ce que disaient ses propres employés dans son rapport de l'année dernière au sujet de l'achat de ces 1,300,000 traverses? On a jamais besoin de poser plus de 500,000 traverses dans une seule année, cependant, durant cette merveilleuse saison, alors que les élections générales avaient lieu, l'honorable ministre a acheté 1,500,000 traverses dont quelques-unes n'avaient que quatre pouces de largeur et ressemblaient plutôt à des voliges qu'à des traverses, d'après le rapport de ses propres employés. Voilà un échantillon de son économie ; voilà la remarquable administration que l'honorable ministre se plaît à vanter. C'est à ses employés que nous devons la découverte de cette fraude. Le gérant—j'ignore si c'est celui qui vient de quitter le service ou non—insista pour avoir une enquête, et il ressort des procédures de cette enquête que l'honorable ministre n'a pas fait beaucoup de zèle à ce sujet. Le gérant insista pour avoir une enquête, qui eut lieu jusqu'à un certain point, et sans cette insistance de la part de cet employé, nous n'aurions probablement jamais entendu parler de ce scandale. Tout ce que nous savons de la conduite du ministre à ce sujet, c'est qu'il est intervenu à un certain moment dans les procédures en donnant un ordre écrit au crayon à un des entrepreneurs. Cette enquête dévoila l'existence d'un état de choses tout à fait choquant quant à ce qui concerne les achats de matériaux pour l'Intercolonial.

L'honorable ministre nous a fourni certains détails relativement au nombre de milles parcourus par les convois ainsi qu'au sujet d'autres questions de même nature sur lesquelles je me permettrai de revenir dans une autre circonstance. Je me contenterai de dire pour le moment que l'honorable ministre des Chemins de fer sait tout aussi bien que moi que les frais d'entretien par mille dépendent jusqu'à un certain point de l'excès de longueur kilométrique des convois; que l'on fait circuler un nombre moins considérable de wagons, ou des convois moins lourds, ou plus fréquents que le ferait un gérant ordinaire, et en augmentant le nombre de milles parcourus au delà du chiffre requis pour l'exploitation du chemin, il arrive à réduire le coût du halage par nombre de milles parcourus à la moyenne des autres chemins de fer.

Mais il ne s'ensuit pas que cela serait considéré comme étant de sage administration par une autre compagnie. Si cette merveilleuse administration est en vigueur depuis plusieurs années sur ce chemin, elle devrait avoir donné des résultats plus satis-

faisants. Il est ridicule de vouloir prétendre qu'avec tous les avantages que l'honorable ministre dit avoir à sa disposition pour exploiter ce chemin de fer et acheter ses matériaux, qu'il ne puisse pas l'administrer à des conditions plus avantageuses qu'il ne le fait actuellement. Il n'ignore pas qu'il existe plusieurs causes de dépenses auxquelles un chemin de fer ordinaire est obligé de faire face et dont il n'est jamais question pour un chemin de fer de l'Etat. Le gérant d'un chemin de fer ordinaire est obligé d'acquitter l'intérêt durant toute l'année sur tout l'argent dont il a besoin pour son exploitation, tandis que le ministre des Chemins de fer paraît avoir un propriétaire qui lui fournit tout l'argent dont il a besoin sans intérêt—je ne parle pas de l'intérêt sur les emprunts mêmes, je parle de l'intérêt que l'on est ordinairement obligé de payer dans tout commerce ou entreprise. Il n'a pas non plus de taxes à payer ; il jouit de tous les avantages ; il dispose de tout l'argent dont il a besoin en aucun temps, et malgré tout cela il est incapable d'obtenir les résultats d'une administration ordinaire, qui, elle, doit faire face aux taxes ainsi qu'à toutes les autres obligations. Cela n'empêche pas l'honorable ministre de vanter son administration, il croit avoir accompli une grande chose en exploitant son chemin avec 99 pour 100 de ses recettes totales, car tous les autres chemins de fer du pays le font à 66⅔. Il suffit d'indiquer ce fait pour démontrer qu'il n'y a rien dans le rapport du ministre dont il puisse se glorifier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : Je n'ai plus qu'une remarque à faire. Je n'ai aucun renseignement personnel sur la location des wagons aux autres compagnies. Le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) prétend qu'on les loue à 25 cents par jour. Tout ce que je puis dire, M. l'Orateur, c'est que si une compagnie de chemin de fer peut louer des wagons à 25 cents par jour, pas une seule compagnie ne commettra l'insigne folie d'en acheter, lorsque l'honorable ministre est disposé à leur en fournir à ce prix. Il doit y avoir erreur, car cela me parait trop absurde. Cela veut tout simplement dire qu'un wagon ainsi loué par le gouvernement est censé parcourir de 20 à 25 milles par jour.

J'espère donc que le ministre des Chemins de fer jugera utile de contredire cette assertion, car c'est là tout ce qu'il retire de la location de ces wagons, le plus tôt nous abandonnerons ce commerce le mieux ce sera.

M. FOWLER : Après les savantes critiques que le député de Lanark (M. Haggart) et le député de Hamilton (M. Barker) viennent de faire de l'administration actuelle de l'Intercolonial, il m'est inutile de retenir la Chambre bien longtemps. Cependant, le ministre des Chemins de fer a fait une déclaration tellement contraire aux faits—faits qui sont à ma connaissance personnelle ainsi qu'à la connaissance de tous ceux qui habitent le Nouveau-Brunswick—que je ne puis la laisser passer sans protester. Je veux parler de la déclaration qu'il a faite relativement à la liberté complète que lui et les fonctionnaires supérieurs de son département accordent aux employés de l'Intercolonial au point de vue de leurs droits politiques. Jamais dans l'histoire de ce chemin de fer les employés n'ont été soumis à une pareille tyrannie ; non content de les priver de leur droit de voter selon leur conscience dans les élections fédérales—ce qui pourrait en quelque sorte être excusable—on est allé jusqu'à leur refuser le droit de voter dans les élections provinciales, chose qui ne s'était jamais vu avant l'arrivée de l'honorable ministre à la tête de l'administration de ce chemin. Lui ou ses satellites sont même allés jusqu'à défendre aux employés d'exercer leur droit de suffrage dans les élections municipales. Il y a à peine quelques mois nous avions une élection provinciale au Nouveau-Brunswick ; le ministre est venu lui-même dans son wagon particulier et il a pris une part très active à cette élection avec un résultat qu'il a sans doute trouvé satisfaisant. Il a surtout visité deux endroits, Saint-Jean et Moncton, deux centres de chemins de fer considérables, où se trouvent un grand nombre d'employés qui sont en même temps électeurs. Aux deux endroits il a usé de toute son influence pour les forcer à voter contre leur conscience et en faveur de ses propres candidats.

Voilà ce que la population du Nouveau-Brunswick reconnaît généralement. Après avoir réussi dans les divisions électorales où se trouvent ces deux villes, il se rendit dans u autre comté. Là, il n'y avait pas de fonctionnaires, ni d'employés du chemin de fer sous sa haute main, aussi remporta-t-il une veste complète. Le candidat qu'il combattait fut élu par une majorité douze fois plus considérable que celle qu'il avait obtenue à l'élection précédente. Doit-on attribuer ce résultat à la présence de l'honorable ministre ? Je l'ignore, mais ce sont là les faits. Je fais cette déclaration pour que la Chambre ne reste pas sous la fause impression que l'honorable ministre a voulu créer, cet après-midi—impression qui ne saurait avoir de prise sur le peuple de cette province qui connaît si bien ce qui s'est passé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe, l'honorable député déclare qu'il sait par lui-même que j'ai personnellement eu recours à tous les moyens de pression et d'influence, pour forcer les employés de l'Intercolonial à prendre part à une élection, à voter en faveur d'un candidat désigné. Est-ce bien là ce que je dois conclure des paroles de l'honorable député ?

M. FOWLER : C'est la déclaration que j'ai faite, M. l'Orateur, et que je répète encore. Quiconque a lu les discours qu'a prononcés l'honorable ministre, à Saint-Jean

et à Moncton, reconnaîtra que ce que j'affirme est parfaitement d'accord avec les faits. La véhémence à laquelle le ministre a eu recours cet après-midi pour forcer ses partisans à l'applaudir—ce que, en réalité, ils ne semblaient pas disposés à faire—n'est rien si on la compare à celle qu'il montrait dans les discussions publiques, lorsqu'il essayait de forcer ses fonctionnaires et ses employés à voter en faveur de ses candidats, lors des dernières élections provinciales.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député connaît-il personnellement les faits, ou a-t-il quelques preuves autres que ces comptes rendus que les journaux, dit-il, ont publiés, de mes discours, pour appuyer la déclaration qu'il vient de faire ?

M. FOWLER : Les comptes rendus suffiraient, je crois ; mais s'il fallait une autre preuve, je puis invoquer la rumeur qui circulait parmi toute la population de notre province.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FOWLER : La rumeur publique, la croyance populaire ont beaucoup de poids, car ils sont généralement appuyés sur des faits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous me le permettez, M. l'Orateur, je profiterai de cette occasion pour affirmer que dans tout ce que l'honorable député vient de dire, il n'y a pas un seul mot de vérité. J'invite l'honorable préopinant à profiter de la première circonstance favorable pour lire à la Chambre ces comptes-rendus de mes discours, et j'ose dire que cette lecture démontrera combien l'honorable député s'est trompé.

M. FOWLER : Si la réputation de l'honorable ministre n'était pas si bien établie au Nouveau-Brunswick, la population de cette province serait étonnée et surprise des déclarations que le ministre a faites, cet après-midi. Mais le connaissant si bien, nos gens se contentent de hausser les épaules et de garder le silence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut accepter mon invitation, j'en accepte d'avance les conséquences.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, j'ai écouté bien attentivement tout ce qu'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, au cours des explications qu'il a fournies à la Chambre, cet après-midi. Il avait toutes mes sympathies, parce qu'il entreprenait une tâche bien difficile, celle de nous expliquer les résultats de son administration de l'Intercolonial et des autres chemins de fer du gouvernement, au cours des six ou sept dernières années. Il a cité beaucoup de chiffres à propos de l'augmentation du trafic et des salaires, de l'amélioration de ces voies ferrées ; il a parlé d'une foule de choses qui, à mon sens, n'ont pas éclairé son sujet d'une lumière bien vive. L'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) lui a demandé, dès le commencement de son discours, de nous fournir quelques renseignements sur les dépenses à compte du capital faites pour ce chemin de fer, depuis qu'il administre les affaires de ce ministère. Je ne sache pas que l'honorable ministre ait condescendu à cette demande.

Il y a deux ou trois faits qui ressortent surtout de l'administration de mon honorable ami, et qu'on ne saurait rappeler trop souvent à l'attention de la Chambre et du pays. Le ministre a fait une comparaison entre l'administration de son prédécesseur et la sienne, mais il n'a tenu compte que de l'exercice de 1896, dans le premier cas, et que de l'année fiscale de 1902, dans le second cas. On ne pouvait établir une comparaison plus déshonnête, plus trompeuse que celle-là, car, ainsi que l'honorable ministre le sait bien, l'état de choses qui a existé au Canada, au cours des douze derniers mois, ne peut être comparé à celui qu'on a constaté en 1896. Essayer de défendre l'administration actuelle du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comparant l'année 1896, remarquable surtout par la stagnation des affaires non seulement au Canada, mais encore dans tous les pays du monde, à une année de prospérité extraordinaire, surtout dans cette partie du Dominion que traverse l'Intercolonial, c'est employer un moyen auquel nous ne pouvions croire qu'un homme qui, comme mon honorable ami, a une longue expérience de la vie parlementaire, aurait recours. Si le ministre voulait être franc, il aurait comparé les six années durant lesquelles mon honorable ami de Lanark-sud a administré les affaires de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, aux six années de sa propre administration des mêmes voies ferrées. J'en appelle à l'honorable ministre lui-même et à tous ses partisans : s'il eût voulu rendre la moindre justice à l'honorable député de Lanark, aurait-il limité sa comparaison à une seule année ? Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer deux ou trois faits, et je laisserai au ministre lui-même la tâche de les expliquer. Depuis 1897, c'est-à-dire depuis que mon honorable ami a pris l'administration de l'Intercolonial, combien a-t-il dépensé à compte du capital ? N'est-il pas avéré que, au cours des six dernières années, les dépenses imputables sur le capital se sont élevées à $13,890,542 pour ces deux chemins de fer de l'Etat ? Le ministre peut-il nier cela ? Ce sont les documents officiels qui m'ont fourni ces chiffres, et je mets le ministre au défi de dire qu'ils ne sont pas exacts. Au cours des six années précédentes, alors que l'honorable député de Lanark-sud administrait ces voies ferrées, à quel montant s'est élevé cette dépense imputable sur le capital ? A $2,835,-691. Ce fait brutal subsiste donc, fait qu'on

ne peut nier ni contredire au cours de la période des six dernières années, l'honorable ministre des Chemins de fer a dépensé, à compte du capital, au delà de $11,000,000 de plus que son prédécesseur n'avait dépensé durant les six années de son administration. Et en face de quel résultat nous trouvons-nous ? Un des collègues de l'honorable ministre, dans un discours qu'il prononçait à Toronto, il y a quelques années, déclarait qu'à son arrivée au pouvoir, le gouvernement actuel avait constaté que le terminus, direction ouest, de l'Intercolonial, se trouvait au milieu d'un champ labouré ; il ajoutait que ce gouvernement voulait prolonger cette voie ferrée jusqu'à la grande métropole du Canada, c'est-à-dire jusqu'à Montréal. Nous espérions retirer de grands avantages de la mise en vigueur de cette politique ; mais quel a été le résultat net de l'exploitation de ce chemin de fer, depuis cette époque ? Au cours des six années de l'administration de l'honorable représentant de Lanark-sud, le découvert dans les recettes comparées aux dépenses d'exploitation, s'est élevé à $949,784.

Si nous avions raison de faire des dépenses énormes pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, pour outiller d'une façon supérieure ce chemin de fer, qu'avons-nous obtenu en retour ? Depuis les six dernières années, sous l'administration du ministre actuel, les recettes de l'Intercolonial ont été de $886,763 moins élevées que les dépenses d'exploitation. Tout notre bénéfice net depuis six ans, si l'on tient compte des résultats des six années précédentes, se trouve représenté par la misérable somme de $60,000, malgré la dépense énorme imputée sur le capital.

Le découvert dans les dépenses d'exploitation, au cours de cette dernière période, a donc été de $60,000 moindre que celui constaté au cours des six années précédentes, lorsque l'état des affaires du pays n'était pas si prospère. Voilà tout ce dont peut se vanter l'honorable ministre ; et si ce dernier croit que le parlement a eu raison d'approuver ces dépenses énormes à compte du capital, à seule fin de faire en six ans, des épargnes au montant de $60,000, libre à lui d'entretenir cette illusion. Ce sont là des faits qu'on ne saurait contredire. Depuis six ans, il a dépensé à compte du capital $11,000,000 de plus que son prédécesseur au cours d'une période aussi longue, et lorsqu'on ne constatait pas ce réveil des affaires qui s'est fait sentir depuis, dans toutes les parties du Canada ; d'un autre côté, il n'a réussi à diminuer que de $60,000 le découvert qui existait dans les recettes comparées aux dépenses d'exploitation. Il invoque comme excuse la situation exceptionnelle de l'Intercolonial. Il prétend qu'à cause de la situation de cette partie du pays qu'elle traverse, il est impossible que cette voie ferrée rapporte autant que les autres chemins de fer. D'un côté, dit-il, il y a les routes fluviales, l'océan, c'est-à-dire les compagnies de navigation, de l'autre, des lignes rivales. Mais cet état de choses existait avant que mon honorable ami prît la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux. Son prédécesseur n'a-t-il pas eu à surmonter les mêmes difficultés ? A mon avis, l'honorable ministre se trouve placé entre le feu et l'eau ; il se bat les flancs pour trouver une explication quelque peu plausible de l'état de choses que nous constatons aujourd'hui ; mais lorsque notre population examinera avec soin les arguments qu'il a invoqués, elle en arrivera à la conclusion que l'administration des chemins de fer de l'Etat, au cours des six dernières années, a été extravagante, irréfléchie et par trop coûteuse ; le peuple comprendra aussi qu'il n'a pas reçu une juste compensation pour les dépenses énormes faites par le ministre actuel.

Qu'on me permette d'insister sur ce qu'a si bien démontré mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker). Ce dernier a fait ressortir une des raisons invoquées par le ministre. Celui-ci avait dit que s'il avait établi des taux de transport aussi élevés que ceux exigés par les compagnies de chemin de fer, taux qu'il a reconnu lui-même n'être pas déraisonnables, les recettes de l'Intercolonial auraient été beaucoup plus considérables. Le ministre admet donc qu'en dépit de cette dette de $16,000,000 contractée au cours des douze dernières années et imputables sur le capital, les taux de transport ont été moins élevés qu'ils n'auraient dû l'être. Autrement dit, il reconnaît ne pas avoir réalisé les bénéfices qu'il aurait pu retirer et qui lui eussent servi à diminuer cette dette énorme. Qu'est-ce que la population des autres provinces va penser en apprenant cela ? Ne devions-nous pas nous attendre à des résultats plus avantageux, et croire que ce gouvernement qui se prétend un gouvernement composé d'hommes d'affaires, aurait exploité l'Intercolonial au plus grand avantage du pays, au lieu de continuer, comme il le fait, à administrer cette voie ferrée au préjudice du trésor public ? N'avions-nous pas le droit d'espérer que ce département serait mieux administré, et devions-nous nous attendre à cette confession humiliante du ministre qui avoue que l'exploitation de ce chemin de fer coûte énormément plus qu'elle ne rapporte, mais que les taux de transport sont de 50 à 100 pour 100 moins élevés que ceux imposés par les autres chemins de fer ? Voilà un aveu bien étonnant, en vérité, et, avec tout le respect possible, je me permettrai de faire remarquer à l'honorable ministre qu'il est de son devoir, dans les circonstances actuelles, de fixer de nouveau, et cela sous le plus court délai, les taux de transport des voyageurs et des marchandises, afin que, du moins, les dépenses ne dépassent pas les recettes. Si la dette publique doit s'accroître, chaque année, des millions de dollars que coûte l'exploitation de l'Intercolonial, le peuple a le droit de demander qu'on impose un tarif raisonnable et que si ces taux ne sont

pas assez élevés, on les détermine de nouveau de façon à ce que l'Intercolonial cesse d'être ce gouffre qui engloutit, tous les ans, des millions et des millions de dollars provenant du trésor public.

Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, mais j'ai cru devoir faire ressortir davantage le fait que, sous l'administration de nos adversaires, la dette publique, par suite de l'exploitation des chemins de fer du gouvernement, s'est accrue du montant énorme de $14,777,305, et que nous n'avons rien ou presque rien à montrer comme compensation pour cette dépense.

M. NORTHRUP : Au nombre des différentes accusations que les honorables députés de Lanark-sud et d'Hamilton ont portées contre le ministre des Chemins de fer relativement à l'administration de l'Intercolonial, il en est une, qui, à mon avis, mérite plus spécialement d'être précisée et discutée. On a accusé le ministre de tromper le pays au moyen d'une décevante méthode de tenue des livres de l'Intercolonial. Si cette accusation est vraie, aucun des partisans de l'honorable ministre ne voudra approuver une action aussi odieuse. Si, d'un autre côté, cette accusation est fausse, mes honorables amis de Lanark et d'Hamilton devront, selon moi, retirer ce qu'ils ont avancé. Ils ont ouvertement et sans ambages, affirmé que le ministre des Chemins de fer a produit des comptes qui sont une duperie, et que grâce à un système de fausse tenue des livres, il a voulu tromper la Chambre et le pays. On pourrait difficilement imaginer accusation plus sérieuse, et je désire sincèrement que l'honorable ministre la répudie, s'en disculpe avec preuves à l'appui, ou qu'il admette franchement qu'il a mal agi, mais qu'il s'efforcera de s'amender à l'avenir.

L'honorable député d'Hamilton dit, que toutes les compagnies de chemins de fer sagement administrées, imputent sur les dépenses d'exploitation le coût du renouvellement du matériel roulant. C'est ainsi, par exemple, que si une compagnie de chemin de fer dépense, dès le principe, un million de dollars pour l'achat de rails, elle en porte le coût au compte du capital ; mais si un rail se brise et qu'on ne puisse plus s'en servir, et s'il faut le remplacer, le coût du nouveau rail est inscrit au compte des dépenses d'exploitation. La sagesse et l'opportunité de cette pratique sautent aux yeux de celui-là même qui n'est pas au courant de tous les détails de l'administration d'un chemin de fer. Mais si l'on suit un système différent, à propos de l'Intercolonial, si le coût de tous les achats que l'on fait pour renouveler le matériel acheté d'abord, est porté au compte du capital, si par exemple, lorsqu'on remplace un rail hors d'usage, on impute sur le capital le coût du rail nouveau, on se trouve à porter au compte du capital le coût de deux rails dont l'un ne peut plus servir, mais ces deux rails se trouvent à faire partie de l'actif, l'on comprend aisément qu'un tel système de tenue des livres n'est certainement pas honnête, et ne peut nous fournir une juste idée de la valeur de notre actif. Il en serait ainsi de l'achat des wagons. Si un wagon à marchandises dont le coût a été d'abord inscrit au compte du capital, n'est plus en état de servir, il faut le remplacer par un autre, mais le coût de ce dernier sera imputable sur le capital ; nous avons donc deux item à compte du capital et dans notre actif nous ne compterons qu'un seul de ces item. Si nous dépensons un million de dollars pour acheter des wagons, dès le commencement de l'exploitation d'une voie ferrée, et si nous consacrons un autre million au renouvellement des voitures achetées d'abord, et si nous portons chacune de ces dépenses en compte du capital, ce dernier sera de deux millions de dollars représenté seulement par un actif d'un million. Si les comptes de l'Intercolonial sont tenus de cette façon, le volume qui contient le rapport du ministre des Chemins de fer ne devrait pas s'appeler un livre bleu, mais un livre destiné à duper la représentation. Lorsqu'on songe que ce parlement, autorité la plus haute du pays, vote abusivement, en les imputant sur le capital, les crédits qui devraient être portés au compte des dépenses d'exploitation, lorsqu'on entend un des fonctionnaires les plus importants de ce chemin de fer, déclarer qu'on le force de falsifier ses livres, afin de faire concorder ses comptes avec le crédit demandé à la Chambre, on doit assurément conclure que le parlement n'a pas raison de se glorifier de sa manière d'agir.

Personne, pas même le plus zélé partisan du ministre des Chemins de fer, ne voudra prétendre qu'il est convenable pour le parlement de faire un acte qui, s'il était commis par le plus humble employé d'une institution financière, ferait condamner son auteur au pénitencier. Je n'impute pas de motifs à l'honorable ministre des Chemins de fer, parce que je ne prétends pas connaître parfaitement tous les faits ; pourtant, lorsqu'il s'agit d'une inculpation aussi sérieuse que celle de falsifier des comptes, le ministre contre qui elle est portée a le devoir de refuter cette accusation, de démontrer que son système de tenue des livres est le même que celui adopté par les autres compagnies de chemins de fer, ou bien se soumettre à l'inévitable et adopter une méthode de tenue des livres convenable.

M. H. R. EMMERSON (Westmoreland) : Ces protestations qui s'élèvent tous les ans contre les dépenses occasionnées par l'exploitation de l'Intercolonial, me semblent indignes de ce sentiment national qui devrait prévaloir dans ce parlement. Je ne désire aucunement discuter l'administration de l'Intercolonial, en me plaçant au point de vue des intérêts d'une partie quelconque du pays, car ce chemin de fer n'a pas été construit pour favoriser plus spécialement une province ou une autre. Plus qu'aucune au-

tre entreprise, la construction de cette voie ferrée a contribué à l'échange non seulement du commerce, mais encore à la communication des opinions et des sentiments des différentes populations entre elles.

Il y a plusieurs années, les provinces maritimes commerçaient exclusivement avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre voisins de la baie de Fundy. La construction de l'Intercolonial a mis en communication la population d'Ontario avec celle de Québec et de ces provinces. On semble oublier cela, et ne plus tenir compte du fait que, grâce à ce chemin de fer, les manufacturiers et les marchands de Toronto et de Montréal ont pu trouver chez nous un marché considérable et fort avantageux. On proteste contre les prix de transport sur l'Intercolonial, simplement parce qu'on s'imagine que cela n'est à l'avantage que d'une partie du pays. Il est évident, toutefois, que cette réduction des tarifs de transport favorise également et la population d'Ontario et de Québec, et celle des provinces maritimes. Nous oublions, semble-t-il, que l'Intercolonial a été construit dans un but spécial : ce chemin de fer devait servir surtout à des fins militaires, et je suppose qu'on en a adopté le tracé sous la pression des exigenres politiques qui se faisaient sentir alors. A tous hasards, la construction de cette voie ferrée était une des conditions du pacte d'ou est sortie la Confédération ; ce chemin de fer est véritablement une route nationale, on doit le considérer de la même manière qu'on en agit lorsqu'il est question des autres voies publiques du Canada. Comment se fait-il que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) ne trouve pas un mot pour protester contre l'abolition des péages sur les canaux ? L'autre jour encore, une députation nombreuse d'hommes d'affaires importants a eu une entrevue avec le très honorable premier ministre, pour lui demander, dans l'intérêt du peuple de ce pays, d'abolir les péages sur ces canaux. A-t-on protesté contre cela ? Voyons-nous les membres de l'est du Canada se lever pour rappeler que nous avons dépensé des montants énormes pour la construction de ces canaux, et pour protester contre l'abolition des péages, qui empêcherait le gouvernement de retirer des revenus de ces ouvrages ? Cette abstention me paraît passablement injuste.

Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, mais lorsque j'entends des députés déclarer que les dépenses occasionnées par l'exploitation de l'Intecolonial, revêtent surtout un caractère politique, je n puis, connaissant les faits comme je les connais, je ne puis rester silencieux. Nos adversaires nous disent qu'on exerce l'influence politique au préjudice de cette exploitation. Eh bien ! si cela est vrai, cette influence est exercée par les mêmes hommes qui, durant dix-huit ou vingt ans, ont eu recours à ces moyens condamnables pour maintenir au pouvoir leurs amis politiques, ceux qui sont, aujourd'hui, dans l'opposition. On condamne le système de tenue des livres des chemins de fer de l'Etat, mais les comptables d'aujourd'hui sont précisément les mêmes personnes qui ont rempli ces fonctions de 1879 à 1896, et l'on n'a pas changé de méthode de tenue des livres.

M. BOYD : Mais nous avons changé de ministre.

M. EMMERSON : Gérant, comptable en chef, reviseur des comptes, employés de tous rangs, aucun n'a été renvoyé du service. Je ne veux laisser planer aucun soupçon sur ces fonctionnaires, en faisant cette remarque ; je dis simplement qu'en accusant ces fonctionnaires et le ministre des Chemins de fer et Canaux d'exercer leur influence au point de vue politique, nos adversaires parlent de ce qui n'existe pas. Je me rappelle parfaitement le changement de gouvernement qui s'est opéré en 1878 ; depuis le fonctionnaire en chef, feu C. J. Bridges, jusqu'au dernier manœuvre qui travaillaient dans les cours de l'Intercolonial, à Moncton, nos adversaires ont destitué les employés par centaines. Le gérant général et M. Luttrell, surintendant en chef, furent congédiés, et des centaines d'ouvriers travaillant dans les ateliers, furent jetés sur le pavé. Pourquoi? Pour servir des fins politiques.

Et cela se continua jusqu'en 1896. Quiconque était soupçonné de partager les opinions politiques de ceux qui se trouvaient alors dans l'opposition, constatait aussitôt qu'il devait se chercher un autre moyen de gagner sa vie, car il ne pouvait demeurer longtemps à l'emploi de l'Intercolonial. Mais s'est-il opéré un changement quelconque depuis 1896? Non. Le gouvernement a passé en d'autres mains, mais les employés de ce chemin de fer sont restés en fonctions. Ceux qui connaissent les faits savent très bien que, lorsqu'il s'agit d'avancement, dans l'administration de l'Intercolonial, on ne considère pas plus les fonctionnaires partisans du gouvernement actuel, que les employés qui ont travaillé des pieds et des mains à chaque élection—et j'en sais quelque chose—depuis 1876 et jusqu'en cette année de grâce de 1903, contre le parti auquel j'appartiens depuis ce temps. J'affirme que si l'on s'est servi d'influence politique quelque part, ce fut toujours contre le gouvernement actuel ; voilà ce que je déclare en ma qualité de représentant du comté de Westmoreland, sachant parfaitement ce que je dis. Voilà pourquoi je proteste contre cette idée que l'on veut répandre par tout le pays, à l'effet que l'administration de l'Intercolonial est entachée d'esprit de parti, est à la merci d'influences politiques. S'il y a tache à ce point de vue, ce n'est pas une tache rouge, comme l'on dit dans la province de Québec, mais c'est bien plutôt une tache bleue.

Quant aux taux de transport de l'Intercolonial, ils n'ont pas changé depuis 1878, au moins d'une manière bien appréciable. Il n'y a certainement pas eu d'augmentation sous ce rapport, car, ainsi que l'a expliqué

l'honorable ministre, l'état de choses est tel, à cause de la concurrence des compagnies de navigation, que si l'on essaie d'augmenter tant soit peu ce tarif, nous constaterons immédiatement une diminution du trafic pour le plus grand avantage de ces compagnies. On invoque toujours la question d'influence politique contre l'exploitation par l'Etat des divers chemins de fer. Il y a plusieurs espèces d'influences politiques, et je me demande si le peuple de ce pays devrait dénoncer l'influence politique, seulement lorsqu'elle s'exerce comme certains le prétendent, dans l'administration des chemins de fer de l'Etat, et ne pas tenir compte de cette influence qu'on peut exercer d'une manière bien différente, suivant une méthode bien contraire aussi. Je suis convaincu que notre population préférerait voir le parti au pouvoir, quel qu'il soit, distribuer lui-même ses faveurs, que de se voir à la merci des grandes corporations qui ont un système particulier d'exercer leur influence, système dont on retrouve les traces même dans ce parlement. Dans nos salles de comité, lorsqu'il s'agit de discuter des propositions de loi, dans nos débats parlementaires, on reconnaît cette influence politique qui ne s'exerce pas à l'avantage d'un parti quelconque, mais à celui des corporations publiques du Canada. Personne ne connaît cela mieux que les membres de la gauche. C'est un fait dont le pays se rend compte, et les journaux du Canada, surtout les feuilles indépendantes, sont remplis tous les jours d'articles flétrissant l'influence de ces corporations. Je prétends qu'il vaut mieux pour le Canada se soumettre à certains désavantages, certains maux même qui pourraient résulter de l'exploitation par l'Etat des chemins de fer du pays, que d'être à la merci de ces influences, j'allais dire néfastes, qu'exercent ces grandes corporations. Nos adversaires peuvent essayer ce moyen pour attaquer l'administration de l'Intercolonial, mais ils reconnaissent très bien que ce que j'affirme est la vérité. Ils admettent tous qu'il est préférable pour nous de nous soumettre aux influences politiques, lorsqu'il s'agit pour le gouvernement de distribuer ses faveurs, en ce qui concerne l'administration d'un chemin de fer, que d'être les victimes de ces influences auxquelles j'ai fait allusion et que je n'ai pas besoin de préciser davantage.

M. CLANCY : L'honorable député veut-il dire que les membres de la Chambre subissent l'influence des corporations dans leurs délibérations en assemblée nationale ?

M. EMMERSON : Non, assurément. Je suis certain qu'aucun député ne voudra dire que ces influences pourraient s'exercer ici.

M. CLANCY : Alors, que veut donc dire l'honorable député ?

M. EMMERSON : Mes paroles ont le sens que mes mots comportent. On peut user d'influence, cela va de soi, d'une manière licite, d'une façon admise par les usages parlementaires, et sans qu'il en résulte des conséquences réprouvables ; mais je parle de ces influences dont jouissent, par tout le pays, ces grandes et puissantes corporations. J'ai simplement voulu établir le contraste entre les désavantages qui peuvent résulter de l'exploitation par l'Etat des voies ferrées du pays, et ceux qui sont la conséquence du système qui a prévalu si longtemps ici et qui fleurit encore, en toute liberté, aux Etats-Unis. Si je risquais une argumentation en faveur de la direction par le parlement, des chemins de fer du pays, je pourrais invoquer un grand nombre de raisons que je ne mentionnerai pas maintenant, quitte à les faire valoir plus tard, si l'occasion s'en présente.

Je ne veux pas laisser passer cette circonstance sans protester contre certaines allusions qu'on a faites à l'égard des provinces maritimes. Au cours de ce débat, on a insinué que la construction et l'administration de ce chemin de fer avaient servi et servaient encore à favoriser les intérêts des provinces maritimes et ceux de la province de Québec que traverse cette voie ferrée. C'est la troisième session que je passe ici ; j'ai suivi attentivement toutes les nombreuses discussions soulevées au sujet de l'Intercolonial ; pourtant, je n'ai jamais entendu mon honorable ami d'Halifax (M. R. L. Borden), le chef de l'opposition, offrir un avis quelconque au sujet des tarifs de transport sur l'Intercolonial, ni sur l'apropos des critiques adressées au gouvernement pour son administration du réseau de l'Etat.

Mon honorable ami représente la cité d'Halifax et, en cette qualité, nous aimerions à connaître son opinion sur les points que je viens de mentionner. Il serait intéressant aussi de connaître l'avis des autres députés des provinces maritimes sur ce sujet. Ils gardent, cependant, le silence, à l'instar du leader de l'opposition, et ils ne veulent pas risquer une réponse aux imputations qu'on a faites ici. Si les canaux sont établis dans l'intérêt du commerce, si l'on n'impose aucun péage pour l'usage de ces canaux, pourquoi n'entendons-nous pas les députés venant d'une partie quelconque du Dominion se plaindre de ce qui constitue une anomalie à leurs yeux. Je désire observer qu'aucun député de l'extrême-ouest ne se livre à ce dévergondage de critiques, parce qu'ils viennent d'une région parfaitement circonscrite, et je suis heureux qu'il en soit ainsi. J'espère que ceux d'ici se montreront larges dans leurs vues, qu'ils étudieront cette question en se plaçant au point de vue national, et qu'ils comprendront que ce chemin de fer rend de grands services à Ontario, et non pas seulement à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Ile du Prince-Edouard ; j'ai confiance qu'ils jugeront cette affaire au point de vue de l'unification du Canada. Parce que quelques détails de l'administration de l'Intercolonial ne sont pas du goût de certains députés, cela ne donne pas raison à ces derniers de dire que ce chemin de fer

est un gouffre où vont s'engloutir les deniers du pays.

Prétendre cela, c'est se montrer aveugles sur les mérites de la politique suivie par les différents gouvernements, envers les pères de la Confédération qui ont décidé de construire cette voie ferrée dans l'intérêt du Canada tout entier. Ces hommes d'Etat, en agissant comme ils l'ont fait, voulaient cimenter l'union qui devait exister entre les différentes provinces, et ce but a été passablement atteint. Aujourd'hui l'Intercolonial constitue, à mon sens, la meilleure partie de l'actif du pays. On nous a dit que ce chemin de fer nous a occasionné des dépenses qui ont augmenté de $23,000,000 la dette publique. Qu'avons-nous à mettre en regard de cette dépense ? Nous avons une voie ferrée et un matériel roulant qui constituent un actif splendide. Je ne veux pas poser au prophète, mais je crois sincèrement et intimement qu'avant quelques années, l'Intercolonial sera la plus rémunératrice de toutes les administrations appartenant à l'Etat. Mais ces députés qui se plaignent de cette augmentation de la dette publique, condamnent-ils les dépenses énormes que nous avons faites sous forme de subventions au chemin de fer Canadien du Pacifique ? Le coût de l'établissement et de l'entretien de l'Intercolonial, si je ne me trompe, représente environ $60,000,000. Mais le montant d'argent qu'on a payé en subventions au Pacifique, dépasse de beaucoup cette somme, et je ne tiens pas compte des milliers et des milliers d'acres de terre qu'on a donnés sans compter à cette compagnie ; et ces terres se vendent aujourd'hui $6 ou $7 et même davantage l'acre.

Nous n'entendons pas de plaintes. Cependant nous ne possédons pas un clou ni le plus petit morceau de terre de cette grande voie. Notre argent est parti, nous en payons l'intérêt, et il n'y a pas de plaintes. Je dis qu'il est manifestement injuste, contraire à l'harmonie qui devrait exister entre les différentes provinces, de récriminer ainsi contre l'Intercolonial. Les honorables députés feraient plus de bien à leur parti s'ils traitaient cette question au même point de vue que la population d'Ontario et de tout le pays. Un honorable député a dit, et il l'a dit d'une façon très claire, que ces chemins de fer n'étaient entretenus que pour l'avantage d'une certaine partie du pays. Je proteste de la façon la plus énergique contre de telles assertions. Mais des centaines de voyageurs de commerce représentant, j'oserais dire, peut-être la maison de l'honorable député de la division centre de Toronto (M. Brock) ou représentant d'autres grands établissements mercantiles, parcourent en ce moment les provinces maritimes. Pourquoi sont-ils dans ces provinces ? Pour obtenir le trafic de cette partie du pays. Le chemin de fer Intercolonial fait beaucoup de tort au commerce de gros des cités d'Halifax et Saint-Jean. Pourquoi ? Parce que les communications entre l'Ontario et les provinces de l'est sont par lui rendues faciles, et un commerce s'est établi entre ces deux parties du pays. Les taux réduits de l'Intercolonial ont sans doute contribué beaucoup à développer ce commerce. Ce qui n'empêche pas, cependant, des honorable députés de cette partie du Canada qui est particulièrement intéressée à ce que ce commerce se développe, de se lever dans cette enceinte et d'exprimer des sentiments comme ceux dont j'ai parlé, et des honorables députés qui les entourent, ayant les mêmes intérêts à ce que ce trafic se continue, les applaudissent. Je dis que l'expression de ces sentiments est mal placée dans ce parlement et qu'ils sont indignes de la grande province d'où viennent quelques-uns de ces députés. Je ne veux pas discuter si la création de chemins de fer de l'Etat est opportune, mais je dis que les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas se figurer que les maux qui résultent de l'administration du chemin de fer Intercolonial sont dus à l'intervention politique du parti aujourd'hui au pouvoir.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, il y a quelque temps, j'ai donné avis d'une interpellation que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) m'a demandé de remplacer par une demande de documents qu'ils m'a promis de déposer aussitôt que la motion serait faite. Je ne crois pas, cependant, que ces papiers aient encore été apportés. Puis-je demander à l'honorable ministre s'il a déposé le rapport que je lui ai demandé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je l'ai déposé immédiatement.

M. BELL : Je ne l'ai pas vu. Il serait pourtant très important de l'avoir, et j'aimerais beaucoup à le comparer avec la déclaration que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a faite au sujet des tarifs de transport.

Je partage absolument l'opinion de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), et je crois que nous, les députés des provinces maritimes, ne pouvons guère rester silencieux lorsque l'on affirme ouvertement dans l'enceinte de ce parlement, que cette partie du Canada reçoit un avantage indu parce que le chemin de fer Intercolonial est administré par l'Etat, comme si cela nous donnait des avantages spéciaux. Mais en justice pour nos amis d'Ontario, il faut leur tenir compte que leurs remarques de ce soir ont été provoquées par la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment cela ?

M. BELL : Parce qu'il a dit à la face du pays que les tarifs du chemin de fer Intercolonial étaient de 50 pour cent moindres que les taux des autres chemins de fer du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les tarifs du Grand Tronc et du chemin de fer du Pacifique.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe pas l'honorable ministre a dit que les taux du chemin de fer du Grand Tronc et ceux du Pacifique étaient dans Ontario de 100 à 150 pour cent de plus que ceux de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai dit de 50 à 100 pour cent.

M. BELL : Je crois qu'un examen du tarif de l'Intercolonial pour le transport des marchandises, appuierait difficilement la prétention de l'honorable ministre. Pour la grosse part du trafic et du revenu du chemin de fer Intercolonial, sa prétention ne s'applique pas. Je veux parler du tarif des voyageurs. Au sujet des recettes, provenant du transport des voyageurs, lequel constitue une très grande partie du revenu, je crois que dans ces provinces, nous payons tout autant que dans aucune autre partie du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel transport.

M. BELL : Le tarif du transport des voyageurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mes remarques ne portaient absolument que sur le transport du fret. J'ai insisté sur ce point.

M. BELL : Je ne fais qu'appeler l'attention——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ou plutôt j'ai éliminé des revenus le transport des voyageurs.

M. BELL : En effet, je crois que c'est ce qu'a fait l'honorable ministre et je veux simplement faire observer à la droite que, pour ce qui est des voyageurs, les provinces maritimes ne reçoivent pas de faveurs; les tarifs de transport sont aussi élevés que dans l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami verra tout de suite que cela vient à l'appui de ma prétention, car les taux de transport sur l'Intercolonial depuis n'importe quel point à l'est de Moncton ou Saint-Jean jusqu'à Montréal sont, quoique la distance soit plus grande, absolument les mêmes que ceux du Pacifique Canadien entre Saint-Jean et Montréal.

M. BELL : L'honorable ministre prétend que bien que la distance à parcourir par l'Intercolonial soit plus longue, le prix est le même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BELL : Il en est ainsi sur tous les chemins de fer dans l'Ontario et dans tout le Canada. Les chemins de fer qui se font concurrence sont obligés d'agir ainsi. Mais tout ce que le ministre dit ne fait que confirmer ma prétention qui est que l'on ne fait aucune faveur aux habitants des provinces maritimes en matière de transport des voyageurs. Si nous sommes un peu mieux traités que le reste du Canada c'est au sujet du transport du fret, mais quant aux tarifs de transport local on constatera, je crois, qu'ils ne sont pas beaucoup plus bas que ceux des chemins de fer dans l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh! oui, ils le sont.

M. BELL : L'honorable député qui vient de parler a dit que le tarif du fret sur l'Intercolonial n'avait pas varié depuis plusieurs années. Je crois que l'honorable ministre conviendra de cela. Il doit se souvenir et le pays sait parfaitement que M. Harris a élevé beaucoup les tarifs, lorsqu'il a pris la direction de l'Intercolonial, et que chaque province traversée par l'Intercolonial a vigoureusement protesté ; de plus, si je ne me trompe, je suis un des forts clients de l'Intercolonial auxquels je paie de fortes sommes pour le transport de marchandises.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel résultat a eu le protêt?

M. BELL : Il y a eu beaucoup de mécontentement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en est résulté un abaissement des tarifs.

M. BELL : Ils ont été diminués dans quelques cas, mais dans d'autres ils sont restés au chiffre auquel M. Harris les avait fixés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe en émettant cette affirmation en thèse générale. M. Harris a augmenté les taux sur certaines classes de marchandises, ou encore la manière dont il a remanié les tarifs équivalait à une augmentation. La clameur publique a été si violente dans toutes les parties du pays que le tarif a été réduit et remis au point où il était auparavant.

M. BELL : Je dois accepter la parole du ministre parce que c'est là une question entièrement du ressort de son ministère, mais je crois que c'est l'opinion générale dans la Nouvelle-Ecosse que les taux de transport de certaines marchandises sont considérablement plus élevés aujourd'hui que lorsque le ministre a pris la direction du chemin de fer Intercolonial. On ne peut nier que le fret sur le bois de dimension et sur les billots est beaucoup plus élevé qu'auparavant. Mais, on devra admettre que la raison principale pour laquelle le chemin de fer Intercolonial montre aujourd'hui un bilan satisfaisant—et c'est la prétention de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker)—réside entièrement dans la manière dont l'honorable ministre a

arrangé les comptes du revenu et du capital. Il n'y a pas de réponse possible à l'argument de l'honorable député d'Hamilton sur ce point. Cependant, je crois que l'exposé satisfaisant que l'honorable ministre est en mesure de faire montre aujourd'hui est causé beaucoup par le fait que les espérances qu'il entretenait lors de l'achat du Drummond n'ont pas été réalisés, et qu'il n'a jamais réussi à obtenir ce trafic considérable d'entier parcours du grain et autres produits qu'il s'attendait d'avoir. Si nous examinons son rapport de l'année dernière on découvrira que l'augmentation est surtout dans le trafic local, et que le transport d'entier parcours vers lequel le ministre tournait les yeux avec tant de confiance diminue au contraire. C'est seulement parce que ce trafic direct qui ne donnait pas de profit, n'a pas continué à se développer, et parce qu'il s'est produit une augmentation énorme dans le trafic de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton et aussi dans le commerce du bois dans les provinces maritimes en général, transport qui se fait à des taux locaux rémunérateurs, que le ministre peut montrer un état aussi satisfaisant. La plus grande partie de la dépense portée au compte du capital de l'Intercolonial a été faite en vue d'augmenter le trafic d'entier parcours et non le trafic local, et les industriels de chemin de fer ont raison de critiquer l'honorable ministre et de dire que les locomotives et les wagons pesants qu'il a achetés pour l'Intercolonial ne sont pas du tout adoptés au trafic local. Le résultat a été que la voie étant trop faible pour ce matériel pesant, il a fallu faire de grosses dépenses pour l'améliorer, agrandir les bâtiments, refaire les ponts et leur donner plus de force. Qu'est-ce donc qui justifie les critiques dont nous gratifie mon honorable ami le député de Westmoreland (M. Emmerson) ? Ce n'est certainement pas parce que l'Intercolonial a été administré pendant plusieurs années avec très peu de profit, et même à perte. Durant l'administration du ministre actuel il s'est produit une telle prospérité, du moins dans la Nouvelle-Ecosse, que le chemin de fer Intercolonial a été encombré de trafic. Sur des centaines de milles à l'est de Sydney les voies de garage étaient couvertes de wagons attendant leur tour d'être mis en mouvement, et cependant en face de cette prospérité extraordinaire et de cette augmentation énorme de trafic, le ministre actuel (l'honorable M. Blair) peut à peine nous montrer une diminution de $60,000 dans les déficits, comparés à ceux des six dernières années du régime conservateur.

Nous n'aimons pas du tout, dans les provinces maritimes, que l'on nous critique ou que l'on critique l'administration du chemin de fer Intercolonial. Nous n'aimons pas que l'on habitue la population du Canada à croire que l'Intercolonial nous favorise indûment aux dépens du reste du pays. Il est conséquemment de la plus haute importance



pour les provinces maritimes que le chemin de fer Intercolonial soit administré économiquement et efficacement, parce que si son administration n'est pas de première classe elle provoquera la critique. Personne au Canada n'est plus directement intéressé à ce que l'Intercolonial soit administré économiquement et efficacement que la population des provinces maritimes. Nous avons grand intérêt dans le succès du ministre des Chemins de fer, et pour notre part, nous voudrions le voir réussir aussi pleinement que possible à maintenir le chemin de fer Intercolonial dans un état de grande efficacité ; nous voudrions aussi qu'il fût toujours en mesure de présenter au pays des bilans encourageants, enlevant ainsi tout prétexte de critique à l'égard de nos provinces aux députés qui se font entendre en cette Chambre. Bien que nous soyons tout disposés à prendre le parti du ministre des Chemins de fer et Canaux et à l'encourager à donner aux populations des provinces inférieures un service efficace et à les avantager d'un tarif de transport des plus favorables, je crais qu'il ne se soit trop avancé en affirmant que l'administration du réseau national est absolument exempte de toute influence politique. Je ne crois pas que l'honorable ministre réussisse à faire accroire dans les provinces maritimes, où l'on est au courant de l'administration du réseau, que la politique ne joue pas un grand rôle dans la nomination des employés et dans l'administration du réseau. Il est parfaitement vrai, comme l'honorable ministre l'a dit, qu'une très grande proportion des employés sont protégés contre toute pression politique par les associations de métiers auxquelles ils appartiennent.

Je ne voudrais pas aller jusqu'à dire que le ministre lui-même intervient personnellement, mais je sais que des représentants du parti libéral dans quelques comtés des provinces maritimes ont habitude d'exercer une pression sur les employés de l'Intercolonial, non seulement dans les élections fédérales et provinciales, mais aussi dans les élections municipales de villages et de comtés. Ils exercent cette tyrannie des consciences, et ils n'y réussissent que parce que les électeurs du comté que je représente et de quelques comtés voisins croient que la pression faite par un politicien local ou un employé de station est autorisée et approuvée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne voudrais pas un instant mettre en doute les déclarations de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ; je suis prêt à les accepter dans leur intégrité, et je voudrais qu'il s'exprime à ce sujet encore plus nettement dans les provinces maritimes, et particulièrement dans mon propre comté de Pictou, en y réaffirmant qu'aucun employé ne devra se préoccuper des menaces qui lui seront faites par un politicien ou un agent électoral. J'espère que le ministre fera comprendre au peuple que ces menaces ne sont pas faites avec son autorisation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ai fait annoncer en plus d'une occasion.

M. BELL : Je suis toujours des mieux disposés à accepter pour vrai tout ce que le ministre affirme ; mais tout de même je connais des cas où dans mon propre comté des employés ont été déplacés et envoyés à des postes moins avantageux, ce qui n'a pu avoir lieu que hors la connaisssance de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, car si ces choses avaient été faites à sa connaissance, il ne pourrait plus se soustraire à l'imputation d'avoir autorisé la pratique de peser sur la conscience des employés de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je saisirai cette occasion pour déclarer que lors des dernières élections fédérales, j'ai donné les ordres les plus formels au surintendant général de faire savoir à tous les employés du réseau qu'ils étaient absolument libres de leurs allées et venues ; de leur donner toutes les facilités possibles, sans distinction à l'égard des opinions politiques de chacun, pour leur permettre d'aller voter où ils le voudraient et comme ils le voudraient. Tels étaient mes ordres formels au surintendant général lors des dernières élections fédérales.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous dire pour quelle raison M. Russell a quitté le service du chemin de fer:

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il voulait se retirer ; je n'en sais pas la raison. Je ne l'ai pas destitué.

M. INGRAM : N'a-t-il pas déclaré que des influences politiques étaient mises en œuvres contre lui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne me l'a jamais dit ni écrit.

M. INGRAM : Il l'a déclaré dans les journaux.

M. BELL : Je suis prêt à exonérer le minitre, d'autant plus que je sais qu'il a donné les ordres formels qu'il dit avoir donnés. Cela n'en a pas empêché d'autres, cependant, de se servir de son nom, sans son consentement ou désir, pour exercer une pression sur les électeurs—non seulement pour avoir leur vote mais pour leur faire faire des choses extraordinaires. Je lui citerai un fait qui a eu lieu lors de la dernière élection provinciale à Pictou. La loi de la Nouvelle-Ecosse défend aux employés du gouvernement fédéral de voter dans les élections provinciales. Cette loi a été créée en 1868 par le parti antifédéraliste et elle est toujours restée en vigueur ; sous le règne du gouvernement canadien aucun employé fédéral qui avait touché de l'argent du chemin de fer Intercolonial dans les derniers quinze jours avant l'élection n'a jamais voté. Mais dans la dernière élection on a obligé des employés du gouvernement fédéral à se rendre aux bureaux de vote, au mépris de la loi qui le leur défendait; dans quelques cas ils ont prêté le serment que les présidents d'élection leur demandait de prêter et suivant moi ils ont commis un parjure.

L'honorable ministre croit-il que ces employés auraient agi ainsi s'ils n'y avaient été poussés et forcés. Il ne me semble pas que l'administration de l'Intercolonial soit aussi exempte d'intrigue politique qu'il veut bien le dire à la Chambre, et je lui demanderai de vouloir bien, si la chose lui est possible, consacrer un peu de son temps à faire une enquête à ce sujet. Je ne veux pas du tout l'offenser en lui disant cela. J'admets absolument que tout ce qu'il nous a dit est la vérité, mais je veux qu'il sache que l'on s'est servi de son nom et de son autorité pour engager des employés de l'Intercolonial à voter dans plusieurs cas d'une façon toute contraire à leurs opinions. Je n'inflige pas de blâme au ministre, parce qu'il ne peut être partout à la fois et qu'il ne peut savoir tout ce qui se fait sur le parcours de centaines de milles du chemin de fer du gouvernement. Mais s'il consent à faire une enquête sérieuse dans l'administration de certaines parties du chemin non protégées par les unions fraternelles d'ouvriers de chemin de fer, il découvrira que toutes les nominations aux emplois, sur l'Intercolonial, se font au moyen d'influences politiques. Je ne crois pas que l'on ait nommé un seul conservateur sur l'Intercolonial depuis 1896.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit qu'il y en a eu plusieurs. Mais je ne le sais pas. Je ne connais pas leurs prédilections politiques.

M. BELL: Je ne connais aucune nomination de conservateurs. Quant au comté de Pictou, il n'y a pas beaucoup de mes électeurs qui émargent au budget de l'honorable ministre. Mais c'est un fait généralement connu aujourd'hui, que les employés entrent au service de l'Intercolonial d'une façon entièrement inconnue auparavant. Leurs nominations au lieu de partir des quartiers généraux, sont dans beaucoup de cas faites par des meneurs politiques. Je ne dirige pas ces accusations contre l'honorable ministre. Je suppose même que beaucoup de ces nominations sont faites en dehors de sa connaissance, mais je veux le mettre en garde contre la tentation de faire des déclarations comme celles qu'il a faites aujourd'hui lorsque c'est un fait notoire et de croyance générale dans les comtés par où passe le chemin de fer Intercolonial que toutes les nominations à des emplois sur le chemin de fer ou le maintien des employés dans leur position sont dues à des influences politiques.

Je ne me propose pas, M. l'Orateur, de critiquer davantage le discours de l'honorable ministre, mais je serais très heureux de re-

cevoir le rapport que j'ai demandé et que l'on doit me donner bientôt.

Je crois que ce rapport démontrera que l'exposé satisfaisant que le ministre des Chemins de fer et Canaux est en position aujourd'hui de nous donner de l'opération de l'Intercolonial, est dû entièrement au fait que le trafic local du chemin a été considérablement augmenté ; mais pendant que ce trafic local et profitable se développait, le trafic d'entier parcours, reconnu comme non profitable, mais sur lequel pourtant on avait fondé de grandes espérances n'est pas venu au chemin, et n'a pas par conséquent continué à créer des déficits.

M. JABEL ROBINSON : M. l'Orateur, j'ai porté beaucoup d'attention à ce débat ; or si tout ce que l'on a dit est vrai, je crois que les deux partis ont dû avoir très mal administré l'Intercolonial, et il est temps que nous le fassions administrer par une commission afin que nous ne passions plus une journée entière à nous disputer à propos de son administration. Le ministre nous a dit que ce n'était pas l'intention du gouvernement de donner à la commission que l'on doit nommer pouvoir sur les chemins de fer de l'Etat. Mais la discussion qui a eu lieu aujourd'hui nous a prouvé qu'au contraire cette commission devrait avoir un contrôle sur le chemin de fer Intercolonial plus que sur tous les autres. Les livres ne semblent pas bien tenus, mais les deux partis se renvoient la balle à ce sujet. S'il en est ainsi il est temps que les livres soient tenus comme ils devraient l'être. Il me semble que c'est à tort et par truc qu'on impute sur le compte du capital le coût de remplacement des rails, des locomotives, des voitures et autre matériel roulant qui s'usent au service. Je pourrais avec autant de raison porter au compte du capital ma lieuse qui s'use en dix années, ou ma charrue ou mes harnais. Ce sont des frais que j'impute sur le compte du revenu. Je connais un peu l'histoire de ce chemin. Je me souviens qu'il y a quarante ans lorsqu'est survenue l'affaire de la Trent, et que des troupes ont été envoyées d'Angleterre et débarquées à Halifax, elles ont dû parcourir des milliers de milles dans la neige au milieu de l'hiver.

L'armée anglaise a marché depuis Halifax jusqu'ici afin de défendre notre pays contre l'invasion qui nous menaçait et le gouvernement d'alors a cru avec raison qu'il devait construire un chemin de fer éloigné de la frontière et sur lequel les troupes pourraient être transportées sans encombre. Telle a été l'origine du chemin de fer Intercolonial. Je ne crois pas que personne ait jamais prétendu que l'exploitation de ce chemin paierait au point de vue commercial, mais je crois que les taux de transport par mille devraient y être les mêmes que sur les autres chemins. L'Intercolonial ne devrait pas transporter des marchandises à des prix inférieurs aux tarifs des autres chemins, et il me semble que le seul remède serait d'en confier l'administration à une commission.

M. BELL.

Je suis fortement en faveur de la construction d'un transcontinental par le gouvernement. Je crois qu'il est temps que le gouvernement montre assez d'énergie et de force pour aider à l'ouest à porter ses produits au marché. Nous savons de quel encombrement l'ouest souffre, et il n'y a aucun doute que si le Grand Tronc obtient une charte et des subsides, ceux qui sont à la tête du projet s'attendent à faire des fortunes. Pour ma part je ne veux plus de lords Mount Coxe ou des lords General Booth, mais que le chemin de fer soit la propriété du pays et que nous en ayons les bénéfices. Dans la gestion de l'Intercolonial les deux partis me paraissent avoir commis des fautes, et aucun n'a droit de faire de reproches à l'autre. Ce qu'il faut maintenant c'est de changer nos méthodes, mieux administrer le chemin à l'avenir, et ne pas obliger ceux qui y sont employés à voter pour le parti grit sous peine d'être mis à pied. Cette façon d'agir me dégoute. Je ne m'occupe pas à quelle religion ou à quel parti politique appartiennent ceux qui sont à mon emploi, pourvu qu'ils remplissent bien leur devoir. J'espère que ces discussions seront faites à l'avenir dans un meilleur esprit. Cet après-midi, j'ai déploré les emportements du ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est regrettable de sa part comme de la part de quiconque se fâche en parlant; j'espère que ce spectacle ne se renouvellera plus.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

Chemin de fer Intercolonial—Pour améliorations à Sydney, $127,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas pourquoi l'on nous propose de voter ces crédits maintenant. Hier soir lorsque j'ai demandé quel serait le programme de la Chambre aujourd'hui, il a semblé y avoir quelque divergence d'opinion entre les ministres, mais finalement le gouvernement a fini par nous déclarer que le ministre des Chemins de fer ferait son exposé budgétaire et qu'ensuite le Chambre s'occuperait des crédits de la Milice. Comme il me paraissait y avoir quelque confusion, j'ai demandé à l'honorable premier ministre de m'éclairer à cet égard, et il m'a répondu que le ministre des Chemins de fer expliquerait le budget de son ministère, et qu'ensuite on passerait aux crédits de la Milice. Vu que quelques députés qui sont intéressés dans les crédits de chemin de fer sont partis, je ne crois pas que nous devrions les discuter maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connaissais pas l'existence de cette entente. Je croyais qu'après que j'aurais fait mon exposé budgétaire, il serait tout naturel d'étudier les crédits des chemins de fer.

Mais si l'honorable député croit qu'une opinion différente prévaut, et désire que nous interrompions la discussion de ce budget,

je regretterais beaucoup, assurément, de continuer.

M. BORDEN (Halifax) : Les faits sont exactement tels que je les ai exposés. Non seulement nous l'a-t-on dit dans la Chambre hier soir, mais j'en ai la déclaration dans une lettre personnelle que m'adresse le premier ministre et que j'ai reçue ce matin. Nous pourrions peut-être examiner certains articles auxquels mon collègue, de Hamilton (M. Barker) s'intéresse particulièrement ; mais nous ne serions pas prêts à discuter les crédits pour le réseau en général, car mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) est parti après les informations que je lui ai données sur ce qui s'était dit hier soir et aujourd'hui. Nour pouvons discuter quelques crédits .

M. BARKER : Au sujet du premier item, en vue d'augmenter les aménagements à Sydney, je demanderai à l'honorable ministre (je pense que je lui ai posé la même question, l'année dernière) si ces $97,000 lui permettront de compléter les travaux qu'il se propose d'exécuter à Sydney ? Dans une ou deux autres occasions déjà, le ministre n'a pas pu dire d'une manière définitive s'il lui faudrait ou non plus d'argent. C'est une répétition du crédit qu'on nous a déjà demandé li y a un an, et je pense que le département devrait être en mesure de dire si oui ou non il lui faudra plus d'argent pour cet objet. J'aimerais qu'on me donnât une réponse précise sur ce point : ce crédit va-t-il permettre de terminer les travaux à Sydney, et quel développement se propose-t-on de leur donner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Afin de ne pas me tromper, il est préférable peut-être que je diffère de répondre, car je pense que ce crédit couvre tous les travaux que nous projetons aujourd'hui. Mais je ne voudrais pas affirmer, sans en avoir l'assurance du gérant général, que des travaux supplémentaires ne seront pas nécessaires à Sydney à une époque rapprochée. Je ne sache pas qu'il y ait d'autres travaux en perspective, mais il se peut qu'il y en ait.

M. BARKER : Naturellement, je ne m'attends pas à ce que le ministre promette que dans trois ou quatre ans il ne sera pas nécessaire d'entreprendre de nouveaux travaux. Mais ce sont là de forts crédits en vue de pourvoir le chemin de fer d'installations de tête de ligne. C'est la règle ordinaire et très acceptable, à mon avis, que l'ingénieur, ou quiconque est chargé de la conduite des travaux, prépare un plan de tous les ouvrages qui doivent être exécutés en tel endroit, et que le département sache d'avance à quoi s'en tenir sur ces ouvrages et sur ce qu'ils pourront coûter.

A moins d'en agir ainsi, vous êtes entraîné dans des dépenses énormes que vous n'auriez jamais voulu encourir si vous aviez su dès le commencement à combien elles s'élèveraient. Si la Chambre doit être appelée d'année en année à voter de l'argent pour un endroit comme celui-ci, le ministre devrait pouvoir nous dire qu'il a obtenu du fonctionnaire de son département préposé à la besogne un état de ce qu'il sera probablement nécessaire de faire, et une déclaration que le crédit demandé couvre, ou ne couvre pas, le coût des travaux en perspective.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Comme je suis de la ville où les sommes que nous votons dans le moment doivent être dépensées, et comme je connais quelque chose de ce qu'il faut pour l'Intercolonial à cet endroit, on me permettra bien de dire quelques mots. J'aimerais à faire observer à l'honorable député (M. Barker) et au comité que le montant demandé aujourd'hui sera loin de suffire pour donner à Sydney les aménagements requis. Terminus de l'Intercolonial à l'est, Sydney devrait être pourvu des installations d'un terminus océanique. On n'a rien demandé pour cet objet ; en supposant que le présent crédit fût destiné à cette fin, il n'y suffirait pas ; et l'on me dit qu'il n'a aucunement pour but de pourvoir cet endroit des moyens de débarquement et de transbordement d'un terminus port de mer. Je désire déclarer au ministre qu'une somme beaucoup plus forte sera nécessaire pour aménager convenablement la tête de ligne de l'Intercolonial à Sydney.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à l'honorable député (M. Barker) que ces crédits ne font pas partie d'un plan général. Les crédits qui forment ce total de $97,000 sont indépendants de tous autres et ne s'expliquent que par eux-mêmes.

M. BARKER : Quels sont-ils ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La nouvelle gare, la nouvelle plateforme couverte, la remise au charbon, les ateliers pour la réparation des wagons, un matériel plus considérable d'éclairage électrique, et le reste. Ces constructions sont rapprochées les unes des autres, et font partie des installations de tête de ligne nécessaires à cet endroit. Je n'ai pas mis à l'étude la question des travaux que nécessiterait l'établissement d'un terminus océanique, question soulevée par mon honorable ami (M. Johnston, Cap-Breton). Mais si des travaux pour cet objet sont entrepris plus tard, on ne pourra prétendre qu'on aurait pu se dispenser d'exécuter aucune partie des travaux actuels. L'autre entreprise reste complètement distincte et se poursuivrait indépendamment de celle-ci.

M. BARKER : Ces $97,000 compléteront-ils la gare et les travaux qui s'y rattachent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est mon opinion.

M. BARKER : Ce n'est donc pas là un crédit en bloc pour Sydney ; c'est le total d'estimation, qui sont entre les mains du

ministre et se rapportant à des ouvrages particuliers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, exactement.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il déclarer quels sont ces item ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je les ai donnés.

M. INGRAM : Je n'ai pas entendu l'honorable ministre le faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'état que j'ai en main des item composant ce crédit de $97,000 se lit comme suit : Nouvelle gare, $60,000 ; plateforme couverte, $6,000 ; remise à charbon, $4,500 ; atelier de réparation des wagons, $7,000; chauffage de cet atelier $1,000; matériel d'éclairage électrique, $7,000; ajustages et garniture, $1,000 ; conduite des travaux, inspection, imprévu, etc., $10,500; total, $97,000.

M. LENNOX : Entièrement des travaux neufs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entièrement.

Construction primitive, $2,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le crédit ordinaire.

M. BARKER : Ce n'est pour rien en particulier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

En vue de renforcer les ponts, $165,100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me vois forcé de demander que la Chambre me vote de nouveau $77,000, les entrepreneurs n'ayant pu se procurer les matériaux de construction, ou du moins n'ayant pu exécuter le travail. Nous avions un crédit pour 1902-03 de $225,000. Nous avons dépensé du 30 juin au 30 janvier, $88,489. On estime qu'avant la fin du présent exercice financier nous aurons pu employer plus de $58,000 du crédit primitif, ce qui laissera $77,711 à voter de nouveau. Il reste dû sur les ponts, aux prix soumis, $31,000. Les plans coûteront $4,000 ; la peinture, $1,400 ; travaux provisoires, $4,000 ; redoublement du pont, $35,000 ; inspection, $1,811. Vous observerez qu'un montant additionnel de $87,388 se trouve inclus dans ce crédit. Voici comment ce montant doit être appliqué : Payer la construction des ponts pour lesquels des soumissions ont été reçues, outre ceux déjà mentionnés, $44,300 ; redoublements des ponts, $33,900, le reste pour la mise en peinture des planches et la conduite des travaux.

M. BARKER : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire où se trouvent ces ponts ?



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis le faire sur le champ ; mais j'obtiendrai les renseignements nécessaires.

M. CLANCY : De quels matériaux sont construits les ponts déjà en existence ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est probable que la plupart sont en fer ; voilà bien des années qu'ils sont construits.

M. BARKER : L'honorable ministre impute-t-il sur le capital tout le prix de construction de ces nouveaux ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je me sers des vieux ponts. Je prie l'honorable député de se rappeler les explications que j'ai données à ce sujet en deux ou trois occasions. Je prends les ponts qui sont faibles et je les double. Ainsi, voilà un pont faible sur un cours d'eau appelé " A " ; voici un autre pont faible sur un cours d'eau appelé " B " ; enlevons le pont sur le cours d'eau B, et plaçons-le le long du pont sur le cours d'eau A, doublant ainsi ce dernier. Nous donnons par là plus de poids et plus de force à ce pont ; nous en faisons un pont complet et satisfaisant. Nous construisons alors un nouveau pont à l'endroit rendu vacant par le déplacement de l'ancien.

M. BARKER : Y a-t-il des endroits où de ces vieux ponts sont utilisés comme ponts neufs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais pas de cas où ils ne prennent pas la place d'anciens ponts. Les ponts construits sur l'Intercolonial lorsque le chemin fut établi étaient tous du même type, de sorte que nous n'avons pas de difficulté à les doubler l'un par l'autre.

M. BARKER : Voulez-vous dire que vous faites des ponts à double voie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; si vous posez deux travées l'une le long de l'autre, vous obtenez deux fois le poids et deux fois la résistance.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre nous fournira-t-il un état des endroits où ces ponts se trouvent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. INGRAM : Sur le conseil de qui ce mode de renforcement des ponts a-t-il été adopté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur le conseil de l'ingénieur en chef.

M. BELL : Le ministre peut-il nous citer des cas de ponts renforcés de cette manière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a eu des douzaines, presque sur toute la ligne, je croirais.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle est la longueur des tracés de ces ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis le dire de mémoire.

M. BELL : Sont-ce des travées longues ou courtes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'obtiendrai les renseignements voulus.

M. BARKER : Ce crédit va être laissé en suspens, je suppose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous pourrez soulever la question de nouveau à l'occasion d'un crédit ultérieur.

M. BARKER : Laissez-le en suspens, en vue seulement de fournir cette explication ; nous ne ferons pas de commentaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'imagine que nous aurons quelque demande de crédit dans le budget supplémentaire à propos de laquelle cette question pourra être reprise.

M. R. L. BORDEN : Il serait aussi bien de réserver ce crédit afin que l'honorable ministre n'oublie pas de nous fournir ce renseignement.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si cette pratique de doubler les ponts a été en usage depuis quelque temps ? Si je ne me trompe, d'année en année il a demandé à la Chambre de lui voter de l'argent pour cette même fin. L'honorable ministre dit que ce travail s'exécute tout le long de ligne, généralement parlant. Il y a trois ans, je pense, l'honorable ministre a demandé un crédit pour cet objet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ai fait constamment.

M. CLANCY : Est-ce parce que ces ponts s'affaiblissent par l'usage ? Il y a fait circuler dans l'intervalle, si je ne me trompe, des locomotives pesantes. Ont-ils perdu à la longue de leur force de résistance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La pratique n'a pas été changée. Nous avons toujours employé ce moyen lorsqu'il nous a fallu renforcer des ponts. Nous en avons renforcé un grand nombre chaque année.

M. INGRAM : L'honorable ministre connaît-il quelque autre chemin dans le pays pour lequel ce mode de renforcement des ponts a été adopté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne m'en suis pas informé, mais je serais très surpris qu'il n'y en eût pas d'autres. L'honorable député peut être mieux renseigné sur cette question qu'aucun de nos ingénieurs ; mais rien ne se recommande mieux, à mon avis, que cette pratique de redoubler les ponts. Le fer est parfaitement bon ; la seule chose, c'est que le pont n'est pas aussi fort qu'il devrait l'être pour la sécurité publique. Nous nous sommes servis sur la ligne, depuis deux années complètes, et peut-être une bonne partie de la troisième, de locomotives lourdes, et nous avons dû, dans certains cas, sur certaines parties de la voie où les ponts sont plus légers, rechausser ces ponts, les étançonner, les renforcer, avant d'y faire passer ces locomotives pesantes. En général, c'est de cette manière que nos ponts ont été modifiés et renforcés, si j'en excepte deux ou trois sur des rivières considérables, comme la Miramichi et la Restigouche. Ce sont des exceptions ; car, naturellement, les pièces provenant des autres ponts ne pouvaient pas être utilisées pour renforcer ces ponts-ci. Les rivières et les cours d'eaux les moins larges sont traversés par ces autres ponts ; mais nous avons deux ou trois grandes rivières, comme la Miramichi et la Restigouche, et peut-être, la Métapédia où ces travées ne sont pas utilisables.

M. INGRAM : Ce mode n'a pas été suivi dans le cas du pont de Miramichi ; car je vois que la Dominion Bridge Company a produit une estimation pour dix travées à construire d'après une méthode tout à fait différente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, d'après une méthode différente. Il se peut qu'en allant aux renseignements je trouve qu'une bonne partie ou la totalité de ce crédit est destiné au pont sur la Miramichi. Je désire donc amender en conséquence ma déclaration que ce serait là le redoublement d'un pont par un autre. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, le mode d'amélioration des ponts sur toute la ligne de l'Intercolonial, à l'exception de ceux sur ces grandes rivières, a été tel que je l'ai indiqué.

M. BARKER : Je suppose qu'il y a un rapport écrit de l'ingénieur, qui recommande ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute.

M. BARKER : L'honorable ministre aurait-il quelque objection à déposer ce rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le déposerai si je l'ai.

M. BELL : Je suppose que les travées provenant d'un pont comme celui sur la Miramichi sont employées parfois pour le redoublement d'autres ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, dans le cas du pont de la Miramichi, une travée ou les deux, seront placées sur la rivière Hillsborough, dans l'Ile du Prince-Edouard. C'est un excellent pont;

aussi bon qu'il a jamais été pour le poids qu'il aura à supporter là.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si ce travail de construction des ponts aux divers endroits où ils sont requis se fait à la journée ou par contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Là où nous doublons un pont par un autre, le travail s'exécute par nos propres ouvriers. S'il s'agit de la construction d'un pont en neuf, l'ouvrage est exécuté par la compagnie qui a l'entreprise.

M. REID (Grenville) : Quelle compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand je dis la compagnie, je veux dire celle qui a l'entreprise. Des soumissions sont demandées pour la construction de ces ponts. Il y a la Dominion Bridge Company, la Canadian Bridge Company, et peut-être une autre. Une des compagnies canadiennes obtient l'entreprise et elle exécute le travail.

M. CLANCY : Le contrat comprend-il l'enlèvement du vieux pont, le redoublement des travées et la construction du nouveau pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; lorsque nous doublons un vieux pont par un autre, le travail est exécuté par nos propres ouvriers. La compagnie qui a l'entreprise pour la construction du pont neuf, au meilleur de mon souvenir, n'a aucunement à s'occuper de l'enlèvement du vieux pont et du redoublement d'un autre. L'entreprise donnée à la compagnie se borne à la construction des pièces et à l'érection du pont neuf.

M. CLANCY : Ce travail doit s'exécuter pendant que les trains circulent, et il y a nécessairement deux parties intéressées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : Et les trains doivent circuler tant bien que mal, et passer ces endroits avec précaution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il été contraint d'employer un surcroit de main-d'œuvre dans les circonstances de cette nature ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'oserais dire que quelques-uns de nos manœuvres de chemins de fer sont ainsi employés. Ce travail se fait généralement le dimanche.

M. INGRAM : Je puis dire à l'honorable ministre qu'on peut construire un pont de chemin de fer sans interrompre le trafic ; cela se fait tous les jours.



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'en sommes aucunement dérangés.

M. BELL : Il ne doit pas y avoir de presbytériens dans cette partie du pays.

Pour développer les aménagements à Lévis, $72,000.

M. BARKER : La même question se présente : Quand allons-nous nous arrêter ? Cette dépense va-t-elle se répéter d'année en année, ou l'honorable ministre a-t-il un rapport de l'ingénieur indiquant combien il a été dépensé là et quand la dépense cessera ? Assurément, en un endroit comme celui-là, un ouvrage déterminé devrait être fait une fois pour toutes. Ce n'est pas un terminus. C'est une cour de station ou quelque chose comme cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : Je suppose que cet ouvrage ne sera pas exécuté sans un rapport général de l'ingénieur montrant ce qui doit être fait. L'honorable ministre peut-il nous dire si cela va être tout, sinon, combien faudra-t-il encore ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon idée est que cela couvre toute la dépense jugée nécessaire là-bas. C'est un point où le trafic est très actif, comme le savent tous ceux qui ont traversé Lévis.

M. BELL : L'année dernière, $75,000 y ont été dépensés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je le croirais bien.

M. REID (Grenville) : Le travail a-t-il été fait par contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : Il y a eu un crédit de $75,000 en 1901-2, un crédit de $22,000 en 1902-3, et aujourd'hui l'honorable ministre nous demande de lui voter $72,000. Cela donne à penser qu'il ne s'était pas rendu compte exactement de ce qu'il voulait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais oui.

M. BARKER : Cemment se fait-il que vous vous attendiez à dépenser $72,000, cette année, quand vous n'en avez dépensé que $22,000, l'année dernière ? On se serait attendu à tout le contraire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout l'ouvrage fut projeté dès le début. On estime que la somme demandée aujourd'hui complètera les travaux que nous aurons à faire.

M. BARKER: Complètera tous les travaux pour la station ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce que cela comprend,—la construction d'une nouvelle gare ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, la gare est déjà construite. La situation actuelle est très incommode. Je ne sais trop si tous les honorables députés qui m'écoutent savent ou non ce qui en est. La disposition actuelle de la gare présente un sérieux danger : elle est à droite de la voie en venant de Montréal, et les voyageurs qui se rendent au quai ou en viennent ont à traverser cette voie. Nombre de personnes, surtout à l'arrivée et au départ des trains, traversent la voie dans une direction ou dans l'autre. Il a été jugé nécessaire de transporter la gare de l'autre côté. Heureusement, nous avons besoin, et nous pouvons tirer parti très avantageusement, du bâtiment actuel de la gare pour remiser les marchandises et y installer des bureaux. De sorte, qu'en construisant une nouvelle gare de l'autre côté, nous ne cesserons pas d'utiliser le bâtiment qui a servi de gare jusqu'aujourd'hui. Nous avons placé la nouvelle sur le côté de la voie le plus rapproché du fleuve, et nous avons pourvu un viaduc qui permettra aux voyageurs venant de la gare ou y allant de traverser la voie sans danger pour eux-mêmes. Voici le détail estimatif de ce que coûteront les travaux compris dans ce crédit de $72,000. Nouvelle chambre aux bagages, $12,000 ; viaduc, $10,000 ; plateformes en ciment, $14,000 ; chaînes de pierre $1,105 ; toits des plates-formes, $30,000 ; citerne, $1,850 ; ingénieur, $3,000 ; total, $72,000, somme qui complètera les travaux à ce qu'on me dit.

M. BARKER : Sont-ils donnés à l'entreprise ou sur soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, monsieur.

M. INGRAM : Le ministre n'a-t-il pas d'architecte dans son département ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons des ingénieurs, et règle générale, ils préparent les plans de tous les bâtiments que nous construisons.

M. INGRAM : Je vois qu'il y a $1,000 de payés à un architecte pour avoir dressé les plans de la gare de Lévis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons personne dans le département qui voudrait probablement se donner comme architecte expert. L'intention était d'ériger une gare convenable à Lévis, et nous avons cru qu'il serait mieux de nous assurer des services d'un architecte de réputation pour dresser les plans.

M. REID : Il y a eu, l'année dernière, de nombreuses lettres échangées entre l'auditeur général et le ministre au sujet du mode de vérification des comptes, et se rapportant spécialement, je suppose, à l'imputation des dépenses sur le capital ou sur le revenu. Le ministre à consenti à changer le mode de contrôle des comptes. Voudra-t-il nous dire quels changements ont été faits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette correspondance ne se rapporte aucunement à la question de l'imputation des dépenses sur un compte ou sur l'autre. L'auditeur général paraît avoir été extrêmement frappé d'une observation faite par un député de l'opposition devant le comité des comptes publics, l'année dernière, lequel déclara qu'à son avis il était du devoir de l'auditeur général de vérifier les comptes payés à Moncton. L'auditeur général ayant examiné le statut, en vint à la conclusion que les termes en étaient suffisamment larges pour lui permettre de réclamer le droit de suspendre le paiement d'un compte jusqu'à ce qu'il eût été vérifié par lui-même personnellement ou un fonctionnaire préposé par lui à cet effet. J'eus plusieurs entrevues avec l'auditeur général, et je lui fis observer qu'il en résulterait de grands inconvénients, sans aucun avantage pour le public; car, dans le cours d'une expérience de plusieurs années à Moncton, il ne s'était rien produit de nature à faire croire que les fonctionnaires là-bas eussent négligé de remplir leur devoir. Je lui exposai que nous avions à Moncton un personnel nombreux de vérificateurs employés depuis plusieurs années, et dont la seule fonction était de contrôler ces comptes ; que si lui-même allait se charger de faire cette vérification, nous nous trouverions, chose absurde, à payer pour deux vérifications des mêmes comptes. Il me fallut me soumettre aux exigences de l'auditeur général, car nous n'aurios pu sans cela faire marcher les affaires à Moncton. Apparemment, il est la seule personne à qui l'on puise se fier pour contrôler efficacement les dépenses et décider ce que le gouvernement peut ou ne peut pas faire, de sorte qu'il me fallut d'aussi bonne grâce que possible en passer par ce qu'il dit. Depuis, nous avons eu beaucoup d'ennuis. Par exemple, si un mouton est tué sur le chemin de fer Intercolonial et que nos employés, après s'être enquis des circonstances, font rapport que nous devons indemniser le propriétaire du mouton, il arrive assez fréquemment qu'il s'ensuit une correspondance et que les papiers doivent être produits.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ainsi qu'un certificat du médecin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ainsi qu'un certificat du médecin. Et ces papiers voyagent de Moncton au bureau de l'auditeur général ; on poursuit les investigations, et tout le personnel est mis en mouvement afin que l'auditeur général ait la certitude que ce mouton est bien mort ou gravement atteint.

M. HUGHES (Victoria) : Ou a jamais existé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. C'est dans ces circonstances que les lettres ont été échangées.

M. CLANCY : N'est-il pas vrai que l'auditeur général, en réponse à une question de l'honorable député de Hamilton, a déclaré qu'il se dépensait de fortes sommes absolument hors de sa connaissance ? La correspondance en question n'a-t-elle pas été à propos d'affaires plus importantes que celles mentionnées par le ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami (M. Clancy), je n'hésite pas à le dire, est responsable de la condition actuelle des choses; car c'est une remarque de sa part qui a amené l'auditeur général à envisager ses devoirs de cette manière.

Si le comité des comptes publics se réunit de nouveau prochainement, je serais heureux que mon honorable ami voulût bien retirer ce qu'il a dit, afin que nos employés préposés à cette besogne, à Moncton, soient à même de conduire les affaires de l'Intercolonial d'après des principes d'affaires. J'admets qu'il se présente parfois des affaires beaucoup plus importantes que celle que j'ai relatée. Je mentionne celle-là afin de faire voir quelle aptitude remarquable à saisir les petites choses comme les grandes on observe parfois chez un fonctionnaire fidèle et zélé de l'Etat. Une des difficultés que nous éprouvons, c'est de faire régler ou approuver les comptes. Depuis nombre d'années, depuis que je connais quelque chose de l'Intercolonial personnellement, et d'après ce que j'ai pu apprendre d'autres qui sont au courant de ce qui se passait avant que je fusse au ministère, il a existé un mode reconnu de vérification des comptes d'impressions pour l'Intercolonial. Mais depuis la session dernière, l'auditeur général exige que les comptes d'impressions soient apurés et payés d'après les prix demandés à l'imprimerie de l'Etat pour la même classe d'ouvrage. Un examen du tarif de l'imprimerie fait voir qu'on n'y fait pas entrer en ligne de compte le capital engagé, le coût du matériel ou ces cent et une choses qui sont en dehors du prix de la main-d'œuvre et du papier. Et depuis plus d'un an, l'auditeur n'a pas réglé ni arrêté un seul de ces comptes.

M. CLANCY : Ces impressions ne peuvent-elles se faire à l'imprimerie de l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est trop loin, et on n'a jamais trouvé raisonnable de faire faire le travail là. On ne prétend pas que l'ouvrage devrait être fait à l'imprimerie de l'Etat, mais seulement que les prix devraient être les mêmes que ceux de cette imprimerie. Or les imprimeurs du dehors ne peuvent accepter de tels prix ; il n'est pas juste l'exiger cela d'eux ; et la loi n'est pas différente aujourd'hui de ce qu'elle a été depuis des années. Avec la même loi que nous avons aujourd'hui et la même connaissance de ses dispositifs, l'auditeur a, jusqu'a l'année courante, autorisé le paiement de ces comptes d'après les prix raisonnables du commerce.

M. REID (Grenville) : Après cette explication, l'honorable ministre n'a pas à se plaindre de nous. Il sait que l'auditeur général a été nommé par un gouvernement libéral ; s'il met un frein aujourd'hui à la dépense, c'est qu'il n'a pas la même confiance dans le présent gouvernement qu'il avait en ses prédécesseurs ; et s'il a quelque défiance, certes, nous avons beaucoup plus raison que lui d'en avoir. L'honorable ministre voudra-t-il me dire si dans le cas d'achats imputables sur le capital, achats de rails, par exemple, les vieux rails sont vendus et le prix de vente imputé sur le capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : J'aimerais à faire une observation ou deux au sujet de la vérification des comptes. L'honorable ministre sait que les points soulevés lors de la discussion devant le comité des comptes publics n'étaient pas du tout de la nature de ceux qu'il a mentionnés. Il n'a été nullement question d'une réclamation au sujet d'un veau qui aurait été tué ou de quelque chose de cette sorte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est à cela que la chose a abouti.

M. BARKER : Je parle de ce qui s'est passé au comité. Nous avions découvert que dans une cas ou deux le ministère, ayant été autorisé par le parlement à dépenser une certaine somme d'argent à un certain endroit, avait dépensé deux fois cette somme sans autorisation aucune.

Je demandai donc à l'auditeur général comment il se faisait qu'il avait approuvé ces comptes. Il répondit qu'ils avaient tous été payés avant qu'il en connût rien. Là-dessus il s'éleva une discussion sur la question de savoir si le mode de vérification des comptes était suffisant. Il y a un vérificateur officiel à Moncton, mais il est exactement dans la position d'un employé d'une compagnie de chemin de fer, qui peut être renvoyé en aucun temps par le gérant. Il voit simplement aux détails d'un département à l'autre. Un tel contrôle n'est pas une protection pour les propriétaires du chemin de fer, n'est pas une protection pour notre peuple. Nous voulons quelqu'un qui fasse la vérification des comptes entre le public et le département des Chemins de fer, non pas un monsieur qui ne pourra trouver à redire à tel item qu'au risque de perdre sa position. L'honorable ministre sait que l'auditeur général ne peut être démis de ses fonctions par le gouvernement, et pour cette raison les affaires comme celles dont j'ai parlé devraient être

soumises à son contrôle. Pour nous protéger, il nous faut le visa d'un fonctionnaire de cette sorte, non pas le visa d'un monsieur à Moncton qui sait bien qu'il lui faut faire exactement ce qu'on lui dit de faire, qui fera le vérification de tel ou tel compte, mais qui n'osera critiquer le gouvernement s'il dépense deux ou trois fois la somme votée par le parlement. C'est là ce qui provoque la discussion au comité des comptes publics, comme le ministre le sait fort bien.

On fait rapport de quelques résolutions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel est le programme de la journée pour demain ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En premier lieu, le bill de la commission des chemins de fer ; et ensuite, le budget de la milice.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 12 heurs et 5 minutes, vendredi matin.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 29 mai 1903.

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

### EN PREMIERE DELIBERATION.

Le bill (n° 185) relatif à la Compagnie canadienne d'aciéries.—(M. Fraser.)

Le bill (n° 186) tendant à amender la loi du Revenu de l'intérieur.—(Le ministre du Revenu de l'intérieur.)

Le bill (n° 187) tendant à modifier la loi d'inspection de la lumière électrique.—(Le ministre du Revenu de l'intérieur.)

Le bill (n° 188) tendant à modifier la loi des poids et mesures.—(Le ministre du Revenu de l'intérieur.)

### AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

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

Que de cette date à la fin de la session, les mesures ministérielles inscrites au feuilleton aient la priorité, les lundis, après les bills d'intérêt privé et les interpellations faites par les députés.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Je dois rappeler au premier ministre que, lundi dernier, il a promis qu'il y aurait lieu de délibérer la proposition d'amendement sur la loi relative à la marque des colis de fruits.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas oublié cette promesse, et si cette motion l'emporte, je demanderai à la Chambre, lundi, de délibérer les deux projets de loi relatifs à cette question.

M. R. L. BORDEN : Cette motion nous enlève le droit de faire toute motion d'intérêt privé, comme, par exemple, des motions pour le dépôt de rapports. Cette motion est-elle réellement d'urgence? Ainsi, hier même, le député de Marquette (M. Roche), a posé une question au cabinet, afin de savoir le nombre de députés ou d'ex-députés aux Communes et de membres ou ex-membres du Sénat qui ont accepté des charges publiques rétribuées depuis le 13 juillet 1896, et on lui a dit qu'il fallait demander le dépôt d'un rapport. Or, si cette motion est adoptée, il sera impossible à l'honorable député de suivre cette procédure. On semble établir une distinction entre les questions posées par les députés de la gauche et celles venant des députés de la droite. J'ai appelé l'attention sur ce fait au début même de la session et le ministre des Douanes m'a déclaré qu'il n'existait aucune dinstinction de ce genre. Or, je tiens à signaler ici deux faits qui prouvent qu'on a établi pareille distinction au cours de la session. Dans le compte rendu officiel des débats, du 26 mars, figure un état fort circonstancié donné par le ministre des Douanes en réponse à une question posée par le député de Huron-ouest (M. Holmes) et cet état couvre la plus grande partie du feuillet. J'ai appelé l'atention sur ce fait et le ministre des Finances ainsi que le ministre des Douanes m'ont assuré que l'on ne cherchait nullement à établir de distinction.

Sans doute, c'est à la demande du ministre des Douanes que le député de Huron-ouest a posé cette question et à cela je n'ai rien à redire ; mais ce que je ne saurais approuver, c'est que, tandis qu'une réponse à pareille question figure au compte rendu des débats, on exige des députés de la gauche qu'ils demandent le dépôt d'un rapport qui ne serait pas plus volumineux que l'état donné dans la réponse en question.

Dans le compte rendu des débats du 30 avril, je trouve un autre exemple frappant de cette distinction. A la demande du directeur général des Postes, sans doute, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) pose une question, et le ministre, sans la moindre hésitation, donne une statistique fort circonstanciée, sur trois sujets différents qui couvre presque deux colonnes du compte rendu des débats. Et lorsque le député de Marquette pose une question, qui demanderait une réponse plus courte que celle-là, le premier ministre lui dit de proposer le dépôt d'un rapport. Je ne veux pas outrer les choses, mais enfin, il me semble que le premier ministre devrait tenir à ce que le règlement s'applique aux deux côtés, et alors on ne verrait pas se produire le spectacle que je viens de signaler. Le premier ministre en conviendra, la réponse à la question posée par le député de Marquette ne saurait demander une statistique aussi vo-

lumineuse que celle contenue dans la réponse donnée à la question du député d'Assiniboïa-ouest ; et d'ailleurs, quand cette réponse couvrirait une ou deux colonnes du compte rendu des débats, quelle différence y a-t-il ? Le ministre est tenu de donner ce renseignement, et la seule différence qui existe entre la réponse à un interpellation et une réponse à une motion, c'est que, dans le premier cas, le ministre lit sa réponse, tandis que dans le dernier cas, il la dépose sur le bureau. A mon avis, on exige bien trop souventdes députés de la gauche qui demandent des renseignements, de le faire par voie de motion. Jusqu'aujourd'hui, la Chambre n'a expédié qu'une bien faible partie de sa besogne, et il peut se faire qu'il nous faille des renseignements qui ne sauraient s'obtenir que par voie d'une adresse ou d'un ordre de la Chambre ; et il me semble que le premier ministre ne devrait pas priver les députés de la gauche de toute occasion de demander des renseignemnts qui ne peuvent s'obtenir que par voie de motion. A mon avis, le premier ministre ne devrait donc pas insister sur l'adoption de la motion, dans sa teneur actuelle.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire à l'honorable député que si l'on a établi pareille distinction, je l'ignore absolument, et d'ailleurs, je ne voudrais pour rien au monde exploiter la situation de l'opposition. Cependant, quelquefois, il est peut-être plus facile de fournir un renseignement, par voie de réponse à une interpellation ; tandis que, dans d'autres circonstances, il est préférable de recourir à une motion. Ainsi, relativement à la question posée par le député de Marquette, bien que je n'aie pas la moindre objection à donner le renseignement désiré, je tiens à proposer un amendement tendant au dépôt de plus amples renseignements, et cela afin de parer à toute distinction odieuse. Comme la question donnerait peut-être lieu à pareille distinction, une motion à laquelle j'ajouterais un amendement mettrait tout le monde sur un pied d'égalité.

M. R. L. BORDEN : On atteindrait tout aussi bien ce but au moyen d'une interpellation faite par un député de la droite.

Le PREMIER MINISTRE : On y arriverait tout aussi facilement, au moyen d'une motion que proposerait le député de Marquette, et par un amendement à cette motion, de façon à ce que motion et amendement marchent de pair. Il est d'usage, à ce moment-ci de la session, de faire pareille motion et je ne fais que suivre la pratique en vogue. A une certaine époque de la session, le gouvernement se réserve toutes les séances afin de faciliter ou plutôt d'accélérer l'expédition de la besogne de la Chambre. Cette année l'honorable député ne devrait pas s'opposer à l'adoption de cette motion ; car, depuis quelque temps au moins, aux jours réservés aux affaires des simples députés, nous avons réussi à expédier toute la besogne inscrite à leur nom au feuilleton, et à aborder les affaires du gouvernement. Je consens volontiers à ce que, les lundis, même si la motion en discussion l'emporte, on passe l'appel des motions non débattables et qu'on les adopte sans discussion. Nous pourrions aussi étudier le bill du député de Wentworth (M. Smith) et celui du député de Halton (M. Henderson).

M. ARCHIE CAMPBELL (York-ouest): Je dois rappeler au premier ministre que j'ai aussi fait inscrire une importante mesure au feuilleton : c'est le bill n° 20. La délibération de cette proposition de loi a été retardée à la demande même du gouvernement qui voulait l'étudier. Si le gouvernement se réserve les séances du lundi, il n'y aura plus lieu d'étudier ce bill. Ce bill a été renvoyé à un comité spécial. Le premier ministre consentirait peut-être à ce que cette proposition soit aussi mise à l'étude.

Le PREMIER MINISTRE : Elle n'est pas inscrite au feuilleton. On en fera l'appel plus tard, quand le comité aura fait son rapport.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Je ferai observer au premier ministre que d'ordinaire, quelque avancée que soit l'heure de la session, cette motion ne se fait que lorsqu'on a terminé l'étude du budget principal. A l'heure qu'il est, il y a plusieurs ministres dont les budgets ne sont pas encore venus en discussion. Il est possible que les members de l'opposition aient besoin de certains renseignements, afin de se metttre en mesure de discuter en connaissance de cause les crédits. Ainsi, il est venu en discussion, hier même, trois ou quatre questions au sujet desquelles j'ai inscrit des avis au feuilleton. Je manquais de données précises et circonstanciées et force m'a été de m'appuyer sur des renseignements puisés à des sources extérieures. On devrait mettre les membres de la Chambre en mesure d'obtenir les renseignements voulus pour la discussion du budget.

Le PREMIER MINISTRE : De l'agrément de la Chambre, je dois dire que je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député, quand il affirme que cette motion ne se fait d'ordinaire que lorsque la discussion du budget est terminée. Il est non seulement légitime, mais c'est la règle invariable que tous les renseignements nécessaires à la discussion du budget soient donnés à la Chambre, quand bien même on ne les demanderait pas par voie de motion. S'il arrive qu'on ne dépose pas ces renseignements sur le bureau, l'opposition a le pouvoir de faire observer la règle, et je ne sais trop si ces messieurs n'ont pas quelquefois exercé ce pouvoir, au cours de cette session-ci. Quant aux motions dont il a été donné avis, il en sera fait appel, de l'agrément de la Chambre. Du reste, quand même on ne ferait pas l'appel des motions auxquelles l'honorable député a fait allusion, le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a promis que les renseignements demandés seraient

déposés sur le bureau avant que la discussion de son budget soit terminée. La chose ne souffre pas difficulté. L'honorable député obtiendra le renseignement qu'il désire.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons beau demander des renseignements au cours de la discussion du buget, il est presque impossible de les obtenir. Le ministre peut bien faire des promesses, mais il peut aussi les oublier, et pour une raison quelconque, rien ne vient. L'opposition n'a pas de meilleur parti à prendre que de suivre l'avis du premier ministre et de déclarer qu'elle refuse de voter un article du budget, tant qu'elle n'aura pas obtenu les renseignements voulus.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Puisqu'il ne nous reste que la séance du lundi, j'ai une proposition à faire. J'ai remarqué que lorsqu'on fait l'appel de quelque motion contestée, il arrive qu'un ministre prononce ces mots : "En suspens", et cela pour des raisons que le gouvernement seul peut apprécier. Cela a pour conséquence d'empêcher que la motion ne soit proposée. Il n'y a pas de motion qui ne puisse subir ce sort et ainsi le député qui a donné avis d'une motion ne serait plus en lieu de la faire voter par la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais dire à l'honorable député pourquoi le gouvernement dit : "En suspens." Lorsqu'on fait l'appel d'une motion et que le député qui l'a fait inscrire au feuilleton est absent, si on gardait le silence, alors par là-même l'ordre serait rescindé. On a ainsi fait l'appel de nombre de questions débattables, et comme le député, auteur de la motion, était absent, j'ai prononcé ces mots : "En suspens," et cela afin que l'avis ne fût pas biffé du feuilleton. Or, à la séance du lundi, il sera fait appel de toutes les motions et celles qui ne sont pas sujettes à discussion pourront être adoptées. Ainsi, la motion que le député de la Saskatchewan (M. Davis) a portée au feuilleton est sujette à contestation, et par conséquent, on n'en ferait point l'appel. Mais toute motion demandant le dépôt de documents sera adoptée sans discussion.

On adopte.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACCIDENT A LA JONCTION DE WINDSOR.

M. E. F. CLARKE (Toroto-ouest) : De l'agréement de la Chambre, je demande qu'on dépose sur le bureau :

Le rapport préliminaire des commissaires chargés de faire une enquête sur l'accident arrivé sur le chemin de fer Intercolonial près de la jonction de Windsor à 23 heures, le 11 avril 1903.

Adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. G. A. Blair) : M. l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport préliminaire des commissaires chargés de faire enquête sur l'accident arrivé sur le chemin de fer Intercolonial près de la bifurcation de Windsor.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—TARIFS DU TRAFIC.

M. A. C. BELL (Pictou) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une question au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). Au cours de ses observations, consignées au compte rendu officiel des débats, il a fait allusion à—

Un état soigneusement élaboré que j'ai fait dresser par les préposés à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, touchant les péages et les taxes de marchandises qui sont en vigueur sur ce chemin de fer, ainsi que sur le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je tiens à savoir si ce document peut être déposé sur le bureau. Nous pourrions y puiser de précieux renseignements pour les besoins de la discussion qui pourra surgir au sujet des taxes de transport sur le chemin de fer Intercolonial. Le ministre, je suppose, sera en mesure de déposer ce document sur le bureau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je prends note de la demande de l'honorable député et je lui ferai connaître ma décision. S'il veut voir ce rapport, je serai bien aise de le lui montrer ; mais, pour le moment, je ne sais trop si je dois déposer sur le bureau un mémoire élaboré pour mon édification personnelle. J'étudierai la chose.

M. BELL : Puisque le ministre a cité ce document et s'en est servi dans son discours, m'est avis qu'il est devenu la propriété de la Chambre.

## COMMISSION RELATIVE A LA CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je demanderai au premier ministre si la constitution de la commission chargée de faire enquête sur la concession Treadgold a été arrêtée, et si les commissaires ont été nommés ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La constitution de la commission a été arrêtée et je suis en lieu de croire que lundi, ou au plus tard mardi, nous serons en mesure de déposer ce document sur le bureau.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre se propose-t-il de mettre la Chambre en lieu de discuter le texte de ce document avant que les attributions de la commission soient arrêtées ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; je déposerai sur le bureau le décret du conseil.

## IMMIGRATION JAPONAISE.

M. AULEY MORRISON (New-Westminster) : Je désire savoir du premier ministre s'il a été informé que, dans la dernière quinzaine, une forte immigration japonaise s'est dirigée vers la province de la Colombie Anglaise, et dans l'affirmative, si le gouvernement s'est mis en communication avec le consul du Japon à Montréal, au sujet de l'arrivée de ces Japonais.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai reçu aucune communication de ce genre. C'est la première nouvelle que j'en ai.

## LA LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 21) tendant à modifier et à refondre la loi des chemins de fer.—(Honorable A. G. Blair.)

Article 3, paragraphe 1.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair): L'autre soir, j'ai déclaré au comité que j'étudierais les propositions formulées ici et tendant à rendre cette loi applicable aux compagnies de messageries et à les placer sous la juridiction de la commission des chemins de fer. J'ai étudié la question, et je me suis convaincu que la modification proposée, loin de rehausser la valeur de cette loi, tendrait au contraire à l'atténuer. A mon avis, pour aller au fond de la question et établir de bonnes dispositions législatives, il faudrait présenter un bill indépendant de celui-ci.

M. SMITH (Wentworth) : Le ministre est-il d'avis que le bill stipule le droit de réglementer les tarifs des compagnies de messageries ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bill accorde le droit absolu de réglementer les prix des tarifs établis pour le transport de toutes les marchandises sur les chemins de fer, en ce qui concerne le transport par voie ferrée proprement dit. La chose ne souffre pas doute.

M. SMITH (Wentworth) : Est-ce que la commission aura le droit de réglementation sur toute les routes couvertes par les compagnies de messageries, pour les marchandises dont le transport se fait par voie ferrée, ou seulement sur cette partie du parcours pour lequel les compagnies ont à payer au chemin de fer le prix du transport des marchandises?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toutes les taxes afférentes au transport des marchandises par voie ferrée et que l'on peut établir relativement à ce transport, sont subordonnées à la réglementation de ce tribunal. Quant aux taxes de transport que les compagnies de messageries peuvent établir, outre les prix de transport par voie ferrée, elles ne sont pas et ne sauraient légitimement, à mon avis, être soumises à la réglementation du tribunal créé par cette loi. Je l'ai déclaré l'autre jour.

M. R. L. BORDEN : Ainsi, si je ne me trompe, toute taxe de transport qu'une compagnie de messageries peut établir, abstraction faite des prix de transport par voie ferrée, ne saurait être subordonnée à la réglementation de cette commission : est-ce bien là la pensée du ministre ? Du reste, il ne serait guère facile de fractionner cette taxe de transport. Dans l'hypothèse où une taxe de transport par messagerie couvre un certain parcours, partie par voie ferrée et partie par voie fluviale ou par voie carrossable ordinaire, la compagnie de messageries ne peut exiger qu'un prix uniforme pour toute la distance. Comment alors pourrait-on distinguer entre la taxe de transport par voie ferrée et celle par voie carrossable ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le répète, il ne serait guère facile d'appliquer cette réglementation à une fraction de la taxe afférente à un autre mode de transport. Il faudrait pour cela adopter une loi spéciale, bien élaborée, qui stipulerait le droit de règlementer les prix et taxes de transport des compagnies de messageries, relativement aux parties de la route par lesquelles elles transportent les marchandises. Je ne suis pas disposé à introduire dans le bill en discussion toutes les dispositions législatives voulues dans ce but ; car ce serait le rendre trop volumineux. Peut-être à une prochaine session serait-il possible de présenter un projet de loi de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi, de l'aveu du ministre, les dispositions législatives supplémentaires qu'on demande seraient impraticables. Or, si je ne me trompe, en 1900, on a inscrit à la loi des chemins de fer certains amendements dans ce sens, et cela au sujet d'un différend qui avait surgi entre la compagnie de steamships de Yarmouth et la Compagnie de chemin de fer du Dominion-Atlantique. Ainsi, cette disposition législative que le ministre vient de déclarer impraticable aurait été insérée dans la loi existante ; mais j'ignore, du reste, si elle a été appliquée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. A mon avis, il s'agissait dans l'espèce, exclusivement de taxes de transport par voie ferrée dans l'acception usuelle du terme, pour le transport de marchandises d'un point à un autre, une partie du parcours se faisant par voie maritime. La Compagnie de steamships recevait des marchandises qu'elle devait transporter à un certain point sur la ligne du chemin de fer du Dominion-Atlantique et destinées à être transoprtées par ce chemin de fer. Alors le parlement accorda au comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir de réglementer cette taxe de trans-

port et statua sur la tarification à établir tant pour le transport par rail que par voie maritime. Dans l'espèce, la compagnie de chemin de fer était la partie contractante, ou celle qui s'engageait à recevoir et à transporter ces marchandises. Or, une compagnie de messageries n'est pas en situation similaire. Une compagnie de messagerie s'engage envers son client à recevoir des colis de marchandises, et à les transporter jusqu'à un certain endroit, mais non pas nécessairement par rail en droiture ; bref, elle agit à titre d'entrepreneur de transports.

Elle peut transporter ses marchandises partie par steamer, partie par rail et partie par route carrossable. Quand elle atteindra le chemin de fer, alors ses taxes établies pour le transport de ces marchandises seront subordonnées, ainsi qu'il ressort de ce bill, à la réglementation de la commission des chemins de fer ; car, la compagnie de chemin de fer ne saurait consentir ou s'attribuer, soit par convention soit par entente avec un agent, ou une autre compagnie ou partie étrangère, la fixation de taxes de transport d'un chiffre supérieur à celui stipulé législativement par cette commission.

M. R. L. BORDEN : Je me rappelle maintenant les circonstances du fait auquel je viens de faire allusion. Le différend en question avait surgi au sujet d'une compagnie de chemin de fer qui exploitait aussi une ligne de steamships de Yarmouth et lui faisait concurrence. On alléguait que la compagnie de chemin de fer avait établi une taxe de transport bien trop élevée et qu'elle avait ainsi fait une tarification injuste envers la compagnie de steamers de Yarmouth. Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, voici ce qu'il prétend : la compagnie de messageries est une organisation indépendante, agissant à titre d'entrepreneur de transports d'une façon générale, et exerçant son exploitation partie par rail, partie par voie carrossable, partie par voie fluviale ou maritime, et par conséquent, les seules taxes de transport que le bill à l'étude vise à réglementer sont celles établies pour le transport par rail. Bref, voici l'état de la question : lorsque le transport se fait par une autre voie que par rail, nous n'avons virtuellement aucun droit de règlementation. N'est-ce pas là la conclusion qui ressort des prémisses posées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement.

M. R. L. BORDEN : Je ne discute point la légitimité de la proposition établie ; je cherche seulement à savoir où nous en sommes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a bien saisi ma pensée.

M. R. L. BORDEN : Alors, c'est une question d'intérêt public de savoir s'il importe d'aller plus loin dans le sens de la réglementation, et le ministre répond dans la négative.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis pour la négative en ce qui concerne le bill à l'étude.

M. R. L. BORDEN : Le ministre entend-il par là qu'il vise à l'élaboration d'un autre projet de loi tendant à réglementer des questions similaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il surgit quelque différend au sujet de la réglementation des péages et des taxes de transport des compagnies de messageries, je déclare sans hésitation que je serais assez disposé à étudier la question, dans le but de constater s'il ne serait pas possible de proposer une autre mesure législative dans ce sens. Pour mon propre compte, je verrais d'un bon œil l'établissement d'une loi tendant à protéger le public contre les prix de transport exagérés que peuvent fixer les compagnies de messageries. C'est là une question qui mérite étude.

M. SPROULE : Si je comprends bien la pensée du ministre, les taxes de transport des marchandises confiées à des compagnies de messageries et transitant par voie ferrée seraient réglementées par cette commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, en ce qui concerne le transport par voie ferrée.

M. SPROULE : Ce projet de loi est sans doute emprunté dans ses prescriptions essentielles à la loi constituant la commission des chemins de fer des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. SPROULE : Je vois que, dans quelques décisions sur cette question portées par la commission du commerce entre les états, cette règle est arrêtée :

Il est décidé que le trafic de messagerie, exploité à titre de trafic d'une compagnie de chemin de fer, est subordonné à la présente loi.

Décidé que le trafic de messagerie, exploité par une organisation indépendante, acquérant des droits de transport par contrat, n'est pas défini avec assez de précision dans la loi pour autoriser la commission à s'en attribuer la juridiction.

La commission décide donc que la loi devrait contenir une prescription de nature à faire entrer la réglementation de ce trafic dans les attributions de la commission des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les lois des Etats-Unis qui statuent sur l'organisation et les attributions de la commission des chemins de fer établie dans ce pays diffèrent essentiellement du projet de loi à l'étude, dans leur principe et dans leur portée. Il n'y a aucune analogie entre ces lois et la nôtre.

M. SPROULE : Il y a différence, je crois, en ce que cette commission-là est revêtue du pouvoir de réglementer les tarifs des messageries, que le service en soit effectué par une compagnie de chemin de fer, par une compagnie de messageries indépendante ou par une compagnie de messageries faisant partie intégrante d'une compagnie de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous verrez que cette loi-là confère à la commission le droit de réglementer les tarifs en ce qui concerne les marchandises transportées par un voiturier. Tel n'est pas l'esprit du présent bill.

M. LANCASTER : M. le président, je voudrais m'exprimer avec plus de clarté sur un sujet que l'on a débattu l'autre soir, alors qu'on était à étudier ce bill. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a eu l'amabilité de me dire que si je lisais l'article cinq de ce projet de loi, je m'apercevrais qu'il ne s'applique pas aux messageries en ce qui concerne un cas que j'ai signalé à l'attention de mon honorable ami, c'est-à-dire le cas où des marchandises seraient expédiées par messagerie sur une ligne de chemin de fer que ne concerne ni l'article trois que nous sommes à délibérer, ni aucune des dispositions du présent bill. J'ai cité, à titre d'exemple, un chemin de fer électrique qui traverse le comté de Lincoln ; c'est une ligne exclusivement provinciale, qui ne croise aucune autre foie ferrée et qui échappe à la juridiction du parlement fédéral. J'ai fait observer à l'honorable ministre que les marchandises expédiées par ce chemin de fer, de Beamsville à Ottawa ou à Montréal, changent de voie à Hamilton où elles sont confiées à la Compagnie du Pacifique à laquelle s'appliquent les dispositions du présent bill. L'honorable ministre m'a dit qu'en relisant attentivement l'article cinq, je verrais que ce cas est prévu, que cet article fait voir que le bill s'applique au transport par messageries effectué par deux chemins de fer dont l'un est soumis aux dispositions de ce projet de loi et dont l'autre ne l'est pas, attendu que le raccordement s'opère au milieu du parcours. Avant de me prononcer pour ou contre le présent bill, je veux en bien comprendre le sens. Il faut croire que je manque un peu d'intelligence puisque le ministre paraît être sous l'impression que je doive lire son bill encore trois ou quatre fois avant que je parvienne à le comprendre. Je demanderai à l'honorable ministre de nous dire comment un tel cas peut être prévu par l'article cinq, qui se lit comme suit :

Toutes les dispositions du présent acte qui ont trait à quelque sujet ou matière du ressort du parlement du Canada, et pour plus de certitude mais non pas de façon à restreindre le caractère de généralité des termes ci-dessus, toutes dispositions relatives aux croisements et raccordements de chemin de fer, aux croisements de grandes routes, aux transports d'entier parcours, aux infractions, aux peines et aux statistiques, s'appliquent à toutes personnes, compagnies et chemins de fer, soit que, d'ailleurs, ils relèvent du parlement ou non.

Il me semble que rien ne saurait s'appliquer ici aux messageries, à moins que ce ne soient les mots " transports d'entier parcours." Le ministre ne prétendra pas, j'espère, que les mots " croisements et raccordements de chemins de fer, croisements de grandes routes, infractions, peines et statistiques " suffiront pour que la loi projetée s'applique, de la manière que l'on a dit, aux compagnies de messageries. Je demanderai au ministre si, dans un cas comme celui que j'ai mentionné, les mots " transports d'entier parcours " doivent s'appliquer aux messageries ; car s'il en était ainsi, il s'ensuivrait, je suppose, que le bill s'appliquerait aux compagnies de messageries en général. Il me semble que le ministre ferait bien de nous indiquer comment l'article cinq pourrait s'appliquer au transport effectué en partie par un chemin de fer qu'atteindraient les dispositions de ce bill, et en partie par un autre chemin qu'elles n'atteindraient pas, car, sur ce point, nombre de députés ne partagent pas son opinion. Ce projet de loi ne prévoit certes pas ce cas-là. Le ministre m'a bien dit qu'en lisant l'article cinq je verrais que le cas est prévu, mais il ne saurait l'être par les mots " transports d'entier parcours." Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire si ces mots s'appliquent au cas que j'ai cité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député nous a parlé de transport effectué en partie par un chemin de fer, puis terminé par un autre. Il s'agit là d'un cas de transport d'entier parcours prévu par l'article 5. Que le transport s'effectue par une compagnie de chemin de fer établie en vertu d'une loi provinciale et, partant, ne relevant pas du parlement du Canada, ou qu'il s'effectue autrement, il est bien évident que cet article trouvera son application chaque fois qu'il agira de transport d'entier parcours.

M. LANCASTER : De transport en messagerie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En messagerie ou non, peu m'importe, pouvu qu'il s'agisse de transport d'entier parcours effectué par les deux chemins de fer. Je comprendrais qu'il pût s'élever quelque doute dans le cas où un habitant de Sarnia, faisant un envoi à Ottawa, expédierait d'abord ses marchandises à Toronto où on les descendrait de voiture pour les confier à quelqu'un, et d'où on les dirigerait ensuite vers Ottawa, ce qui donnerait lieu à deux mises en wagon distinctes. Dans un cas comme celui-là, je le répète, il y aurait peut-être lieu de se demander si les pouvoirs de la commission s'étendraient jusqu'à la compagnie de chemin de fer qui aurait opéré la première partie du transport et qui ne relèverait pas de ce parlement. Mais quand des marchandises sont transpor-

tées directement par deux chemins de fer et qu'un tarif de transport jusqu'à destination a été fixé au préalable, il s'agit de " transport d'entier parcours " et, qu'il soit effectué par messageries ou non, je suis d'avis que les dispositions du présent acte s'y appliquent.

M. SMITH (Wentworth) : Il y a ici un grand nombre de députés qui ne voient pas bien comment la commission pourrait être revêtue du pouvoir de réglementer les tarifs des compagnies de messageries. A mon sens, l'acte ne servira qu'à protéger les messageries contre les chemins de fer. La commission ne pourra réglementer que les seuls tarifs des chemins de fer, ce qui est bien peu de chose, attendu que ces tarifs sont de bonne moitié moins élèves que ceux des compagnies de messageries. Celles-ci font payer le voiturage dans les villes, le temps de leurs employés à bord des trains et autres services qui représenten plus de la moitié de leurs tarifs. Pour ma part, j'estime que l'empire que cette commission pourrait exercer sur les messageries ne saurait être d'aucune utilité aux expéditeurs. Le ministre a-t-il parfaitement tenu compte des observations faites l'autres soir par l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), et portant que M. Staunton, avocat de renom qui a fait une étude soignée de cette question, a affirmé que la simple addition de quelques mots suffirait pour que l'acte s'appliquât aux messageries. Pourquoi le ministre ne place-t-il pas le particulier sur le même pied qu'une compagnie de messageries ? Pourquoi le présent bill ne dipose-t-il pas que n'importe qui pourra expédier ses marchandises en chemin de fer aux mêmes conditions que les compagnies de messageries ? Une disposition comme celle-là ferait droit aux demandes des expéditeurs, et plus particulièrement aux fructiculteurs qui expédient la plus grande partie de leurs produits par messageries et que cette question préoccupe au plus haut point. Depuis l'entrevue qu'ils ont eue avec l'honorable ministre, l'hiver dernier, je puis affirmer que les fructiculteurs sont restés sous l'impression que l'acte s'appliquerait aux messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore sous quel impression ces messieurs ont bien pu rester, mais je crois que s'ils ont de sérieux sujets de plainte, ils trouveront du soulagement dans les dispositions du présent bill. A tout événement, un tribunal indépendant pourra, à l'avenir, décider, après enquête, si les tarifs relatifs au transport en chemin de fer sont raisonnables, et les réduire s'il les juge trop élevés. Je vois dans les " Débats " que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) m'a posé la question suivante :

Or, voici le fait supposé que je soumets au jugement du ministre : Disons qu'un habitant de mon comté confie à ce chemin électrique un chargement de fruits pour être expédié à Ottawa. La Compagnie de messageries du Dominion charge d'abord les marchandises sur le chemin de fer électrique de Hamilton-Grimsby-Beamsville, puis les transborde sur un convoi du Pacifique Canadien auquel s'appliquent les dispositions de cet acte. Eh bien, que pense le ministre de ce genre de commerce de messageries ?

Il s'agit là, il n'y a pas à en douter, de transport d'entier parcours, et j'ai répondu à l'honorable député comme il convenait de le faire ; je lui ai dit que la loi prévoit ce cas aussi bien que tous les autres cas de transport en messagerie, et, bien que le chemin de fer qui a effectué la première partie du transport ne relève pas du parlement fédéral, le transport d'entier parcours qu'il effectue le fait tomber sous l'application du bill, grâce à l'article 5 où il est dit :

Toutes les dispositions du présent acte qui ont trait à quelque sujet ou matière du ressort du parlement du Canada, et pour plus de certitude mais non pas de façon à restreindre le caractère de généralité des termes ci-dessus, toutes dispositions relatives aux croisements et raccordements de chemins de fer, aux croisements de grandes routes, aux transports d'entier parcours, aux infractions, aux peines et aux statistiques, s'appliquent à toutes les personnes, compagnies et chemins de fer, soit que, d'ailleurs, ils relèvent du parlement ou non. 51 V., c. 29, a. 4, mod.

L'honorable M. HAGGART : Si j'ai bien compris le ministre, la commission aura le pouvoir de réglementer le transport en messagerie effectué à bord des convois de chemins de fer. Comme l'a fait observer mon honorable ami (M. Lancaster), cela ne profitera qu'aux compagnies de messageries et nullement à l'expéditeur. La commission pourra fixer les tarifs que les compagnies de chemin de fer auront droit de faire payer messageries. Ces dernières tiennent leur existence des législatures provinciales et ne relèvent aucunement du parlement fédéral. Il leur est loisible de s'engager par contrat à transporter les marchandises en chemin de fer à un taux plus élevé que celui que la commission permettrait aux compagnies de chemins de fer d'exiger. Je ne vois pas que le bill puisse empêcher cela.

Je ne préconise pas un tel état de choses; je dis que le bill n'apporte aucun soulagement à l'expéditeur par messageries, et j'ignore si l'on peut modifier cet état de choses au moyen d'une loi comme celle que l'on projette d'établir. Il arrive que la première partie du transport s'effectue sur une route provinciale comme, par exemple, un chemin de fer électrique entre Sainte-Catherine et Toronto. D'après le bill, le parlement fédéral confèrera à la commission le pouvoir de réglementer les tarifs de transport ; mais dans un cas comme celui-là, je ne crois pas qu'une disposition comme celle dont il s'agit ici puisse avoir le moindre effet. De quel droit le parlement fédéral pourrait-il se réclamer pour réglementer les tarifs des compagnies constituées en corporation par la législature provinciale ! Ces compagnies ne relèvent aucunement de son autorité. Je crois avec le ministre qu'il est assez difficile d'insérer

dans un bill comme celui-ci des dispositions conférant à la commission le pouvoir de réglementer les tarifs des messageries, et cela pour bien des raisons. La plus grande partie des opérations des compagnies de messageries se font en vertu de contrats spéciaux et à des conditions qu'une commission ne saurait fixer. Ainsi, les messageries concluent avec les banques des arrangements particuliers relativement au transport des valeurs de ces dernières de leurs diverses succursales à leur siège principal ou aux grands centres, et les compagnies perçoivent de ce chef des tarifs dix ou vingt fois plus élevés que ceux qui régissent le transport ordinaire en chemin de fer. Ce sont là des opérations absolument légitimes. La rémunération des messageries doit être en raison des chances de perte auxquelles elles sont exposées. De quel droit s'opposerait-on à de tels arrangements, et pour quelle raison un bill qui est censé ne concerner que les chemins de fer disposerait-il que les tarifs des messageries ne devront pas être plus élevés que ceux qui régissent le transport ordinaire en chemin de fer ? Je conçois la difficulté que le ministre a dû éprouver pour rendre ces dispositions applicables aux messageries. Mais il y serait parvenu très facilement en suivant le conseil que lui a donné l'honorable représentant de Lincoln; c'est-à-dire que tout sujet de plainte se dissiperait si on obligeait les compagnies de chemin de fer à faire bénéficier les particuliers des tarifs qu'elles se contentent d'imposer aux messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami, j'en suis certain, n'appuierait pas une motion faite dans ce sens.

L'honorable M. HAGGART : Je ne dis pas que je le ferais.

L'honorable M. TISDALE : Il y a un autre argument sérieux à faire valoir en faveur de l'attitude prise par le ministre et par le représentant de Lanark-sud : c'est que les gens ne sont nullement tenus de recourir aux messageries. Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit ici d'une loi générale dont la portée est déterminée et très grande, d'une loi qui ne concerne que les chemins de fer. Nous avons d'autres lois générales. Pour réglementer les messageries qui diffèrent absolument des chemins de fer, il faudrait passer une loi générale concernant les compagnies de messageries. C'est logique, je crois. Au moment d'adopter une loi générale quelconque, on devrait se garder d'y insérer des dispositions qui n'ont aucun rapport avec le but que l'on se propose. Il serait malheureux pour l'expéditeur que les messageries ne fussent point autorisées à faire les opérations que l'honorable député de Lanark-sud a signalées. Je ne sais pas ce que feraient les banques et les autres institutions qui sont dans le même cas. Nous sommes tous disposés à payer un peu plus cher pour que les messageries transportent nos marchandises en grande vitesse. Il nous arrive fréquemment de payer le tarif de grande vitesse, et nous le faisons volontiers. Si l'on veut réglementer les tarifs de grande vitesse, qu'on présente un projet de loi générale concernant les compagnies de messageries.

M. SMITH (Wentworth) : Nous sommes tous d'avis, j'en conviens, qu'il est juste de payer plus cher le service en grande vitesse ; mais ce ne sont pas les messageries qui donnent la vitesse, ce sont les chemins de fer, parce que ce sont eux qui transportent les marchandises. Je voudrais savoir si ce bill contient quelque disposition reconnaissant aux expéditeurs le droit d'exiger que les chemins de fer leur fassent les mêmes conditions qu'aux compagnies de messageries en ce qui concerne le transport des marchandises en grande vitesse. S'il en était ainsi, toute difficulté disparaîtrait. Dans bien des cas l'expéditeur pourrait éviter les frais que les messageries lui font payer. Ainsi, il lui serait facile de transporter ses marchandises au chemin de fer dans sa propre voiture ou de les y aller chercher, et il pourrait se dispenser des services d'un employé des messageries à bord des trains. Je demanderai donc au ministre si le bill renferme quelque disposition obligeant les compagnies de chemins de fer à faire bénéficier les expéditeurs des avantages qu'elles accordent aux messageries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne doit guère s'attendre à ce qu'on mette sur le même pied le transport en petite vitesse et le transport par messageries. On ne place pas les marchandises dans les mêmes voitures que les voyageurs, mais dans un wagon spécialement ajouté à cette fin au train des voyageurs. De cette façon, on transporte les marchandises aux taux de grande vitesse.

Le bill ne contient pas de disposition qui oblige les chemins de fer à effectuer le transport ordinaire des marchandises, comme on dit généralement, aussi rapidement que s'il était sur les trains de voyageurs. Nulle disposition de la loi ne les y oblige, et je ne sache pas qu'aucune des dispositions du présent bill doive implicitement les y obliger. A l'heure qu'il est, je m'opposerais à l'adoption d'un article conçu dans ce sens. Si le projet de loi actuellement soumis à la Chambre confère à la commission le pouvoir de déterminer ce qui est juste, équitable et raisonnable ; s'il rend passibles de peines sévères toute compagnie de chemin de fer, ses directeurs ou employés qui manqueront de se conformer aux règlements établis par la commission, nous ne pouvons cependant pas songer à entrer dans chacun des menus détails que comporte l'administration des chemins de fer, ni pourvoir à toutes les éventualités qu'on peut avoir la fantaisie d'imaginer.

L'honorable M. TISDALE : Il y a encore autre chose : les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables, tandis que les

messageries le sont. Ces dernières indemnisent chaque compagnie de chemin de fer. Si nous accordons des chartes aux compagnies de chemins de fer, c'est que nous les croyons utiles ; si l'on a recours aux messageries, ce n'est que parce qu'on le veut bien. Ces dernières sont bien différentes des chemins de fer : elles ont des attributions particulières et sont responsables. Je ne crois pas qu'une compagnie de chemin de fer puisse se charger de ce genre d'opérations. Elles peuvent même souvent refuser de le faire. Ceci me remet en mémoire le refus de certaine compagnie de chemin de fer de permettre à une compagnie de messageries de faire ses opérations sur sa ligne. La compagnie de chemin de fer ne voulait pas entendre parler d'une telle exploitation sur son réseau, et il fallut avoir recours à la loi pour lui faire entendre raison. Il en serait tout autrement si les messageries abusaient du public ; mais plus j'étudie la question, plus j'estime qu'il serait malheureux que la portée du présent bill s'étendît jusqu'à la réglementation des taux de messageries.

M. SMITH (Wentworth) : On a dit que les chemins de fer ne peuvent pas se charger de ces opérations-là ; mais ils le font en Angleterre : les marchandises s'y transportent en grande vitesse, et les compagnies de chemins de fer y sont condamnées à l'amende chaque fois que les trains arrivent en retard. Supposons qu'un expéditeur veuille faire parvenir un wagon de fruits à Winnipeg, il n'a besoin de personne pour accompagner ce wagon, puisqu'il ferait son envoi à ses risques et périls. L'expédition serait faite de la manière habituelle, seulement le train marcherait à une allure plus rapide. Puisque nous n'avons pas d'autre moyen d'atteindre les messageries, pourquoi l'expéditeur qui s'engagerait par écrit à faire ses envois à ses risques et périls ne bénéficierait-il pas des avantages accordés à ces compagnies-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'en Angletere les trains de voyageurs servent en même temps au service des messageries. Des convois spéciaux y font ce qu'on y appelle le service des messageries en grande vitesse, mais ils ne sont pas aussi rapides que nos trains express. Les conditions y sont absolument différentes des nôtres.

L'amendement (M. Maclean) est rejeté.

M. BARKER : J'ai déjà demandé une fois ou deux, sans avoir encore obtenu de réponse, pourquoi les chemins de fer de l'Etat ne sont pas soumis à la juridiction de la commission dont la création est projetée. Jusqu'à présent le ministre s'est contenté de nous dire que tel est son bon vouloir et n'a pas daigné faire connaître les motifs de son attitude.

Je voudrais maintenant faire voir l'importance relative des chemins de fer de l'Etat sous le rapport du parcours. D'après le rapport de l'honorable ministre, je trouve qu'il y a au Canada 18,868 milles de chemin de fer exploité à la vapeur et 558 milles de chemin de fer exploité à l'électricité, ce qui donne un total de 19,426 milles. L'honorable ministre a dit l'autre jour que l'empire de cette commission s'étendrait à 95 pour 100 des chemins de fer. C'est peut-être à 95 pour 100 des compagnies qu'il a voulu dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas hésité à dire que, grâce aux lois adoptées de temps à autre par ce parlement, nous avons juridiction sur 95 pour 100 des chemins de fer provinciaux sur lesquels nous n'avions aucun empire parce qu'ils avaient été établis en vertu de lois provinciales.

M. BARKER : Je ne tiens pas aux 95 pour 100 de l'honorable ministre ; mais il a dit d'une manière générale que la portée de ce bill s'étendrait à 95 pour 100 des chemins de fer. Or, si je ne me trompe, elle ne s'étendra pas au Pacifique Canadien, du moins à sa voie principale entre North-Bay et Vancouver.

L'honorable M. HAGGART : Entre Callendar et Vancouver.

M. BARKER : En jetant un coup d'œil sur l'horaire, je vois que de North-Bay à Vancouver il y a un parcours de 2,542 milles; si l'on ajoute à cela les 1,552 de voie ferrée de l'Etat, on découvre que 4,094 milles de chemin de fer échapperont à l'empire de la commission ; c'est-à-dire que cette dernière n'exercera aucune juridiction non pas sur 5 pour 100, mais sur 22 pour 100 du parcours des voies ferrées du Canada. Ceci est assez grave pour se recommander à notre attention. En ce qui concerne le Pacifique, si l'honorable ministre n'a pu faire mieux, il ne s'ensuit pas qu'il doive soustraire à la juridiction de la commission les 1,500 milles de chemin de fer national exploité par l'Etat ; il importe surtout qu'un chemin de fer comme celui-là soit l'objet de la surveillance d'une telle commission, parce qu'il aboutit réellement à la mer. La Chambre cherche à développer nos moyens de transport afin que tous les produits des immenses territoires de l'ouest puissent se rendre jusqu'à la mer en passant par les routes canadiennes. Or, c'est le chemin de fer de l'Etat qui est probablement destiné à effectuer la plus grande partie de ce transport. Aux habitants de l'ouest comme à ceux des autres provinces il importe donc par-dessus tout que cette commission, qui sera chargée de surveiller et de réglementer les tarifs et autres détails comme il est spécifié dans le bill, soit également chargée de la surveillance de cette route terminale, de l'importante route de l'Etat qui conduit à la mer. La longueur de ce chemin est de 1,552 milles ; si l'on en déduit les 200 du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il reste encore plus de 1,300 milles de l'Intercolonial,

et il importe au plus haut point que les tarifs de ce chemin-là soient fixés par la commission. Sur ce point le gouvernement est tenu de nous signifier autre chose que son bon vouloir. Il a peut-être ses raisons pour ne pas confier aux commissaires la réglementation des tarifs de l'Intercolonial, mais je crois que le public et la députation tout entière ne partagent pas son avis. De toute la discussion qui s'est faite ici, et même du savant exposé que l'honorable ministre a fait hier de sa propre administration, il ressort qu'il est grand temps, dans l'intérêt du pays, que le chef politique du ministère des chemins de fer et Canaux ne soit plus seul à connaître ce qui se rattache à ce chemin de fer. Le ministre nous a dit qu'il doit y avoir une grande différence entre les taux de l'Intercolonial et ceux des autres chemins de fer. C'est porter un rude coup au principe même de cette commission. Les tarifs devraient être établis dans un esprit d'équité, et l'expéditeur a droit de savoir à combien lui reviendra le transport non seulement sur une partie du parcours, mais sur le parcours tout entier. Je m'en tiens à la demande que j'ai faite, et comme on n'y a pas répondu, je propose que les mots "autres que les chemins de fer de l'Etat" soient biffés de l'article 3.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aurais répondu, ou du moins j'aurais essayé de répondre à la question que l'honorable député (M. Barker) m'a posée avant-hier si, peu de temps après qu'il eût repris son siège et avant que je pusse me rendre à son désir, la députation n'avait disposé autrement de la besogne de la Chambre. Je me rappelle très bien qu'il a dit au comité—et il n'a fait que répéter la même chose aujourd'hui—que la seule raison apparente, ou plutôt la seule véritable raison pour laquelle on tenait tant à la forme actuelle du bill, c'est que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'entendait céder ni l'administration ni l'exploitation de l'Intercolonial à la commission et qu'il tient à rester à la tête de la direction de ce chemin tant qu'il sera ministre. Tout ce que je puis conclure de cela, c'est que l'honorable député ne saisit ni le but ni la portée de la commission que l'on se propose d'instituer. Cette commission ne devra pas s'occuper de l'administration des chemins de fer ; elle sera chargée d'en surveiller les opérations et d'en réprimer les empiètements. Il me semble que l'on devrait, de prime abord, saisir le motif qui nous porte à soustraire l'Intercolonial aux effets de ce bill. Je ne me prévaux nullement de ce que, lors de l'institution du comité des Chemins de fer du Conseil privé, l'on ait jugé à propos de ne pas conférer à ce tribunal, par rapport à l'Intercolonial, une juridiction aussi étendue que sur les autres chemins de fer. Or, bien que, à mon sens, on eût eu les meilleures raisons de confier l'administration de l'Intercolonial au comité des Chemins de fer tel qu'il est présentement constitué, je crois cependant que nous avons



les motifs les plus puissants pour ne pas nous en remettre de ce soin à la commission que nous nous proposons d'instituer. Si tous les chemins fer du Canada étaient propriété de l'Etat le besoin d'une telle commission ne se fut jamais fait sentir. Et pourquoi? Parce qu'on n'aurait jamais connu les griefs dont se plaint le peuple. Et s'ils avaient existé, le peuple aurait eu à sa portée un excellent moyen de les faire redresser, car il aurait tenu le gouvernement responsable des torts que d'autres chemins de fer causent aujourd'hui à une partie notable de la population canadienne. Si l'on a demandé à grands cris l'institution de cette commission des chemins de fer, ce n'est ni dans le but d'empêcher l'Intercolonial de faire payer des prix exorbitants au public, ni de l'obliger de se conformer à telle ou telle loi ou à tel ou tel règlement ; c'est parce que d'autres compagnies de chemins de fer ont agi de telle sorte, qu'elles ont fini par soulever l'indignation publique et qu'il est devenu nécessaire de les soumettre à la surveillance qu'on se propose d'établir.

Il suffit toujours de légiférer de façon à redresser les griefs réels ou réputés tels. Il n'est jamais sage de chercher à changer des conditions qui, dans l'esprit de certaines gens, pourraient peut-être devenir une source de griefs, mais qui, pour l'instant, ne donnent lieu à nulle plainte et ne réclament aucun remède. La meilleure raison pour laquelle on doit s'abstenir de confier la surveillance de l'Intercolonial à un tribunal indépendant du parlement, c'est que ce chemin de fer est la propriété de l'Etat, que le gouvernement l'exploite et qu'il est tenu de rendre au peuple un compte fidèle des détails de son administration. Il suffit d'un moment de réflexion, ce me semble, pour saisir tout le danger qu'il y aurait à confier l'administration de quelque institution publique, et plus particulièrement celle d'un chemin de fer de l'Etat, à un tribunal, si bien composé fût-il, dont les membres ne seraient responsables ni au parlement, ni au gouvernement, et ne seraient pas tenus comme ce dernier de rendre compte au public de leur temps et de leurs actes ; ils ne seraient pas aussi empressés que nous à se rendre aux demandes du public. Il y aurait peut-être plus encore; car si la commission avait le droit de fixer les tarifs de tous les chemins de fer, il lui serait loisible de faire payer aux gens qui se servent de l'Intercolonial des tarifs plus élevés que ceux qui sont aujourd'hui en vigueur. Il n'en saurait être autrement. La commission a le pouvoir d'établir l'uniformité des tarifs. Voici les tarifs fondamentaux régulateurs que les compagnies n'ont pas le droit de modifier. Voici un tarif fondamental régulateur, voici un tarif spécial et voici un tarif de concurrence : tous devront s'appliquer absolument de la même manière. Si l'on met tous les chemins de fer sous la juridiction de la commission, celle-ci ne sera pas libre de faire exception dans l'application de la loi. Je ne crois pas que le peuple canadien

soit désireux de se dessaisir en faveur d'aucun tribunal du pouvoir qu'il possède de réglementer, par l'entremise de ses mandataires, les tarifs des chemins de fer de l'Etat.

M. CLANCY : Puisque les fonctions de cette commission consisteront à fixer ce qu'elle considèrera un tarif raisonnable pour les chemins de fer, pourquoi ne le fixerait-elle pas pour tous les chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute la question est de savoir s'il est ou non de l'intérêt public de faire, à présent, le changement proposé. Y a-t-il des raisons pour qu'un état de choses aussi vieux que la Confédération soit modifié, et que les arrangements conclus lors de l'entrée des provinces dans l'Union soient rompus ? Il faut bien peser toutes ces raisons avant d'entreprendre de changer des lois qui ont toujours été en vigueur depuis 1867. Il faut procéder lentement et bien savoir où ces changements nous conduiraient ; d'ailleurs je suis convaincu que la Chambre, se plaçant au point de vue national, ne serait pas disposée à les sanctionner. Je ne crois pas que les commerçants d'Ontario qui se servent de l'Intercolonial pour vendre leurs marchandises importées et les produits de leurs manufactures dans les provinces maritimes, qui font les neuf-dixièmes de tout le commerce de gros dans cette partie du pays, soient prêts à demander que le tarif de l'Intercolonial soit le même que celui des autres compagnies de chemins de fer. A mon sens, le résultat de ce changement ne pourrait être que désastreux.

L'honorable M. HAGGART : La commission n'aurait pas le pouvoir d'élever les taux sur l'Intercolonial, même si elle pouvait les élever sur les autres lignes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut lire le bill il verra que la commission a non seulement le droit de faire cela, mais qu'il est de son devoir de fixer, pour tous les genres de transport, sur tous les chemins de fer, des tarifs qu'elle croira justes et raisonnables.

L'honorable M. HAGGART : D'après le bill cela ne s'applique qu'aux taux maximum et un chemin de fer ne pourra pas accepter des taux moins élevés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout ; il n'est pas question de taux maximum. Il est évident que l'honorable député n'a pas lu le bill. Les mots " taux maximum " ne s'y trouvent nulle part, comme s'appliquant au tarif.

M. HUGHES (Victoria) : Dois-je comprendre que les taux actuels de l'Intercolonial sont moins élevés que ceux des autres chemins de fer canadiens ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis certain qu'ils sont moins élevés que ceux des deux autres grands réseaux du pays, le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Les tarifs sont divisés en trois classes ; d'après l'article 260, il y a le tarif fondamental régulateur, les tarifs spéciaux et les tarifs de concurrence :

Le tarif fondamental régulateur pour le transport des marchandises, ou, si la commission a autorisé la compagnie à avoir plus d'un tarif de cette espèce, les tarifs fondamentaux exigibles par mille pour chaque catégorie de marchandises énumérées à la classification et pour toutes les distances parcourues par le chemin de fer. Ces distances pourront être exprimées en sections ou groupes, pourront comprendre pour les voiturages de plus long parcours des distances proportionnellement plus grandes que les voiturages de moindre parcours.

2. Les tarifs spéciaux des transports de marchandises indiqueront les taux moindres que ceux du tarif fondamental régulateur de cette espèce de transport que peut percevoir la compagnie pour un genre particulier de denrées ou pour chaque catégorie figurant à la classification ou en provenance de certains points du chemin de fer, et il n'y sera pas imposé, pour les moindres parcours, des taux plus élevés que pour les parcours plus considérables quand ceux-ci embrassent les premiers.

3. Les tarifs de concurrence indiqueront les taux, moindres que ceux du tarif fondamental régulateur pour le transport des marchandises, que peut percevoir la compagnie pour un genre particulier ou une catégorie quelconque de denrées.

Il y a deux manières de fixer le tarif fondamental régulateur. La compagnie peut préparer son tarif et le soumettre à la commission ; si cette dernière l'approuve, il devient le tarif fondamental régulateur. S'il n'est pas approuvé, la commission peut en préparer un comme elle l'entendra, et c'est celui-là qui servira de tarif fondamental régulateur.

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que j'ai voulu dire : la commission fixera le taux maximum, mais la compagnie sera libre d'adopter le tarif qu'elle voudra, au dessous de ce maximum. Mais l'honorable ministre prétend que la commission ne fixe pas de taux maximum.

M. LANCASTER : Je ne vois rien dans les explications de l'honorable ministre, si on nion sur l'amendement de l'honorable dépeut les appeler ainsi pour modifier mon opiputé d'Hamilton, ni pour me faire regretter de l'avoir appuyé, à moins qu'on me donne de meilleures preuves que celles qu'on a déjà données pour démontrer que les chemins de fer de l'Etat ne devraient pas être sous la juridiction de cette commission, je voterai en faveur de l'amendement. Nous remercions l'honorable ministre des bons conseils qu'il nous donne, mais qu'il n'oublie pas que charité bien ordonnée commence par soi-même. C'est lui surtout qui devrait approfondir plus sérieusement les projets qu'il demande à la Chambre de sanctionner.

Les observations des députés de l'opposition sont dictées par l'intérêt public, nous

demandons ces modifications dans le bill parce que nous savons que le peuple veut une vraie commission des chemins de fer, une commission qui donnera tous les résultats qu'on est en droit d'en attendre, qui ne se contentera pas de voir à un détail, ci et là, qui ne bornera pas ses travaux à une partie du pays, ou à une localité, à l'exclusion des autres.

L'honorable ministre nous a dit, il y a un instant qu'il n'était pas juste que des marchandises expédiées du district de Niagara à Ottawa fussent sous la juridiction de la commission, qu'elles soient expédiées par messageries ou autrement ; mais il admet que tout le trajet soit considéré comme un transport d'entier parcours. Il dit que les mots "transports d'entier parcours" dans l'article 5, s'appliquent dans ce cas. Pour parler ainsi, il est évident qu'il pose en principe qu'il est indifférent que les marchandises soient transportées par une seule ou par plusieurs compagnies de chemins de fer. Ceux qui expédieront des marchandises d'une partie du pays à une autre auront à s'adresser à la commission pour tout le trajet et non pour une partie seulement. On ne peut pas supposer que tel tarif sera en vigueur sur une partie du parcours qui échappe à la juridiction de la commission et tel tarif sur l'autre partie qui est soumise à la juridiction de la commission. Il faut nécessairement qu'il en soit ainsi, si l'honorable ministre veut que son bill ait quelque valeur.

Pour rendre la démonstration plus claire, supposons qu'un marchand expédie des marchandises d'Halifax à Toronto, ou de Toronto à Halifax ou Saint-Jean, et que ces marchandises soient transportées en partie par le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le Grand Tronc, et en partie par l'Intercolonial. Qu'est-ce qui s'oppose à ce que la commission ait sur l'Intercolonial les mêmes pouvoirs qu'elle possède sur les deux autres lignes ? Supposons que les expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick ne soient pas satisfaits des taux existants—et après la discussion qui a eu lieu hier, cela peut fort bien se supposer—supposons, dis-je, qu'ils ne soient pas satisfaits et demandent un réajustement du tarif ; dans ce cas, le rôle de la commission sera beaucoup plus efficace si son action s'étend sur l'Intercolonial, de même que sur le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Bien qu'il s'agisse de l'exploitation d'un chemin de fer, l'honorable ministre semble redouter une augmentation de tarif sur l'Intercolonial. Pour ma part, je crois qu'il pourrait être augmenté quelque peu sans trop d'inconvénient. Si les taux étaient un peu plus élevés, peut-être y ferait-on moins de dépenses à compte du capital. Le public n'aurait pas d'objection à payer un prix raisonnable.

L'honorable ministre est évidemment sous l'impression que la commission augmenterait les taux de l'Intercolonial. Je suis assez porté à croire que l'honorable député de Lanark a raison quand il dit que se sont les taux maximum que la commission aura à déterminer. Dans le cas de marchandises expédiées de Toronto à Halifax, si les taux pour la dernière partie du trajet étaient trouvés insuffisants, et si la commission ne doit avoir aucun pouvoir sur l'Intercolonial, mais peut fixer le tarif du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique, comment veut-on qu'en déterminant les taux de transport d'entier parcours, les commissaires ne tiennent aucun compte du tarif de l'Intercolonial ? Il est de toute évidence que si la commission avait le pouvoir de déclarer que les taux de l'Intercolonial sont trop bas ou trop élevés, si elle avait la haute main sur les taux de tout le parcours, elle serait beaucoup plus en état de donner satisfaction aux expéditeurs et aux acheteurs de ces marchandises.

L'honorable ministre prétend que nous ne devons pas faire des lois contre des griefs qui n'existent pas, mais seulement contre ceux qui existent. Si les griefs que nous prévoyons sont de nature à se produire, pourquoi les soustraire à l'opération de cette loi ? Pourquoi le ministre serait-il autorisé à faire ce qu'il défend au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique de faire ? Si ces griefs existent sur les grandes lignes appartenant à des corporations privées, et si l'Intercolonial doit être prolongé comme il en est question, quel mal y aurait-il à décréter que les taux sur cette dernière ligne seront déterminés et fixés de la même manière que sur le Grand Tronc et le chemin de fer Canadian du Pacifique ? Si ces griefs n'existent pas encore, ils pourront se présenter l'an prochain, et la commission aura alors à s'en occuper.

L'argument de l'honorable ministre qui ne veut pas dépouiller le gouvernement de son autorité pour la transmettre à la commission, n'est pas sérieux. En permettant à la commission de fixer les taux sur l'Intercolonial, il ne lui confie pas l'administration du chemin ; va-t-il prétendre que c'est cette commission qui va administrer le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, parce qu'elle aura le pouvoir de reviser les tarifs ?

La meilleure preuve de l'excellence de la motion de l'honorable député d'Hamilton, se trouve dans la faiblesse des arguments invoqués pour la combattre. Après avoir bien pesé toutes les raisons données par l'honorable ministre, je reste convaincu que la commission devrait avoir sur l'Intercolonial la même juridiction que sur les autres chemins de fer et je voterai en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député d'Hamilton.

M. FRASER : J'ai remarqué, il y a quelques jours, que lorsque le gouvernement a annoncé qu'il abolissait les taxes de péage sur les canaux et que tout le monde serait

libre d'y faire passer toute sorte de marchandises, sans charges aucunes, personne du côté de l'opposition, n'a combattu cette proposition.

M. LANCASTER : Quel rapport cela a-t-il avec la question qui nous occupe ?

M. FRASER : Nous avons dépensé autant d'argent pour nos canaux que pour l'Intercolonial et tout le monde peut s'en servir sans payer ; mais dans les provinces maritimes quand nous voulons voyager ou expédier des marchandises, il nous faut payer.

M. LANCASTER : Qu'est-ce que cela a à faire avec l'Intercolonial ?

M. FRASER : Il est admis que si, en vertu de ce bill, la commission doit avoir juridiction sur l'Intercolonial, ce chemin sera traité de la même manière que toutes les autres lignes.

M. LANCASTER : Certainement; et pourquoi pas ?

M. FRASER : L'Intercolonial a été construit pour déterminer l'entrée des provinces maritimes dans la Confédération et fait, pour ainsi dire, partie de la constitution. Les provinces maritimes n'auraient pas consenti à entrer dans la Confédération sans la promesse que ce chemin sera maintenu et exploité comme chemin de fer de l'Etat. Cette obligation a autant de force que si c'était un article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. SPROULE : Cela n'implique pas que les marchandises doivent y être transportées à perte.

M. FRASER: Cela implique que ce chemin doit toujours rester sous la direction du gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur: qu'il doit rester un chemin de fer de l'Etat, puisqu'il a été construit dans les conditions que je viens d'expliquer. Ces conditions doivent être conservées afin que nos intérêts soient sauvegardés conformément à la promesse qui nous a été faite. Nous ne demandons pas que nos marchandises y soeint transportées gratuitement, bien que vous ayez le libre usage des canaux.

M. SPROULE : J'ai toujours cru que l'Intercolonial avait été construit pour relier entre elles les provinces maritimes.

M. FRASER : C'est à cette condition que nous sommes entrés dans la Confederation, et le chemin n'a pas été construit pour relier les provinces maritimes entre elles. Nous prévoyions les difficultés qui se présenteraient ; nous savions que sur toutes les marchandises que nous achèterions des anciennes provinces, nous aurions à payer des frais de transport considérables, nous savions que le tarif, peu élevé à cette époque, serait augmenté et qu'il se ferait un commerce considérable dans les provinces maritimes.

M. SPROULE : N'est-ce pas pour cette raison que les péages ont été abolis sur les canaux—pour diminuer les frais de transport ?

M. FRASER : Ils n'ont pas été abolis sur l'Intercolonial. Il faut prendre les choses telles qu'elles sont.

M. LANCASTER : L'honorable député rédoute-t-il que la commission se conduise mal à l'égard de l'Intercolonial ?

M. FRASER : Non, mois si les commissaires sont honnêtes, ils augmenteront les taux de transport.

M. SPROULE : Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. FRASER : Je ne doute pas que l'abolition des péages sur les canaux aura de bons résultats pour le commerce.

M. HUGHES (Victoria) : J'aimerais à poser une question à mon honorable ami. Ignore-t-il qu'une des principales raisons de l'abolition des péages sur les canaux est de donner aux provinces maritimes l'avantage de se procurer les produits de l'ouest à meilleur marché ?

M. FRASER : C'est très généreux de votre part et nous vous en sommes reconnaissants. Mais le charbon n'est pas transporté par les canaux et rien, dans les provinces maritimes, ne nous arrive par voie des canaux. Tout ce que nous achetons des provinces de l'ouest nous vient par chemin de fer, y compris l'Intercolonial. Les produits expédiés par les canaux sont destinés à l'exportation.

M. HUGHES (Victoria) : Non.

M. FRASER : Pardon ; j'aimerais à savoir ce que les provinces maritimes reçoivent par les canaux.

M. HUGHES (Victoria) : La farine.

M. FRASER : Non ; la farine ne vient pas par les canaux.

M. HUGHES (Victoria) : Elle y viendra.

M. FRASER : Vous parlez toujours de l'avenir ; je parle, moi, des conditions actuelles.

M. HUGHES (Victoria) : La farine passe par les canaux.

M. LANCASTER : Le blé que vous recevez ne passe-t-il pas par le canal Welland ?

M. FRASER : Nous ne recevons pas de blé assez pour en parler. C'est vous qui cultivez le blé, qui le réduisez en farine et qui nous pressurez en imposant des droits que nous sommes obligés de payer si nous voulons acheter ailleurs. Nous n'avons pas de moulins à farine, si ce n'est un tout petit à New-Glasgow, et je ne sais pas s'il est en exploitation ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a quelques moulins qui moudent le blé récolté dans la province.

M. FRASER : Oui, mais nous ne recevons pas de blé des provinces de l'ouest et par conséquent l'abolition des péages sur les canaux ne nous est d'aucun avantage. Si l'Intercolonial est mis sous la juridiction de la commission et si cette dernière veut être impartiale elle le traitera exactement comme tous les autres chemins de fer.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : Cette commission ne rendrait-elle pas service en empêchant ceux qui administrent ce chemin d'accorder des taux de faveur à quelques-uns, au détriment des autres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne se fait jamais.

M. FRASER : Je parle en présence des députés conservateurs des provinces maritimes et je ne crains pas de dire que le tarif du chemin de fer est surtout favorable aux conservateurs qui sont les plus forts producteurs. Si la Nova Scotia Steel Company, ou toute autre grande corporation peuvent obtenir des taux spéciaux parce qu'elles expédient en grandes quantités, tous les expéditeurs ordinaires, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, sont sur un pied d'égalité.

L'opposition voudrait que l'Intercolonial fut mis sous la juridiction de la commission et cette dernière, pour être impartiale, serait obligée de le traiter de la même manière que les autres chemins de fer, et alors, la population d'Ontario jouirait gratuitement des $80,000,000 que le pays a dépensé pour construire des canaux pendant que les citoyens des provinces maritimes ne retireraient aucun avantage de l'Intercolonial. Pour eux on abolit les péages sur les canaux et pour nous on élève les tarifs des chemins de fer. Peut-on appeler cela de la grande politique ? Les provinces maritimes ont consenti à faire partie de la Confédération à la condition que l'Intercolonial serait construit pour relier les provinces entre elles et nous permettre d'acheter les produits de l'ouest et de vendre nos propres produits dans l'ouest ; mais nous vous en vendons très peu. On me répondra peut-être que notre charbon vient ici, mais je vois parmi les honorables députés de la gauche, des députés qui demandent à grands cris l'abolition du droit sur le charbon, pour qu'ils puissent le faire venir des Etats-Unis, car les frais de transport seraient à peine le tiers de ce qu'il faudrait payer pour faire venir le charbon de la Nouvelle-Ecosse. Peu m'importe que le gouvernement soit libéral ou conservateur, je demande qu'il garde la direction de l'Intercolonial, qu'il fixe lui-même les tarifs et tienne les promesses faites lors de l'entrée des provinces dans la Confédération.

M. HALE : J'ai toujours été d'opinion, M. le président, que dans l'intérêt de la partie du pays que j'ai l'honneur de représenter, ce chemin de fer devrait être sous la juridiction de cette commission. Depuis que l'Intercolonial est construit il a toujours été exploité et administré au détriment de la partie ouest du Nouveau-Brunswick. Les taux sont tellement bas que les produits des provinces supérieures peuvent être expédiés à Halifax et Saint-Jean à meilleur marché que les produits de Carleton et des comtés environnants. C'est ainsi que les produits de l'ouest viennent faire concurrence à nos propres produits. Il y a longtemps que nous demandons de faire cesser cette anomalie. Il y a plusieurs années j'avais signalé la chose à l'honorable M. Pope, qui était alors ministre des Chemins de fer et Canaux, mais rien n'a été fait pour apporter remède à la situation. Je considère qu'il serait juste et raisonnable de mettre l'Intercolonial sous la juridiction de cette commission, et si cette dernière s'acquitte honnêtement de ses fonctions, la partie de la province que je représente obtiendra justice.

M. SPROULE : Je n'ai jamais compris qu'une des conditions de la Confédération était de construire un chemin de fer pour transporter les marchandises au-dessous du prix coûtant. Ni dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ni dans les débats sur la Confédération on ne trouvera une seule ligne pour appuyer cette prétention de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser).

M. FRASER : Cet argument a souvent été invoqué dans cette Chambre.

M. SPROULE : J'ai souvent entendu des députés des provinces maritimes se plaindre d'avoir à payer des taux aussi élevés sur l'Intercolonial que sur les autres chemins de fer et déclarer qu'ils ne jouissaient d'aucun avantage. Mais l'honorable député de Guysborough est d'opinion que les péages sur les canaux ont été abolis dans l'intérêt de la population des provinces de l'ouest, et qu'en échange, l'Intercolonial devrait transporter les marchandises des habitants des provinces maritimes, au-dessous du prix coûtant.

M. FRASER : J'ai dit qu'on devrait laisser l'Intercolonial tel qu'il a toujours été depuis la Confédération.

M. SPROULE : Les conditions auxquelles les provinces maritimes sont entrées dans la Confédération ont été exécutées à la lettre, mais il n'a jamais été convenu que l'Intercolonial transporterait les marchandises au-dessous du prix coûtant, ni que les taux ne seraient pas suffisamment élevés pour assurer un profit raisonnable. Mon honorable ami me permettra aussi de lui dire que les péages ont été abolis sur les canaux pour permettre au trafic de se diriger vers les provinces maritimes au lieu de prendre la route de New-York, Boston ou autres ports américains. C'est pour cette raison, et cette raison seulement, que les péages ont été abolis sur les canaux. L'honorable député dit aussi qu'un des buts devraient être de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans Ontario.

M. FRASER : Je n'ai pas dit que cela devrait être un des buts ; mais que cela ne pouvait pas se faire, et le seul fait de voir les citoyens d'Ontario demander l'abolition des droits sur le charbon est une preuve que cela ne pourra pas se faire.

M. SPROULE : Je ferai observer que la chose est possible, qu'elle se fait et que le charbon de la Nouvelle-Ecosse se vend jusqu'à Belleville.

M. FRASER : Alors, il n'y a pas de nécessité d'abolir le droit.

M. SPROULE : Le parti conservateur a toujours proclamé que les droits devaient être maintenus même sur le charbon, parce que cela fait partie de la politique nationale. Ce ne sont pas les conservateurs qui demandent l'abolition des droits sur le charbon. Si cette abolition a été demandée, elle l'a été par les amis de l'honorable député et non par le parti conservateur.

Sur la question de savoir si l'Intercolonial doit être mis sous la juridiction de la commission, mon opinion n'a jamais varié : Si ces commissaires agissent avec justice et impartialité, et nous devons supposer qu'ils seront des hommes capables et honnêtes, je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas juridiction sur l'Intercolonial comme sur tous les autres chemins de fer canadiens. S'il y avait lieu de craindre les agissements de cette commission, je comprendrais cette objection, mais il n'y a rien de tel à redouter. Elle n'obligera personne à transporter des marchandises au-dessous du prix coûtant, mais elle ne permettra pas non plus des taux différentiels en faveur de certaines localités ou de certains expéditeurs.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Hier soir, l'honorable ministre des Chemins de fer a expliqué à l'honorable député de Pictou que les taux actuels de l'Intercolonial sont les mêmes que sous le régime conservateur. On ne se plaignait pas alors de ce que le tarif était trop bas. Je voudrais que le public sache bien que le désir de l'opposition, tel qu'exprimé hier soir par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), est d'augmenter les taux de transport sur l'Intercolonial, et pour les marchandises, et pour les voyageurs. En discutant cette question on semble perdre de vue que l'Intercolonial n'existe pas uniquement pour l'avantage des provinces maritimes. Il ne faut pas oublier que les populations de l'ouest profitent de ces bas tarifs pour expédier leurs produits aux Antilles et en Angleterre et pour recevoir leurs importations en hiver. Je crois qu'il vaut autant laisser l'administration de l'Intercolonial au ministre des chemins de fer, qui s'en est si bien acquitté depuis qu'il occupe cette position. Je suis convaincu que l'honorable député de Toronto-ouest n'aura pas l'appui de l'honorable député de Pictou s'il demande que le tarif de l'Intercolonial soit plus élevé.

M. FRASER : Et le chef de l'opposition ?

M. ROSS : Le chef de l'opposition est resté muet pendant toute la discussion, sans doute parce qu'il ne partage pas l'opinion de ses partisans qui veulent faire augmenter les taux de l'Intercolonial.

M. SPROULE : Je ferai remarquer que je n'ai jamais dit que les taux de l'Intercolonial etaient trop bas ou trop élvés.

M. ROSS : Je n'ai jamais mentionné le nom de l'honorable député.

M. SPROULE : L'opposition a toujours prétendu que si l'Intercolonial ne donne pas de bénéfice, cela est dû à sa mauvais administration et non à son tarif insuffisamment élevé. Comme parti, les conservateurs ne se sont jamais prononcés sur cette question, et, pour ma part, je n'ai jamais prétendu que les taux étaient trop bas.

M. FRASER : Alors vous ne pouvez pas appuyer l'amendement qui dit que les taux devraient être augmentés.

M. SPROULE : L'amendement demande que l'Intercolonial soit soumis à la juridiction de la commission, et ne parle pas du tout des taux.

M. BLAIN : Je désire demander au ministre des Chemins de fer et Canaux si la commission, au cas où elle aurait juridiction, après avoir constaté que les taux sont trop bas, aurait le pouvoir de les augmenter en vertu du bill actuel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est indiscutable. Je n'hésite aucunement à me prononcer. J'ai lu les articles qui établissent que la commission des chemins de fer a le droit absolu de décider quels taux sont justes et raisonnables et d'imposer ces taux ; et quand elle a fixé un tarif tant qu'elle ne le modifie pas, vous ne pouvez ni élever ni abaisser les taux. Ce sont les taux que vous avez à payer.

M. BLAIN : C'est-à-dire que la commission aura le pouvoir d'élever les tarifs si elle juge qu'ils sont trop bas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HENDERSON : Il me semble que les représentants des provinces maritimes se montent inutilement la tête au sujet des tarifs. Je comprends que la commission des chemins de fer aura, entre autres attributions, la tâche d'opérer un abaissement général des tarifs. On prétend que nos chemins de fer ainsi que les messageries exigent des taux trop élevés. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi les représentants des provinces maritimes supposent-ils un seul instant que la commission fera le contraire de ce qu'elle est appelée à faire ? Selon moi cette commission protègera les provinces maritimes

si, ainsi que je le crois, ses attributions sont celles que j'ai énumérées.

Pour assurer l'uniformité, on devrait, ce me semble, donner à cette commission juridiction sur l'Intercolonial ; quant à moi, je ne puis comprendre que les députés des provinces maritimes aient lieu de s'alarmer. Tout en sauvegardant leurs droits, je crois que la commission leur aidera à obtenir des tarifs moins élevés sur les autres voies ferrées de l'ouest. Je ne crains nullement que la commission prive les provinces maritimes des privilèges particuliers dont elles jouissent.

M. CLANCY: Si les membres de la députation ont douté de la nécessité de donner à la commission juridiction sur l'Intercolonial le représentant de Guysborough (M. Fraser) a dû dissiper leurs doutes. Un honorable ami nous a dit que les provinces maritimes sont entrées dans la Confédération aux conditions formelles suivantes : d'abord, que le chemin de fer Intercolonial serait construit —ce que nous admettons—et ensuite, qu'elles ne seraient pas soumises aux mêmes tarifs de transport des marchandises que le reste du Canada. Voilà ce que l'honorable député a déclaré, ni plus ni moins. Eh bien, je ne crois pas qu'un seul ministre des Chemins de fer pose un pareil principe. Le représentant de Guysborough, pour établir sa thèse, a fait observer que si la commission des chemins de fer avait juridiction sur l'Intercolonial, la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse serait dans une position moins avantageuse qu'aujourd'hui.

M. FRASER : J'ai dit qu'il pourrait y avoir des taux spéciaux, et j'ai cité comme exemple la Compagnie d'aciéries de la Nouvelle-Ecosse dont les fortes expéditions pourraient lui valoir d'obtenir ces taux spéciaux.

M. CLANCY : Elle a ou elle n'a pas le droit d'obtenir ces taux spéciaux.

M. FRASER : Comme tous ceux qui font de fortes expéditions par chemin de fer.

M. CLANCY: Je suppose qu'il y aura, ainsi que nous l'espérons tous, des usines aussi considérables au Sault-Sainte-Marie qui viendront en concurrence à mi-chemin avec la Compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député prétend-t-il que cette dernière obtiendra des taux de faveur sur l'Intercolonial, taux que sa rivale ne pourra pas obtenir des autres compagnies de chemins de fer régies par la commission? C'est la conclusion logique à tirer de son raisonnement. L'honorable député déclare aussi que la diminution ou l'abolition complète des péages sur les canaux ne soulèvent aucune protestation. Pourtant, il me semble que ces péages sont tellement minimes qu'ils ne doivent pas entrer en ligne de compte. L'abolition des péages sur les canaux fait perdre au pays l'énorme somme de $315,425, par année, soit moins de trois cinquèmes d'un cent par tête de la population du Canada.



Je veux faire comprendre au ministre que s'il doit y avoir une commission des chemins de fer, celle-ci ne devra pas être inutile. Une commission des chemins de fer a pour but de faire disparaître les distinctions qui existent dans les tarifs de transport des marchandises et les taux excessifs, quand il n'y a pas de concurrence. L'honorable ministre veut-il restreindre les travaux de la commission aux chemins de fer canadiens qui n'appartiennent pas à l'Etat ; veut-il que l'Intercolonial soit libre de toute entrave tandis que les autres chemins de fer seront tenus de faire ce qui est juste et raisonnable. Les citoyens du Canada ont contribué de fortes sommes pour obtenir des communications par voie ferrée.

Désavantagerons-nous les chemins de fer qui ont été subventionnés par le Dominion, les provinces et les municipalités ? Ne leur permettrons-nous pas de soutenir la concurrence de l'Intercolonial ou de toute voie ferrée qui, au dire de mon honorable ami, serait exploitée à l'avantage particulier d'une partie du pays ? Quelle est la somme des subventions qui ont été versées ? Le Dominion a payé, en moyenne, $9,083 par mille aux voies ferrées du Canada. Les législatures des provinces ont versé, en moyenne, $1,177 par mille et les municipalités ont contribué $892 par mille.

M. FRASER : Et nous avons payé autant que vous.

M. CLANCY : Cela ne fait absolument rien. Je dis que la population du pays a versé de fortes sommes afin d'obtenir des communications par chemin de fer. Mon honorable ami, le député de Carleton, N.-B. (H. Hale), a démontré que, même dans les provinces maritimes, l'Intercolonial désavantage certaines parties du pays au profit des autres en exigeant des taux différents. Comment espérer que des particuliers construiront des chemins de fer dans une région, si l'Intercolonial a des tarifs plus bas que ceux d'aucune autre voie ferrée au Canada ? Comment espérer que les citoyens placeront leurs capitaux sur des chemins de fer qui seront ruinés par les tarifs en usage sur l'Intercolonial ? Le gouvernement a beau dire à la population qu'elle paie des prix moins élevés sur l'Intercolonial ! Pure manœuvre électorale que tout gouvernement qui sera au pouvoir pourra employer. Si l'Intercolonial exige moins que le coût réel du transport des marchandises ou moins qu'une compagnie particulière ne peut demander, si elle veut réaliser un bénéfice raisonnable, vous prenez de l'argent aux uns pous les donner aux autres. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, a déclaré que si l'Intercolonial avait exigé les mêmes taux que les autres chemins de fer et il a ajouté que les tarifs de ces derniers n'étaient pas excessifs——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis pas prononcé sur ce point.

M. CLANCY : Mon honorable ami a été très prudent dans cette circonstance. Il a eu soin de ne pas exprimer d'opinion, mais il a dû supposer que ces taux n'étaient pas excessifs, autrement, il l'aurait déclaré. Il nous a dit que si l'Intercolonial exigeait les mêmes taux que les autres chemins de fer, il y aurait $2,000,000 de plus dans le trésor. Cependant, que fait-il ? Il gonfle considérablement le compte du capital. Sur ce compte, les citoyens du pays ne paient pas moins d'un demi-million de dollars, en intérêts annuels. Le ministre se vante d'avoir un joli excédent d'environ $96,000, mais il néglige de dire à la population qu'il la saigne d'un demi-million de dollars pour payer l'intérêt sur l'augmentation de la dette publique, afin d'obtenir cet excédent. Cet excédent est-il vraiment une économie, n'est-il pas plutôt imaginaire ? C'est une pure invention, un simple truc arithmétique, une vulgaire illusion, une tentative hardie afin de faire croire que le gouvernement a économisé $96,000, tandis qu'en réalité il a soutiré au peuple un demi-million de dollars.

S'il doit y avoir une commission des chemins de fer, je me demande pourquoi elle n'aurait pas juridiction sur l'Intercolonial. Il le faut, si nous voulons rendre justice égale à toutes les parties du pays. Supposons que le rêve que le ministre a caressé l'automne dernier, pendant son séjour sur la côte du Pacifique, se réalise. Supposons que le ministre fasse ce dont il nous laisse entrevoir la possibilité et construise un chemin de fer transcontinental avec les deniers publics. Cette voie ferrée, qui appartiendrait à l'Etat, ne serait pas régie par la commission. Le ministre serait en mesure de dire à la population : La commission n'ayant pas juridiction, je puis établir les tarifs à ma guise ; j'exigerai des taux peu élevés dans les parties du pays qui sont favorables au gouvernement et des prix élevés dans les autres. Peut-on ne pas comprendre quel serait le résultat d'un tel état de choses ? Nous avons accordé des subventions se chiffrant par des millions à des tronçons de chemin de fer se rendant jusqu'au littoral du Pacifique et le chemin de l'Etat n'a pas le droit de leur faire une concurrence injuste, grâce à son exemption du paiement des taxes et à l'obligation où se trouvent les autres voies ferrées de faire rapporter un intérêt au capital placé dans leur construction. Rien ne nuirait autant à cet item important de notre actif national, au réseau de chemin de fer dont nous sommes si fiers. Cela serait contraire à la justice, au bon sens, à tous les principes d'affaires. Il n'y a pas lieu de permettre au gouvernement de dispenser des faveurs aux uns, s'il ne peut pas en faire profiter toute la population. Qu'entendons-nous dire dans les autres industries ? On a crié que le travail des forçats ne devrait pas entrer en concurrence avec le travail des artisans honnêtes. Cette doctrine est sage. Agir autrement ce serait nuire aux entreprises particulières en se servant des établissements publics. Je déclare qu'on aurait tort de se servir de l'Intercolonial ou de tout autre chemin de fer de l'Etat de manière à nuire aux entreprises des particuliers. Une partie de la population peut paraître en retirer des avantages, mais la population entière paierait trop cher pour lui procurer ces avantages.

Je le répète, je ne connais rien de plus contraire à la raison, au bon sens, à la saine intelligence des affaires que le projet de soustraire l'Intercolonial à la juridiction de cette commission.

M. FRASER : L'honorable député (M. Clancy) a posé une question ; mais occupons-nous d'abord des observations du représentant de Carleton (M. Hale). Je comprends qu'il se plaigne de ce que l'Intercolonial transporte à bon marché à travers son comté les productions de la province d'Ontario qui concurrencent les terres cultivées de Carleton. Mais la population des provinces d'en bas sait que le comté de Carleton ne peut pas lui fournir tout ce dont elle a besoin et elle désire que d'autres viennent l'approvisionner. Et cela peut paraître mesquin—elle croit qu'il vaut mieux que le comté de Carleton souffre quelque peu plutôt que toute la population des provinces d'en bas. Quant à ces dernières, j'ai une chose à dire, et ceci s'applique exclusivement à la Nouvelle-Ecosse. La population de cette province a plus donné par tête qu'aucune autre province du Dominion, pour construire des chemins de fer qui devaient faire concurrence à l'Intercolonial ou alimenter celui-ci. En outre, la Nouvelle-Ecosse a moins reçu d'argent voté par le parlement du Canada pour des chemins de fer qu'aucune autre provinces canadienne. On a soumis à la Chambre un relevé qui démontre la vérité de mon assertion.

Quelque soit le tarif de l'Intercolonial, cette années les recettes l'ont emporté sur les dépenses, ce qui n'a jamais eu lieu pour les canaux. Cette année encore, l'Etat fait don de deux ou trois cents mille dollars à ceux qui profitent de ces canaux. Que ce soient les libéraux ou les conservateurs qui sont au pouvoir, l'Intercolonial doit être administré au point de vue des intérêts généraux du pays. Il faut tenir compte de l'enorme distance qui sépare Halifax de Montréal. Ne vaut-il pas mieux confier au gouvernement le soin de fixer les taux de ce chemin de fer que de s'en rapporter à une commission qui ne pourra qu'appliquer rigoureusement la loi et qui devra insister pour que les taux—

M. CLANCY : L'honorable député veut-il me permettre une question ?

M. FRASER : Oui.

M. CLANCY : L'honorable député part-il de l'hypothèse que la commission appliquera une loi injuste ?

M. FRASER : Il ne s'agit pas de cela. Je dis qu'on peut s'en rapporter au gouvernement quel qu'il soit du soin de fixer le tarif au mieux des intérêts du pays. Il peut aussi tenir compte de ce que l'Intercolonial a été construit pour faire réussir le projet de la confédération. Cette vérité a été proclamée ici même mainte et mainte fois et personne ne l'a jamais niée avant aujourd'hui. Un gouvernement donnera toujours plus satisfaction qu'une commission dont les fonctions seront de suivre aveuglément la loi sans s'occuper du public. Le tarif de l'Intercolonial a toujours été à peu près le même depuis la construction du chemin et ne peut-on pas raisonnablement espérer qu'il en sera ainsi à l'avenir ?

L'honorable député (M. Clancy) envisage la question au point de vue d'Ontario ; mais, il oublie de faire entrer en ligne de compte que les canaux ont été construits en grande partie pour l'avantage d'Ontario. Ils n'ont jamais donné un excédent de recettes et n'en donneront jamais.

M. CLANCY : L'opposition n'a jamais condamné ni approuvé l'abolition des péages sur les canaux. Sur ce point, l'honorable député ne peut s'en prendre qu'à ses amis.

M. FRASER : Si l'honorable député n'est pas en faveur de cette abolition, il est libre de faire connaître son opinion et de proposer que les péages ne soient pas abolis. Le fait de ne rien dire et de ne pas présenter de motion le range parmi les partisans de l'abolition.

M. SPROULE : L'honorable député suscite des objections futiles pour avoir le plaisir de les réfuter.

M. FRASER : Nous venons d'entendre deux ministres en herbe, car les honorables députés de Grey-est et de Bothwell, s'il faut se fier aux apparences, devront nécessairement faire partie de tout gouvernement que l'honorable chef de l'opposition sera appelé à former. Laissés à eux-mêmes, ces deux messieurs élèveraient les taux de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes. Si leur attitude de ce soir a une signification quelconque, elle n'en a pas d'autre que celle-là. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir, nous savons comment les conservateurs traiteraient l'Intercolonial.

L'honorable M. HAGGART: Toute la question se résume à ceci : l'Intercolonial sera-t-il sous la juridiction de la commission. Pour se prononcer dans la négative, le ministre des Chemins de fer nous donne comme argument que le gouvernement étant responsable au parlement et au peuple, ce dernier conservera sur le chemin un contrôle plus efficace que s'il était entre les mains d'une commission. J'ai déjà dit que la commission n'aurait pas à fixer les taux exigés par l'Intercolonial ; elle ne pourrait qu'établir un tarif maximum au-dessous duquel le ministre pourrait fixer les taux qu'il jugerait à propos.



Le ministre a combattu cette opinion en prétendant que je n'avais pas lu le bill et que la commission avait le droit de fixer les taux que le gouvernement serait obligé de prélever sur ceux qui se serviraient du chemin. Personne du côté de l'opposition n'a dit que le tarif était plus bas que celui du Grand-Tronc ou du Pacifique Canadien. C'est le ministre des Chemins de fer lui-même qui a prétendu cela, quand, s'adressant à ses partisans des provinces maritimes, il leur a dit : j'aurais pu avoir un excédent de $2,000,000, si j'avais exigé sur l'Intercolonial des taux aussi élevés que ceux des autres chemins de fer canadiens.

Je demanderais à l'honorable ministre de nous faire voir en quoi les taux de transport des voyageurs et des marchandises sont moins élevés sur l'Intercolonial que sur le Grand Tronc ou le Pacifique ?

Qu'on me permette de parler maintenant du tarif de transport des voyageurs sur l'Intercolonial. Le tarif est de 3 cents le mille, et si vous achetez un billet d'aller et retour, on vous le délivre avec réduction de 25 pour 100. Mais n'est-ce pas là la pratique suivie par toutes les compagnies de chemins de fer du Canada ? Les propriétaires de certaines houillères peuvent transporter à Halifax le produit de leurs mines à certaines conditions avantageuses, et quelques marchands de bois sont peut-être favorisés sous ce rapport ; n'empêche, toutefois, que le cultivateur qui peine, que l'ouvrier qui travaille, que le voyageur qui parcourt aucune des parties des provinces maritimes, paient aussi cher sur l'Intercolonial que nous payons nous-mêmes sur nos chemins de fer de l'ouest du Canada. Voilà pourquoi on devrait laisser à une commission la tâche de déterminer les taux de transport de l'Intercolonial. Ainsi que je le disais hier soir, la raison de la diminution apparente des taux de transport de l'Intercolonial, la raison de la perte occasionnée par le transport des marchandises, c'est que le ministre a voulu s'assurer du trafic qui, naturellement, aurait pris une autre route, et le diriger sur Saint-Jean et Halifax. Avant que les estimations soient toutes votées, nous pourrons faire une comparaison entre ces différents taux de transport des marchandises et des voyageurs, et j'ose prédire qu'on reconnaîtra alors l'exactitude de ce que j'affirme. L'honorable ministre soulève de misérables questions de clochers. Il fait appel à ses partisans, en leur disant : Voyez les grandes choses que j'ai accomplies pour vous dans l'administration de l'Intercolonial; remarquez donc l'envie que le système que j'ai mis en vigueur soulève par tout le Canada. J'ai diminué les taux de transport des voyageurs et des marchandises ; les gens d'Ontario et de l'ouest, s'ils étaient au pouvoir, vous imposeraient des tarifs bien différents. Le ministre et l'honorable représentant de Guysborough (M. Fraser) ont parfaitement raison : il n'y a eu que de légers

changements dans le tarif de l'Intercolonial, depuis la construction de cette voie ferrée, et cela sous le gouvernement conservateur comme sous le ministère actuel. Ces taux sont justes et, dans ce cas, ils devraient rapporter des bénéfices ; peut-être pourrait-on mettre plus sévèrement ce tarif en vigueur, alors les revenus seraient plus élevés. Tout ce que nous demandons, c'est un tarif équitable pour le transport des voyageurs et des marchandises ; tout ce que nous voulons, c'est qu'on n'impose pas des taux trop élevés à la population intéressée. Sous une administration économe et sensée, l'Intercolonial, au lieu d'être un fardeau et une source de dépense considérable pour le pays, nous rapporterait des revenus raisonnables. Loin de nous le désir de nuire en quoi que ce soit à la population des provinces maritimes. Lorsque nous parlons de l'administration de ce chemin de fer, nous ne condamnons pas les prix que les voyageurs sont obligés de payer ou qu'il faut acquitter pour le transport des marchandises, je parle surtout au point de vue des personnes qui ont l'occasion de se servir de ce chemin de fer. Nous demandons simplement qu'on exploite cette voie ferrée d'après les principes d'une véritable économie.

Mais revenons à la question que j'ai posée. Quelle objection peut-on soulever contre la nomination d'une commission qui devra surtout déterminer les taux de transport et avoir la haute main sur ces derniers ? Assurément, le ministre ne croit pas qu'une commission diminuerait le tarif actuellement en vigueur sur l'Intercolonial. Mais alors que peut-il craindre ? On peut invoquer une foule d'arguments pour appuyer ou combattre cette proposition. Mon honorable ami est sous l'impression que si l'on accordait à la commission la haute direction de ces chemins de fer, les commissaires auraient le pouvoir non seulement de déterminer les taux mais encore de s'occuper de questions accessoires, c'est-à-dire d'indiquer la vitesse que les locomotives devront fournir, le genre de matériel qu'il faudra choisir, et de s'occuper des moindres détails de cette exploitation.

Peut-être vaudrait-il mieux qu'il en fût ainsi. Nous connaissons quels sont les pouvoirs des commissions de chemins de fer nommées par les gouvernements des autres pays. Les commissaires agissent en quelque sorte comme arbitres entre les particuliers et les directeurs des compagnies de chemins de fer ; ils déterminent ce que ces dernières doivent faire envers le public en général, et les responsabilités de celui-ci à l'endroit des compagnies. Quant à moi, je crois qu'il vaudrait mieux que le ministre des Chemins de fer et Canaux fût directement responsable à la Chambre et au pays. Je n'aimerais pas à lui fournir la chance de se cacher derrière une commission. S'il agit mal, qu'il vienne devant la Chambre à qui il est responsable de son administration, et alors nous pourrons l'interroger et lui demander toutes les explications nécessaires sur les faits qui peuvent se présenter. Lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer appartenant à l'Etat, celui qui a la haute main sur l'administration de cette voie ferrée devrait relever, quant à la responsabilité, du parlement et du peuple de ce pays. C'est là mon avis, et je ne crois pas qu'on ait besoin de la commission dont il est maintenant question.

M. KENDALL : Les membres de la gauche nous ont dit que l'Intercolonial est une institution qui favorise uniquement les intérêts des provinces maritimes.

Quelques VOIX : Personne n'a prétendu cela !

M. KENDALL : J'ai entendu un député dire que le peuple du Canada, en général, payait le découvert dû à l'exploitation de l'Intercolonial dans les provinces maritimes, pour l'unique avantage de ces dernières. Nos adversaires se rappelleront peut-être qu'il y a quelques mois, la Chambre de commerce de la cité d'Halifax adoptait une résolution demandant au gouvernement d'abandonner l'Intercolonial à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que ce n'est pas là la teneur de la résolution. Celle-ci demandait simplement aux chambres de commerce du pays d'étudier cette question.

M. KENDALL : En effet, et je ne crois pas me tromper en disant que jamais résolution n'a soulevé tempête semblable dans toutes les chembres de commerce et " boards of trade " du Canada. Voyons comment elle a été accueillie. Les chambres de commerce de Moncton, de Saint-Jean, de Québec, de Montréal et de Toronto, qui pourtant, devaient avoir reçu les confidences des membres de l'opposition, ont adopté des résolutions condamnant fortement l'idée émise par la chambre de commerce d'Halifax. Je crois que la chambre de commerce de Toronto représente assez bien les sentiments et les opinions des manufacturiers du Canada, je parle surtout des fabricants de ces articles où le fer entre pour une certaine partie, et des manufacturiers de tissus. Cette chambre de commerce représente aussi les minotiers qui expédient en quantités énormes les produits de leur industrie aux provinces maritimes, et cela tous les ans. Ces industriels ont reconnu que les conditions de transport que leur impose le Grand Tronc, en vertu d'une entente conclue avec l'Intercolonial pour le transport de leurs produits aux provinces maritimes, les protègent contre les taux exorbitants que leur imposerait le Pacifique dont la ligne se prolonge jusqu'à Saint-Jean, N.-B. J'ai donc raison de croire que la chambre de commerce de Toronto avait le droit de parler au nom des grands industriels du Canada, lorsqu'elle a exprimé son entière approba-

tion de l'administration actuelle de l'Intercolonial.

L'honorable député de Lanark (M. Haggart) a émis l'opinion qu'on devait augmenter les taux de transport de certains articles, par l'Intercolonial. Il a laissé entendre qu'on accordait certaines faveurs aux marchands de bois. Je veux seulement faire remarquer que cette année, lorsque les marchands de bois de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick se sont adressés au ministre des Chemins de fer et Canaux, pour obtenir une diminution des taux de transport du bois jusqu'à l'un de nos ports maritimes, ils ont reçu une réponse défavorable ; à mon sens, le ministre avait raison de refuser cette demande.

Si lorsqu'ils vendaient, il y a deux ans, le sapin à $9 et $10 le mille pieds, ils réalisaient des bénéfices assez considérables, les marchands de bois doivent augmenter leurs profits, puisque le même article se vend, aujourd'hui, $13 ou $14 le mille pieds. A ce point de vue, je ne m'opposerais pas, je l'avoue, à ce que l'Intercolonial augmentât son tarif quant au transport du bois.

Mais on a parlé aussi du charbon, et l'honorable préopinant a prétendu qu'on ne demandait pas assez cher pour le transport de cet article. Cela peut être vrai, mais il n'est pas facile pour la Chambre de déclarer que le tarif de transport de ce combustible devrait être élevé ; il s'agit d'une question sérieuse, surtout si l'on songe aux consommateurs de charbon de Québec et de Montréal. J'avoue que les compagnies porpriétaires des houillères de la Nouvelle-Ecosse vendent trop cher le produit de leurs mines ; mais comment pourrait-on protéger le consommateur de cet article, si l'on décidait d'élever le prix de transport du charbon à Québec et dans les différentes parties de l'est d'Onrio ?

Si l'honorable député de Lanark (M. Haggart) redevenait ministre des Chemins de fer et Canaux, je crois qu'il hésiterait à augmenter les taux de transport du charbon par l'Intercolonial, vu la pression qu'exerceraient sur lui un grand nombre de ses propres partisans. Cette diminution des taux de transport ne nous donne pas d'avantages à nous qui habitons ces districts miniers ; ce sont les gens de l'ouest qui en profitent.

M. SPROULE : Je n'ai entendu aucun membre de la gauche déclarer que les taux de transport du charbon n'étaient pas assez élevés.

M. R. L. BORDEN : M. le président, je crois que l'honorable représentant de Cap-Breton (M. Kendall) ne s'est pas attaché à discuter la question qui nous est soumise, surtout lorsqu'il a parlé de ce qui a donné lieu à la discussion qui s'est faite à propos des taux de transport imposés par l'Intercolonial. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a déclaré ce qui suit, en expliquant son administration de l'Intercolonial à la Chambre et au pays.

Le tronçon important de la voie qui s'étend de Saint-Jean à Halifax rapporte, je crois, un joli bénéfice en outre du prix de revient et des frais d'exploitation.

Je suppose que cette déclaration implique qu'on exige des taux raisonnables. Quant à moi, c'est hier seulement que j'ai appris ce que l'honorable ministre nous annonce et ce que je vais rappeler à la Chambre. Je suis convaincu que la population des provinces maritimes ne demande pas que l'exploitation de l'Intercolonial se fasse d'après un système qui porterait préjudice aux habitants des autres parties du Canada. Elle ne veut pas qu'on administre ce chemin de fer suivant des principes qui obligeraient les autres provinces à payer une partie des taux de transport que les provinces maritimes devraient acquitter. Cependant, elle n'oublie pas que la construction de l'Intercolonial était une des conditions de la Confédération, et qu'il peut y avoir des circonstances qui donneraient raison au ministre de diminuer le tarif de transport plus que ne pourrait le faire les diverses compagnies de chemins de fer. Ce sont là des circonstances dont les commissaires et le gouvernement devraient tenir compte lorsqu'il s'agit de l'administration de l'Intercolonial. La commission, tout autant que le ministre, devra étudier ces détails et s'en rendre compte. Il me semble donc qu'une grande partie de cette discussion sur la question de savoir si les taux de transport devraient être déterminés par la commission ou par le gouvernement, est tout à fait oiseuse, puisque les commissaires et le ministre doivent tenir compte précisément des mêmes circonstances, des mêmes conditons.

Selon moi, nous devons regretter que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ait fait à la Chambre, hier, la déclaration dont je vais parler. A moins qu'il ne soit certain de l'exactitude de ce qu'il a avancé, le ministre a commis un impair dont les résultats peuvent être déplorables. J'ai déjà dit que je n'avais aucun moyen de savoir si ce qu'a dit le ministre est vrai.

Je vais lire à la Chambre les remarques de l'honorable ministre qui ont soulevé cette discussion et qui ont placé la population des provinces maritimes dans une fausse position vis-à-vis le pays tout entier. Je suppose qu'en disant que le tarif de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean et dans une certaine partie des provinces maritimes, a rapporté des recettes suffisantes, le ministre a voulu déclarer que ce tarif était raisonnable. Je ne puis donner un autre sens à sa déclaration. Si ces tarifs rapportent des revenus assez raisonnables dans un district dont la population est assez dense, on doit conclure de ce fait que le tarif est aussi raisonnable. Voici ce qu'a déclaré l'honorable ministre ; mais il a été encore plus loin, en disant :

J'ai ordonné aux employés de l'Intercolonial préposés au transport des marchandises de faire

une enquête minutieuse et de présenter un rapport sur les péages et les taux exigés pour le transport des marchandises par l'Intercolonial et par le Grand Tronc et le Pacifique Canadien ; et leur relevé indique, sans exagération, que les tarifs des deux autres voies ferrées sont de cinquante à cent pour cent plus élevés que ceux de l'Intercolonial. Je ne dirai pas que les tarifs de l'un ou de l'autre de ces deux chemins de fer sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être.

Eh bien ! si les taux de transport sur l'Intercolonial à la Nouvelle-Ecosse nous donnent des revenus assez élevés, et si les tarifs des chemins de fer d'Ontario sont de 50 à 100 pour cent plus élevés, je crois que mon honorable ami devrait pouvoir se former une opinion à ce sujet, bien qu'il prétend n'avoir aucune idée arrêtée sur cette question. A mon avis, il importe beaucoup que le ministre dépose sur le bureau de la Chambre les documents qui l'on porté à faire cette déclaration et qui, à mon avis, ne doivent pas rendre justice à la population des provinces maritimes, en ce qui se rapporte à l'Intercolonial. Malgré tout le respect que je professe à l'endroit de l'honorable ministre, je dois déclarer que je doute beaucoup de l'exactitude de ses déclarations, quant il affirme que le tarif de transport des différentes compagnies de chemin de fer est de 50 à 100 pour cent plus élevé que celui de l'Intercolonial. Je ne mets pas en doute la parole de mon honorable ami, mais je dois dire qu'il me faudra les documents dont je viens de parler, pour me convaincre que la déclaration du ministre est exacte. Je lui demanderais de me dire si le tableau des tarifs de transport ne doit pas lui être soumis en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, ou si c'est le comité des chemins de fer du Conseil privé qui doit s'occuper de cette question. N'est-il pas vrai qu'on ne peut augmenter ces taux, si le ministre n'approuve pas cette augmentation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les tarifs de transport des marchandises doivent être homologués par décret de l'Exécutif. Tant que cette formalité n'est pas remplie, on ne peut les percevoir.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, mon honorable ami s'est placé dans une position assez curieuse, en disant que les taux de transport de l'Intercolonial, surtout entre Halifax et Saint-Jean, ont donné des résultats raisonnables, et en ajoutant, comme conséquence logique, je crois, que ces taux sont justes, mais par contre que les tarifs des chemins de fer d'Ontario sont de 50 à 100 pour cent plus élevés. S'il a approuvé ces derniers tarifs il a donc approuvé une taxe excessive.

Il doit y avoir un moyen de sortir de cette difficulté. S'il en existe un, l'honorable ministre saura bien s'en servir. Cependant, il me semble que ces deux déclarations relatives à un même fait, le place quelque peu en face d'un dilemne.

La construction de l'Intercolonial était une des conditions de l'entrée de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans la Confédération ; par conséquent, le gouvernement ou la commission ne doit pas traiter ce chemin de fer de la même façon qu'il en agit envers les autres voies ferrées. J'ai déjà dit qu'à mon sens, les mêmes considérations qui ont eu tant de poids sur le gouvernement actuel, et probablement sur le gouvernement précédent, s'exerceront encore sur les membres de la commission, si cette question des prix du transport leur est soumise. La construction de l'Intercolonial avait pour but, dès le principe, de relier les parties les plus populeuses des provinces maritimes aux provinces de Québec et d'Ontario. C'était un moyen de relier les populations éparses de ces différentes parties du Canada, de même qu'aujourd'hui, nous cherchons à raccourcir la distance qui sépare l'est des vastes et fertiles prairies du pays. Quant il s'agit de questions semblables, on doit, selon moi, considérer les circonstances spéciales dont je viens de parler. Nous ne pouvons étudier trop à fond cette question des tarifs de transport, et nous ne devons pas toujours nous placer au point de vue unique des affaires. Nous devons comprendre que certaines parties du pays ne sont pas très habitées, et que la population se trouve répartie sur de grands espaces ; dans le but de réunir ces différents groupes, dans le but d'opérer entre elles un rapprochement plus étroit, il est quelquefois nécessaire d'écarter toute considération purement matérielle et d'accorder, lorsqu'il s'agit de déterminer les taux de transport, des faveurs qui, dans d'autres circonstances, paraîtraient privilégiées. J'espère donc que mon honorable ami produira tous les documents se rapportant à la déclaration qu'il nous a faite, et que nous aurons pleine liberté de constater si ces documents confirment les dires du ministre. La population des provinces maritimes n'en est pas réduite à solliciter la charité des autres parties du Canada. Elle ne réclame que la justice qui lui est due. A mon sens, elle a parfaitement le droit de demander à tous les citoyens de ce pays d'examiner les questions que j'ai exposées brièvement à la Chambre, de se rappeler que la construction de l'Intercolonial était une des conditions de l'entrée de ces provinces dans la Confédération ; que cette entreprise avait pour but de réunir les groupes dispersés çà et là, et qu'il faut, lorsqu'il s'agit de déterminer le tarif des chemins de fer, tenir compte, jusqu'à un certain point, de toutes ces raisons. Je sais que le peuple des provinces du Canada n'a pas toujours trouvé de son goût les tarifs de transport établis par le ministre actuel des Chemins de fer. Il y a deux ans, certains hommes d'affaires importants d'Halifax m'ont affirmé que le ministre avait fixé des taux de transport de Montréal à la ville de Sydney—je devrais dire la cité de Sydney, parce que si elle n'a pas encore ce titre, elle l'obtiendra bientôt—qui n'étaient pas plus élevés que ceux que nous payons pour le trans-

port des marchandises d'Halifax à Sydney. Je sais que cela a donné lieu à de nombreuses récriminations de la part des commerçants d'Halifax, mais je dois dire, pour rendre justice à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'après avoir connu les griefs des intéressés, il s'est empressé d'apporter un remède à cet état de choses.

Personne n'a le droit de supposer que la population des provinces maritimes est satisfaite des prix de transport de l'Intercolonial. Les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, qui connaissent cette question du tarif de l'Intercolonial, dans les provinces maritimes, savent que ce sujet est commenté plus ou moins sévèrement, selon les localités intéressées ; mais, ainsi que je viens de le dire, la population de cette partie du pays—surtout celle de la Nouvelle-Ecosse au nom de laquelle je me sens le droit de parler d'une manière plus spéciale—ne désire pas solliciter la charité des habitants des autres parties du Canada. Elle réclame simplement la justice qui lui est due, mais en agissant ainsi, elle croit avoir raison de demander qu'on considère les motifs qui ont engagé ces provinces à faire partie de la Confédération ; elle croit avoir le droit de rappeler la raison première de la construction de l'Intercolonial ; elle peut invoquer aussi le fait que la Nouvelle-Ecosse produit le charbon, le fer, etc., tous articles dont a besoin la population d'Ontario et que, d'un autre côté, nous achetons de cette province une quantité considérable de marchandises ; elle peut alléguer tout cela pour obtenir qu'on ne lui impose pas des taux de transport déraisonnables, surtout lorsqu'il s'agit d'expédier ses produits à une distance éloignée, si l'on veut lui permettre de continuer et de développer ce commerce dont toutes les parties du pays retirent tant d'avantages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas expliqué d'une façon précise, cet après-midi, si la discussion devait se faire sur le budget de mon ministère ou sur le bill concernant les chemins de fer. Le débat s'est engagé sur les deux questions à la fois, à tel point qu'il est devenu presque impossible de connaître les opinions des députés qui ont pris part à cette discussion.

M. TAYLOR : C'est vous-même surtout qui avez embrouillé les cartes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité permettra-t-il à mon honorable ami d'affirmer délibérément et froidement que j'ai, de tous ceux qui ont parlé, occupé le plus longtemps l'attention de la Chambre ?

M. SPROULE : Ce sont les propres amis du ministre qui ont soulevé cette question, et les membres de la gauche ont dû leur donner la réplique.

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai pris la parole une ou deux fois, si je ne me trompe, et seulement lorsqu'il m'a fallu répondre aux questions que me posaient les membres du comité.

M. HUGHES (Victoria) : Et vous vous êtes montré encore plus faible que le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me fera plaisir de fournir au comité tous les renseignements que j'ai pu recueillir au sujet des taux de transport des marchandises par l'Intercolonial. Cela m'a étonné d'entendre l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) déclarer que les taux—je parle du tarif local—de l'Intercolonial sont les mêmes que ceux exigés par le Grand Tronc et le Pacifique dans d'autres parties du Canada. L'envie m'est venue de conseiller à l'honorable député de consulter son ami, le représentant de Carleton (M. Hale), cet homme si compatissant, qui s'est plaint de ce que, par suite de la différence entre les tarifs de transport de l'Intercolonial et ceux du Pacifique sur les marchandises qu'on transporte de Woodstock à Saint-Jean, N.-B., taux qui sont plus élevés sur le Pacifique, les industriels et les marchands du comté de Carleton et des comtés riverains ne pouvaient entrer en concurrence, pour la vente de leurs produits, à Saint-Jean, avec les marchands et les fabricants qui expédiaient leurs marchandises à ce marché par l'Intercolonial.

Je laisse à mon honorable ami (M. Hale) la tâche de discuter cette question avec l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart), et de dire à ce dernier qu'il ne connaissait pas parfaitement ce qui se passait relativement à l'administration de l'Intercolonial, quand il était ministre des Chemins de fer. A ma demande, un des fonctionnaires du ministère a préparé un état démontrant la différence qui existe entre le tarif de l'Intercolonial et celui des différentes compagnies de chemins de fer. Je produirai cet état. Je propose maintenant que le comité lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas étudié ce projet de loi aussi attentivement que j'aurais peut-être dû le faire, mais ce bill a-t-il pour but, entre autres choses, d'empêcher les compagnies de chemins de fer d'adopter des tarifs moins élevés que ceux mentionnés dans ce projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, excepté dans des cas exceptionnels, lorsqu'il serait impossible d'appliquer cette loi.

M. R. L. BORDEN : Ce bill a pour but d'empêcher une compagnie de chemin de fer d'abaisser son tarif de transport, si elle le juge à propos.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que le ministre a déclaré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le seul moyen qui permettrait à une compagnie de chemin de fer d'adopter des taux plus bas serait de soumettre un tarif à la commission et d'obtenir l'approbation de celle-ci ; autrement, on n'en finirait pas avec les distinctions de traitement. La commission devra établir et approuver les tarifs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais les compagnies pourront demander des prix moins élevés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; parce que ce que ce serait ouvrir la porte à l'abus des distinctions, et c'est de la pratique des passe-droits que la population se plaint.

M. R. L. BORDEN : Dois-je comprendre que ces paroles du ministre s'appliquent et au tarif ordinaire et au tarif maximum.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles s'appliquent à la question des péages. Le tarif ordinaire n'aura pas à être soumis et approuvé avant qu'un abaisssement des tarifs devienne nécessaire.

Le comité rend compte de ses travaux.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.—LA COMPAGNIE DITE THE ERIE-ONTARIO POWER COMPANY.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie dite "The Erie-Ontario Power Company.—(M. German.)

Article 11.

M. SPROULE : J'avais compris que le ministre des Chemins de fer s'entendrait avec le promoteur du bill afin de changer le texte d'un certain article.

L'ORATEUR SUPPLEANT : C'est cet article-ci, mais je ne crois pas qu'on l'ait modifié.

M. SPROULE : Vu l'absence du promoteur du bill, ne ferions-nous pas mieux de laisser ce dernier en suspens dans l'intervalle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous pouvons adopter l'article et laisser le bill devant le comité.

Le comité rend compte de ses délibérations.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.—(M. Oliver.)

Bill (n° 124) concernant la Compagnie de chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique.—(M. Stewart.)

## SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice—Transport des troupes et du matériel, $40,000.

L'honorable M. TISDALE : On nous avait promis des renseignements au sujet de la commission.

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'autre soir, l'honorable député a demandé des renseignements touchant la nomination de M. Martineau. Je ne les avais pas alors, mais je les ai maintenant ; cependant, je crois qu'il serait préférable d'attendre le dépôt du rapport de la commission avant de discuter cette question. Le rapport est entre les mains de mon collègue, le ministre des Finances, qui sera de retour dans un jour ou deux, et je crois qu'il vaudrait bien mieux ajourner le débat jusqu'après la présentation du rapport, attendu que cette question intéresse le ministère des Finances aussi bien que le ministère de la Milice. Cependant, en réponse à mon honorable ami, je puis lui apprendre que Martineau est entré en fonction le 22 août 1901, et qu'il a conservé son emploi jusqu'à son arrestation. Il était commis de la seconde classe cadette et touchait $800 par année. Il ne faisait pas particulièrement partie du service de la comptabilité, mais il était commis dans la branche civile du ministère de la Milice et remplissait certains devoirs dans le département de la comptabilité. On ne lui a pas demandé de cautionnement, parce que nul cautionnement n'était nécessaire. Aucun employé, dans mon ministère du moins, ne touche à l'argent. Je crois qu'il n'y a qu'aux postes et aux douanes que les employés manient les fonds et sont tenus de donner des cautionnements. Ce sont les seules explications que je puisse donner dans le moment.

M. INGRAM : Quels sont les commissaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE: M. Burn, gérant de la Banque de Montréal ; le sous-ministre des Finances et M. A. L. Kent, comptable avantageusement connu de la ville de Montréal.

M. SPROULE : Quand ce rapport sera-t-il déposé sur le bureau ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Dès que le ministre des Finances sera de retour.

M. SPROULE : Il est bien entendu que, si nous votons ce crédit, nous serons libres de discuter ce rapport lors de l'examen d'un autre item du budget ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Parfaitement.

L'honorable M. TISDALE : Il a été convenu l'autre soir qu'on laisserait un article en suspens pour nous permettre de discuter tous les autres sujets.

M. HUGHES (Victoria) : Je crois qu'il y aura un budget supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, pour le présent exercice et pour le prochain.

L'honorable M. TISDALE : Il a été convenu que le ministre attendrait jusqu'alors pour faire son exposé ministériel, parce que de nouvelles questions seront agitées.

M. BENNETT : Martineau a-t-il subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non.

M. SPROULE : J'avais compris qu'on nous fournirait de plus amples renseignements au sujet de la réclamation faite à la ville de Valleyfield ; on devait nous dire si un bref a été émis, à quelle époque, et quel est l'état de la cause.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Des procédures ont été intentées le 13 avril 1901. L'émeute eut lieu au cours de l'automne de 1900. Les troupes furent payées le 17 avril 1901. Je vais faire lecture de la lettre que j'ai trouvée au ministère et qui montrera mieux que je ne saurais le faire quel est l'état de la cause. M. Edgar N. Armstrong est l'auteur de cette lettre :

Montréal, 8 mai 1903.

Au lieutenant-colonel Alexandre Roy,
Comandant le 6me district militaire,
Saint-Jean.

*Re* A. Roy et al. *versus* Valleyfield.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre, je dois dire que l'instance est pendante sur une inscription en droit produite par la défenderesse e t qui sera plaidée la semaine prochaine. Des incidents de la procédure ont causé un peu de retard. Dès que jugement aura été rendu sur l'inscription en droit, j'inscrirai l'affaire pour preuve et audition au fond et j'espère qu'elle sera entendue au prochain terme de la cour Supérieure siégeant à Beauharnois où l'action a été intentée. Je vous communiquerai le jugement sur l'inscription en droit lorsqu'il sera rendu.

Sincèrement à vous,
EDGAR N. ARMSTRONG.

M. SPROULE : Le procès a été intenté au cours de l'automne de 1901 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. SPROULE : Et on n'a rien fait depuis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Comme on a eu recours à toutes sortes de subtilités légales, l'affaire n'est qu'à la veille d'être vidée.

M. SPROULE : La lettre que le ministre a par devers lui contient-elle les renseignements concernant la cause ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non

M. BENNETT : A quelle date le bref a-t-il été émis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne connais pas la date de l'émission du bref.

M. CLARKE : Je suppose qu'un bref a été émis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, il y a longtemps—en 1901, d'après cet écrit.

M. BENNETT : Si l'action a été intentée au printemps de 1901, certes, une inscription en droit touchant les pièces de la plaidoirie ou l'institution de l'action n'a pas dû traîner jusqu'aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je regrette de n'avoir pas de plus amples renseignements. Je tâcherai d'obtenir d'autres détails que je comuniquerai à la Chambre lorsqu'elle sera saisie du budget de la milice. Cette liasse de documents m'a été remise et j'ai cru qu'elle renfermait tous les éclaircissements demandés l'autre soir. A tout événement, la lettre que j'ai lue démontre au comité que l'affaire tire à sa fin et que l'avocat espère que l'audition finale aura lieu au prochain terme de la cour Supérieure à Beauharnois.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre déposera-t-il ces papiers sur le bureau pour nous permettre de les examiner ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. MARCIL : M. Armstrong représente-t-il le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Il représente le colonel Roy.

M. MARCIL : Plaidant en son nom propre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Si j'ai bien compris, les troupes ont été appelées sous les armes en 1900 pour réprimer une émeute. Ce sont des jeunes gens, commis ou artisans de la ville de Montréal et des villes avoisinantes. Pendant leur absence, ils ont certainement perdu un salaire plus élevé que la solde de cinquante cents par jour qu'ils devaient toucher. Mais, n'ont-ils pas encore reçu cette maigre pitance de cinquante cents par jour ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ils l'ont reçue il y a longtemps. Ils ont été payés en 1901.

M. HUGHES (Victoria) : Cela me fait plaisir. Mais, prenons le cas de l'émeute qu'on craignait de voir éclater à Montréal. Des jeunes gens qui sont accourus pour prévenir cette émeute ont perdu leurs appointements ordinaires pour ne toucher que cinquante cents par jour pour leurs services, l'honorable ministre a-t-il considéré cet aspect de la question—savoir qu'il faudrait donner aux troupes lorsqu'on les appelle en service spécial pour la préservation de l'ordre et de la loi, une solde en quelque sorte proportionnée aux salaires qu'ils reçoivent dans leurs emplois respectifs.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je demande pardon à mon honorable ami de l'interrompre mais je lui dirai que la solde dans ces cas est fixée par statut.

M. HUGHES (Victoria) : Je sais cela. Mais l'honorable ministre se propose de faire voter une loi de milice nouvelle et je lui donne une idée. Je crois qu'il serait à propos que la nouvelle loi dise que lorsque les troupes seront appelées pour la préservation de l'ordre et de la loi dans une municipalité elles auront droit à un peu plus que les cinquante sous par jour. Ce serait en même temps un avertissement et une leçon à la municipalité.

Le MINISTRE DE LA MILICE : La nouvelle loi fixe la solde à un chiffre plus élevé que cela.

M. HUGHES (Victoria): Je voudrais que la solde fut plus élevée d'une façon générale. Je regrette d'avoir été empêché d'être présent lorsque le crédit pour le paiement des troupes a été discuté. Mais j'espère que le ministre songe à élever la solde des volontaires. Elle pourrait être de cinquante cents la première année, soixante et quinze cents la deuxième année et un dollar la troisième et les années subséquentes, tant que le volontaire restera au service.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je suis certain que le comité m'approuvera de dire à mon honorable ami que cette question a été assez longuement discutée l'autre soir, lorsque j'ai déclaré que bien que le gouvernement ne se fût encore arrêté à aucune décision à cet égard, je croyais que la meilleure manière de faire l'augmentation serait de fixer la solde à cinquante cents pour la première année ; la deuxième année le volontaire recevrait une certaine augmentation à titre de récompense pour bonne conduite s'il l'a méritée ; et la troisième année il recevrait une autre augmentation. Ce serait le maximum tant qu'il resterait dans la milice et jusqu'à ce qu'il ait atteint la limite d'âge.

M. CLARKE : Si les poursuites dans la cause de la municipalité de Valleyfield ont été commencées par l'officier commandant, comment se fait-il que la corerspondance soit dans le bureau du ministre ? Si j'ai bien compris l'explication que nous a donnée le ministre l'autre soir, le gouvernement n'a rien eu à faire avec la poursuite vu que c'était l'officier de district qui l'avait intentée. Et cependant la correspondance est au ministère de la Milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE : La correspondance répondra pour elle-même. Il me semble évident que l'officier n'a pas intenté l'action immédiatement, et je présume qu'il espérait faire le recouvrement de l'argent sans cela. Il a attendu quelque temps, un temps raisonnable—ou trop raisonnable—puis les autorités de Valleyfield ont refusé de payer et l'on a demandé à l'officier pourquoi il n'agissait pas.

M. CLARKE : Qui a fait cette demande ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Le commmandant général ; tout s'est fait par la branche militaire du ministère. Le commandant général déclare bien clairement, ainsi que je l'ai dit l'autre soir, qu'à son avis il est du devoir du commandant des troupes qui ont été appelées en service pour supprimer l'émeute, d'intenter l'action en son propre nom.

L'honorable M. TISDALE : Mais pas à ces frais.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oh ! non.

M. BENNETT : Il semblerait, d'après la teneur de la correspondance que la poursuite a été commencée par le ministère de la Milice, ou qu'il y en a d'autres avec l'officer commandant, parce qu'il est dit qu'il y a d'autres plaignants avec le colonel Roy. A la dernière page du dossier, il y a une lettre du ministère de la Justice, disant qu'aucune procédure n'a été entreprise par ce ministère dans cette affaire. L'honorable ministre connaît-il M. Edgar N. Armstrong, et le ministère de la Milice l'a-t-il autorisé à intenter cette poursuite ? Je suppose d'après le dossier que M. Armstrong est une avocat pratiquant à Montréal.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne connais pas M. Armstrong.

M. BENNETT : Peut-être un honorable député de la ville de Montréal pourra nous dire qui est ce M. Armstrong.

M. MARCIL (Bonaventure) : C'est un avocat pratiquant dans la ville de Montréal; il est le fils de M. C. N. Armstrong.

L'honorable M. TISDALE : Les procédures me paraissent avoir été conduites au moyen de lettres échangées entre l'avocat et le commandant de district, à la place du ministre de la Justice. Il se peut qu'il soit loisible au ministère de la Milice d'engager des procédures d'après cette méthode, mais je crois que les précédents montreront qu'elles ont toujours été intentées par le ministre de la Justice. Je sais que c'est ainsi que l'on procédait sous l'ancien régime et je crois que c'est la bonne manière. Je vois dans le memorandum que le ministère a conseillé que la poursuite fût commencée par l'officier commandant. Le memorandum dit : Avis a été envoyé à l'officier commandant du district numéro 5 le 3 avril 1901 d'intenter des poursuites judiciaires." Cet avis vient du ministère—

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De la branche militaire.

M. CLARKE : Branche militaire de quoi ?

L'honorable M. TISDALE : Branche militaire du ministère de la Milice. Cela ne me semble pas être une façon très cor-

recte de procéder que de laisser agir dans ces matières l'officier commandant qui, comme je l'ai dit l'autre soir, n'est nullement intéressé, excepté comme employé du ministère. Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi on n'a pas confié au ministère de la Justice le soin de recouvrer cet argent ? On devrait donner une explication quelconque, à moins que le ministre ne considère qu'il a suivi la meilleure ligne de conduite. Autant que je puis en juger sa conduite est irrégulière. Nous avons au service du pays un ministère de la Justice pour intenter les poursuites d'une façon régulière et le chef de ce ministère est responsable au gouvernement, au parlement et au pays. Mais au lieu de cela le ministre semble imposer à l'officier commandant le devoir de poursuivre. Or, je crois que le moyen constitutionnel est de confier ce soin au ministère de la Justice. Outre cela, le ministère de la Justice n'a pas les éléments nécessaires pour intenter ces poursuites. L'honorable ministre admettra facilement que le parlement doit tenir le ministre responsable, et conséquemment il devrait utiliser pour intenter ces poursuites les services du ministère duquel relèvent les affaires légales. L'honorable ministre me semble avoir agi d'une façon tout à fait irrégulière.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami était ici, l'autre soir, lorsque ces crédits on été discutés, et il a entendu le ministre de la Justice déclarer que le statut réglait ce point, et qu'il appartenait au gouvernement d'agir dans les débuts. La loi se lit comme suit :

Lorsque la milice active ou quelque troupe de cette milice sera appelé à prêter main forte aux autorités civiles, la municipalité dans laquelle ses services seront requis paiera aux officiers et aux hommes lorsqu'ils seront ainsi employés la solde dont le paiement est autorisé pour service effectif . . et la municipalité devra aussi leur procurer des logements convenables, et des écuries pour leurs chevaux ; et ladite solde et lesdites indemnités pour les rations et le fourrage qui ne sont pas fournis en nature par la municipalité, ainsi que le prix payé pour les logements et écuries qui ne sont pas fournis par elle, pourront en être recouvrés par le commandant de la troupe, en son propre nom, et aussitôt que reçues ou recouvrées elles seront payées aux personnes y ayant droit.

En vertu de cet article, le commandant général, ainsi que pourra le constater mon honorable ami, s'il lit la lettre du général, a fait savoir au commandant du district qu'il était de son devoir d'agir, que le ministère n'avait rien à faire dans la question à la phase où elle en était, du moins, et n'est pas obligé à autre chose.

L'honorable M. TISDALE : Mon seul objet en insistant sur cette question maintenant est d'amener le ministre à nous dire quelle est, suivant lui, la pratique constitutionnelle qui devrait être suivie dans des cas de ce genre. Lorsque la municipalité ne paie pas les troupes la loi dit que le ministère doit les payer. C'est ce qui a eu lieu. or, bien que la loi dise que c'est à l'officier commandant à instituer l'action en son nom, l'argent ne lui appartient pas, mais doit être remis au ministère de la Milice. Comme c'est le gouvernement qui a déboursé l'argent, il est naturel qu'il ait le droit de le recouvrer et l'officier commandant n'a pas le droit de se l'approprier. Je voudrais que l'honorable ministre nous dise sous sa responsabilité quelle procédure devrait être suivie. Je prétends que suivant une saine interprétation de la loi, c'est au ministre de la Justice qu'il appartient d'instituer les poursuites. Je voudrais avoir une réponse, afin que les officiers militaires sachent comment la loi doit être interprétée. Je crois que si les officiers savaient qu'ils prennent ces poursuites à leurs propres risques, frais et responsabilités, ils refuseraient bien vite d'agir. Je me suis exprimé fortement dans le même sens, l'autre soir, et le résultat de la discussion a été que le ministre devait produire les documents, ainsi qu'il l'a fait, afin que nous puissions discuter la question plus intelligemment. Par ces documents nous voyons que ce ministère de la Milice a ordonné à ses officiers de poursuivre. Je dis que ce n'est pas la ligne de conduite propre à suivre, parce que l'argent qui sera recouvré appartient au pays. L'honorable ministre connaît-il quelque autre cas semblable sous son administration ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un seul autre cas, dans la Colombie Anglaise.

L'honorable M. TISDALE : Quelle procédure avez-vous suivie alors ? Avez-vous payé les troupes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons payé les troupes et nous avons institué, de la même manière que dans le cas actuel, une poursuite, pour recouvrer l'argent déboursé.

L'honorable M. TISDALE : Le ministère de la Justice a-t-il été chargé d'opérer le recouvrement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

L'honorable M. TISDALE : Vous avez confié à l'officier commandant du district le soin de le faire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; on lui a rappelé que c'était son devoir, et il se mit en frais d'opérer le recouvrement des déboursés, et il y a réussi, je crois.

L'honorable M. TISDALE : Eh bien ! je crois qu'il est temps que l'on cesse de suivre cette méthode irrégulière.

Je prétends que ce n'est pas une interprétation juste de la loi. Il fallait que le statut nommât quelqu'un pour instituer la poursuite ; mais si la pratique que le gouverne-

ment a suivie dans le cas actuel est conforme à la loi, cette loi devrait être modifiée et promptement, et voilà pourquoi j'appuie sur cette question. Sous l'ancien gouvernement on n'aurait pas agi de cette manière. La loi dans sa forme actuelle suffit, si on l'interprète d'une façon constitutionnelle. Si l'officier commandant était obligé de payer les troupes lui-même ce serait différent parce qu'alors il agirait au nom des soldats. Je dis donc que si l'on doit interpréter la loi actuelle comme imposant à l'officier commandant le devoir de recouvrer l'argent, alors cette loi devrait être modifiée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que la question soulevée par mon honorable ami mérite d'être étudiée. Je ne suis pas avocat, et je n'ai pas par conséquent le même avantage que lui. Je suppose que la conduite suivie dans le cas actuel a été la même que celle) suivie dans les cas précédents. Ces cas peuvent n'avoir pas été nombreux, mais il y en a eu deux au moins avant ce dernier, un sous mon administration et un auparavant. Mon sous-ministre est avocat, et j'ai grande confiance en lui, parce qu'il a beaucoup d'expérience, et j'étais convaincu qu'il suivait la bonne voie. Je dois dire immédiatement que je crois que ce sera une très bonne chose à faire que de soumettre au ministère de la Justice la question d'interprétation du statut soulevée par mon honorable ami. Je ne saurais interpréter le statut moi-même. J'ai simplement fait connaître l'interprétation que lui a donnée le ministre de la Justice l'autre soir et que mon honorable ami a entendue. Quant aux dépenses que l'officier de district ou l'officier commandant doit encourir, la question semble claire. Pour moi il ne peut y avoir de doute que lorsqu'un employé est obligé de faire certaine chose en vertu du statut, il est bien compris que le gouvernement doit lui avancer l'argent nécessaire et qu'il ne sera pas obligé d'encourir des frais personnels. Il me semble que cela ne peut souffrir de doute, quelque mode d'agir que l'on adopte. On ne peut espérer un instant que la personne qui est obligée d'intenter ces poursuites le fasse à ses propres dépens.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois aucune difficulté d'interprétation dans ce statut. Dans la pratique, je crois que le gouvernement avance les frais et la solde des troupes, parce qu'il s'écoule toujours quelques retards avant qu'une municipalité les paie. Une poursuite du même genre commencée dans la Nouvelle-Ecosse a d'abord été portée devant la cour Suprême de cette province et Il n'y eut aucune difficulté. Le ministère ensuite devant la cour Suprême du Canada. avance la solde et les allocations stipulées par le statut. Après cela l'officier commandant, non pour son propre compte et avantage, mais au nom du gouvernement demande à la municipalité de rembourser l'argent avancé. L'officier commandant n'est que le mandataire du gouvernement qui a avancé l'argent et a droit de le recouvrer par l'entremise de l'officier commandant. Voici ce qui a eu lieu dans le cas auquel je fais allusion : La municipalité ayant refusé ou négligé de rembourser à l'officier commandant l'argent payé aux troupes, le ministère de la Milice a simplement confié l'affaire au ministère de la Justice qui a ordonné à son agent d'intenter les poursuites nécessaires. Ces poursuites ont été intentées. On souleva l'objection que la requête dans ce cas particulier était insuffisante et n'était pas faite suivant les termes du statut. Ce cas a été éventuellement décidé en faveur de la Couronne, et la municipalité a été obligée de payer.

L'officier commandant n'est qu'un prête-nom. Il est simplement le mandataire du gouvernement. S'il refusait d'agir, le gouvernement pourrait le faire lui-même. Il n'y a aucun doute à ce sujet, et je ne vois pas pourquoi il y aurait plus de difficulté dans un cas de ce genre que dans tout autre, parce que son refus ne devrait en aucune façon amoindrir le droit du gouvernement de recouvrer l'argent avancé de la partie responsable. Je ne comprends pas exactement les prétentions que l'honorable ministre de la Justice a émises à l'encontre de la responsabilité de l'officier commandant, et je ne puis m'accorder avec lui s'il place toutes les responsabilités sur cet officier. Quant à moi la loi est claire. L'officier comandant est simplement désigné par le statut comme la personne au nom de laquelle la poursuite doit être intentée. Le but est très clair. La dette, une fois créée, entre la municipalité et les officiers et soldats qui ont droit à leur paye et solde, il serait incommode pour chacun d'eux de poursuivre la municipalité, et c'est pourquoi le statut dit que la poursuite sera intentée au nom de l'officier commandant. Il y a encore autre chose. Les troupes ne pouvant pas attendre pour être payées que les poursuites contre les municipalités soient décidées par les cours de justice, le statut pourvoit en conséquence à ce que le gouvernement avance l'argent, mais il décrète en même temps que cela ne libère aucunement la municipalité de sa dette. Il est stipulé en outre que l'officier commandant, lorsqu'il aura recouvré l'argent, le remettra aux agents de Sa Majesté. Il est ce que la loi appelle un simple mandataire de la Couronne, n'ayant aucun intérêt personnel. Il ne devrait y avoir aucune difficulté à mettre la loi en opération et à recouvrer l'argent.

M. BENNETT : M. le président, je crois que nous avons le droit de savoir quand ces poursuites ont réellement été instituées par le colonel du régiment. C'est le 13 avril 1901, que le colonel Aylmer a envoyé des instructions à l'officier commandant en ces termes :

Veuillez faire exécuter les dispositions de la loi sur la milice telles qu'expliquées par le

major général commandant dans sa note portant le numéro 4 en date du 4 courant, approuvée par l'honorable ministre de la Milice.

Cette note a été envoyée le 13 avril 1901, mais ce ne fut que le 24 septembre de la même année que les troupes furent payées. De sorte que l'ordre de recouvrer l'argent de la municipalité de Valleyfield a été donné quelques mois avant que l'argent fût payé aux troupes, ainsi que le montre le memorandum du commandant général au ministre de la Milice, dans lequel il est dit :

Je vous transmets les documents relatifs à la réclamation pour le paiement des troupes appelées sous les armes lors des troubles de Valleyfield, et, comme on pourra le voir par la note qui précède du commandant en second des districts militaires numéros 5 et 6, que les stipulations prescrites par la loi sur la milice ont été remplies, je recommande que la somme due, savoir : $4,442.91 soit payée par le gouvernement en attendant un règlement avec la municipalité de Valleyfield.

(Signé) R. H. O'GRADY-HALY,
Major gén. comm. la milice can.

Cette note porte la date du 24 septembre 1901, de sorte qu'elle ne peut avoir été faite postérieurement à la date que l'argent a été payé. Je vois que le sous-ministre de la Milice est ici. Peut-être l'honorable ministre pourra-t-il nous dire alors à quelle date M. Edgar N. Armstrong, dont le nom apparaît comme avocat de la poursuite, a été autorisé à l'instituer. Est-il vrai que les poursuites ont été intentées par le ministre de la Milice qui a donné ses instructions directement à M. Armstrong, sinon à quelle date le ministère a-t-il ordonné à l'officier commandant de commencer la poursuite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En avril 1901.

M. BENNETT : Mais le ministère n'a payé l'argent qu'en septembre de la même année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela ne faisait pas de différence.

M. BENNETT : N'y a-t-il aucune pièce dans les bureaux du ministère indiquant la date ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'émeute a éclaté en octobre 1900. Le commandant du district a attendu jusqu'en avril. Il n'a pu réussir à faire payer. Le commandant général a demandé comment les choses allaient, et il rappela au commandant de district que son devoir dans les circonstances était, aux termes de la loi, de poursuivre la municipalité pour recouvrer l'argent dû. Je ne connais pas la date à laquelle le commandant du district intenta son action, mais c'est en avril 1901 qu'il a reçu ordre d'agir. Plus tard, je crois que c'est en septembre, la municipalité de Valleyfield ayant persisté dans son refus, le gouvernement les paya lui-même.

M. BENNETT : Je ne connais pas le code de procédure de la province de Québec, mais il me semble étrange que dans une cause commencée en avril 1901, les tribunaux n'aient pu encore rendre une décision sur l'inscription en droit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai pas dit que la poursuite avait été commencée. J'ai dit que l'on avait, en avril 1901, rappelé par lettre au commondant de district qu'il ne faisait pas son devoir.

M. BENNETT : C'est exactement la prétention que nous avons émise l'autre soir ; nous avons prétendu que la poursuite était retardé, que rien ne nous indiquait que le ministère avait pris quelque mesure pour presser le règlement de la réclamation faite contre la municipalité de Valleyfield depuis des mois, et que la cause n'était pas poussée parce qu'une élection devait avoir lieu dans le comté. L'honorable ministre doit avoir dans les bureaux du ministère quelque documant indiquant la date exacte de l'émission du bref, ou des ordres donnés au colonel Roy d'avoir à recouvrer cette dette devant les cours de justice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne possède ici aucune pièce m'indiquant la date de l'émission du bref, mais je l'aurai, et je déposerai le dossier complet la prochaine fois que nous discuterons ces crédits.

M. CLARKE : Serait-il déraisonnable de demander au ministre de déposer aussi une copie de l'inscription en droit de la municipalité de Valleyfield en réponse à la poursuite instituée contre elle ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si nous avons cette réponse je la produirai.

M. BENNETT : Les demandeurs sont Roy *et al.* Quels sont les autres associés de Roy ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne pourrais dire. J'essaierai à avoir tous les documents qui sont en cours et je les apporterai.

M. HUGHES (Victoria) : Un incident très intéressant à propos de cette émeute a été le refus d'un certain commandant de faire marcher son bataillon, en dépit des ordres formels qu'on lui donna à cet égard. Quels sont les faitts tels qu'établis devant le tribunal ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voulez-vous parler de l'affaire Cole-Cook ?

M. HUGHES (Victoria) : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demanderai à mon honorable ami de vouloir bien remettre sa question à plus tard, parce que je demanderai un crédit spécial à ce sujet dans le budget supplémentaire, et alors toute la question pourra être discutée à fond.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre nous a dit qu'ils refusait de produire ce rapport spécial fait par le major-général. L'honorable ministre voudrait-il répéter les raisons de son refus, car j'aurai probablement quelque chose à dire à ce propos plus tard.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je considère que ce rapport est confidentiel absolument comme le rapport fait en 1898 par le Comité de la Défense, et pour lequel la Chambre a voté $5,000. Ce rapport était marqué " secret " et n'était destiné qu'à l'usage du gouvernement et du bureau des renseignements au War-Office.

M. HUGHES (Victoria): Y a-t-il un service des renseignements maintenant au war-office, ou y en avait-il alors ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Bien, on peut l'appeler ainsi. Je ne crois pas qu'il existe un pays au monde où les rapports de ce genre sont publiés.

L'honorable M. TISDALE : Je ne parle pas du rapport du Comité de la Défense.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dis que le rapport du major général commandant est précisément de même nature que le rapport du Comité de la Défense et je prétends qu'il devrait être traité de la même manière. Je serai très heureux de passer ces deux rapports au chef de l'opposition et à ceux de ses amis qu'il voudra s'adjoindre pour former une espèce de comité confidentiel, mais je crois qu'il serait très mal à propos de publier un rapport de ce genre ou de le déposer sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. TISDALE : L'explication du ministre est que ce rapport est——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un plan de défense.

L'honorable M. TISDALE : Je concède parfaitement qu'un rapport sur un projet de défense ne devrait pas être publié, parce qu'il propose les moyens à prendre pour repousser avec succès l'ennemi, mais je n'ai pas compris d'après les explications du ministre que le rapport en question était de cette nature. J'ai cru que c'était un rapport sur les moyens que le major général croyait nécessaires pour placer la milice du Canada sur un bon pied. Dans son rapport annuel, le major général dit :

> En même temps que ce rapport j'ai l'honneur de vous soumettre aussi un autre rapport spécial auquel j'ai apporté beaucoup de soin et d'étude ; il contient un plan étendu pour l'amélioration de la milice. Si les propositions qu'il contient sont mises à exécution elles auront l'effet, suivant moi, d'augmenter la valeur de la milice.

D'après ces mots, il ne semblerait pas qu'il y eut rien de secret dans ce rapport. Il peut y avoir des raisons qui empêcheraient le ministre de suivre les recommendations de ce rapport, la défense, par example, entre autres choses, mais comme le major général ne dit pas que son rapport est confidentiel, je ne crois pas que le ministre devrait prendre sur lui la responsabilité d'en refuser la communication à la Chambre.

Je n'ai pas l'honneur de connaître lord Dundonald, même de vue, mais c'est un officier général qui jouit d'une très grande réputation et qui a beaucoup d'expérience, qualités qui le recommandent hautement à la milice et à la population en général ; conséquemment, le public considère comme très importantes ses opinions sur ce qu'il faudrait faire pour ajouter à la valeur de la milice et je n'ai aucun doute qu'elles seraient d'un grand bénéfice au pays si ses projets étaient mis à exécution.

Malgré tout le respect que j'ai pour le chef de notre parti et toute la confiance que m'inspirent ses capacités, je ne crois pas que l'examen de ce rapport devrait être laissé à lui seul. Je crois que tous les députés ont droit d'en connaître les conclusions. A cette époque surtout où les relations entre les colonies et la métropole, particulièrement en ce qui se rapporte aux mesures défensives, sont une des questions à l'ordre du jour, il serait très à propos d'avoir un plan préparé par un homme de la capacité et de l'autorité du major général commandant, et approuvé par le gouvernement. Je ne suis pas de ceux qui désirent voir s'établir en ce pays ce que l'on appelle le militarisme, dans le sens que l'on donne généralement à ce mot. Je crois que nous devrions faire notre part, et ne pas avoir peur de faire toute notre part dans la défense du Canada, et si nous faisons cela on pourra, avec raison, plaider que nous avons fait notre devoir pour la défense de l'empire. A mon avis, nous devrions faire autant que cela pour le présent. Rien ne me donnerait plus de satisfaction comme représentant du peuple, comme aussi, je crois, à tous les représentants du peuple dans cette Chambre, et surtout à la milice dont une partie s'est battue si vaillammnt dans les rangs de l'armée qui dans un cas de besoin nous aiderait à défendre notre pays. Je regrette que le ministre ait décidé de garder ce rapport secret, et j'espère que je réussirai à le faire revenir sur sa décision. Suivant moi, il commettra une grande erreur s'il ne soumet pas ce rapport au public. Ce sera une erreur de sa part dans la position qu'il occupe, de la part du ministre de la Milice, et de le part du gouvernement, comme ce sera un désappointement pour la milice si l'on ne nous laisse pas voir ce rapport, préparé par un soldat valeureux et d'expérience, un des meilleurs officiers de l'armée anglaise, d'après ses états de service. Laissez-nous voir et juger ce rapport. Je ne crois pas qu'il porte exclusivement sur nos moyens de défense. Les raisons pour tenir secret un rapport concernant la défense du pays s'imposent, mais dans le cas du rapport actuel ces raisons n'existent pas.

Il se peut que le projet soit trop considérable ou trop dispendieux sous bien des rapports, mais je considère qu'il n'en est pas moins important que nous pussions en prendre connaissance, quelles que soient les idées extravagantes contenues dans ce rapport fait dans le but de déterminer ce qui est nécessaire pour placer notre milice sur un pied d'efficacité, et quel doit être son effectif. C'est là la raison pour laquelle je désire en prendre connaissance plus que jamais. Jusqu'à présent, le commandant général et le ministre de la Milice ne se sont pas montrés disposés à faire des extravagances au point de vue de l'entraînement de la milice. Ils soumettent quelques nouveaux projets. Puisque le ministre demande de retarder la discussion de ces questions jusqu'à ce que les crédits supplémentaires soient soumis, il se peut qu'il nous donne alors quelques détails à ce sujet. Mais, d'ici là, j'espère qu'il va changer d'idée et permettre que ce rapport soit publié, afin que le peuple de ce pays puisse en prendre connaissance et le juger.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je croyais qu'il avait été convenu de remettre cette discussion à plus tard ; mais l'honorable député ne me paraît pas disposé à se conformer à cette entente relativement à la discussion de cet item. Comme j'ai l'espoir de voir figurer dans les crédits supplémentaires certains crédits qui auraient pu donner lieu à une discussion de cette nature, je croyais qu'il était préférable d'attendre jusque là.

L'honorable député est sans doute en meilleure position que moi pour porter un jugement sur le rapport en question, puisqu'il ne l'a jamais lu, ce que j'ai fait. Qu'il me permette de lui répéter qu'à mon avis ce rapport ressemble beaucoup à celui qui a été préparé par le Comité de Défense qui s'est réuni ici en 1898. Ce rapport du comité a été adopté par le gouvernement canadien et approuvé par le ministère de la Guerre, que nous devons consulter quand il s'agit de projets de défense du pays. Je ne crois pas qu'il soit sage d'essayer de mettre à exécution deux projets de défense en même temps. Je préfère me débarrasser de l'un avant d'entreprendre l'autre. Quand je soumettrai mes estimations à la Chambre, mon intention est de lui communiquer tout ce que je puis faire connaître sur le contenu du rapport du Comité de Défense de 1896, ainsi que le rapport plus récent du commandant général.

M. INGRAM : Ce que l'honorable ministre vient de déclarer est de nature à confirmer la rumeur disant qu'il existe une divergence d'opinion entre lui et le commandant général au sujet de ce rapport ; et il s'agit de lire la déclaration faite par cet officier et contenu dans le rapport du ministère de la Milice, pour constater qu'il trouve considérablement à redire sur la manière dont la milice canadienne est administrée, principalement quant à ce qui concerne l'équipement. Comment veut-on que nous discutions d'une manière pratique ces crédits du département de la Milice, si nous n'avons pas les renseignements nécessaires. L'honorable ministre devrait nous faire connaître au moins cette partie du rapport dont la publication ne peut être de nature à porter préjudice à la milice ; et au lieu de réserver ses explications jusqu'au jour où sera déposé le budget supplémentaire, si elles avaient été faites à l'occasion du dépôt du budget principal nous aurions su à quoi nous en tenir sur sa politique militaire. Mais comme nous sommes dans l'ignorance sur ce point, je ne vois pas comment nous pouvons discuter ces crédits convenablement.

M. HUGHES (Victoria) : L'histoire des pays européens est là pour nous prouver que ces projets de défense et ces documents confidentiels servent tout au plus à encourager certains employés qui en ont la garde à les vendre à des agents étrangers. Je ne comprends pas qu'il puisse exister aucun projet de défense secret pour le Canada. Le projet le moins dispendieux serait d'exercer tous les jeunes gens à devenir d'habiles tireurs, capables de faire comprendre à tout ennemi que c'est une entreprise dangereuse que d'entreprendre d'envahir notre pays.

M. BOYD : En leur trouant la peau.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, en trouant la peau à tout ennemi qui tenterait de traverser la frontière. Nous avions beaucoup entendu parler des projets secrets du ministère de la Guerre pour l'invasion du Transvaal, mais quand la guerre éclata dans le Sud-Africain, on ne put trouver une seule carte du Transvaal ou de l'Etat libre d'Orange en Angleterre. Quant au rapport confidentiel du général, je ne reviendrai pas sur cette question qui a déjà été discutée. Il serait regrettable que l'on dise ici quelque chose qui fût de nature à produire le moindre froid parmi les officiers du ministère de la Milice. Je me suis toujours efforcé, avec tous les membres de l'opposition, de tenir autant que possible les questions qui concernent le ministère de la Milice en dehors des discussions politiques, car il est de notre devoir de nous soutenir réciproquement pour la défense du pays. Je n'ai pas lu ce fameux rapport, mais le ministre de la Milice paraît approuver les idées exprimées par le général.

Il nous a dit que tous deux s'entendaient parfaitement sur toutes ces questions. Et puisqu'il en est ainsi, je n'ai pas l'intention de discuter trop vivement tout rapport confidentiel qui peut se trouver dans le ministère, mais j'espère que l'on saura en faire usage en temps et lieu et pour le plus grand avantage de la milice. Je désire dire à l'honorable ministre que c'est mon intention, lorsque nous serons appelés à discuter les crédits destinés à la milice, ou lorsque la Chambre se formera en comité des subsides,

de traiter la question de l'entraînement de la jeunesse au tir à la cible. Mon but est d'habituer les jeunes gens comme les hommes faits au maniement des armes à feu, afin de pouvoir mettre le Canada en état de repousser toute invasion étrangère, qu'elle nous vienne de nos voisins du sud ou de n'importe quelle autre partie de l'univers.

M. INGRAM : Est-ce que cela a quelque chose à faire avec le transport des miliciens qui prennent part aux exercices annuels ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Ce crédit comprend le transport des officiers de l'état-major général et des états-majors de district des corps permanents prenant part aux exercices annuels—$8,000, pour le transport des officiers et soldats de la milice active et des troupes en service permanent aux écoles d'instruction et retour, ainsi que pour le transport sur les chemins de fer, $10,000 ; pour frais de transport par chemins de fer et par voie des messageries du matériel, $20,000.

Milice—Aide aux sociétés de tir, $38,000.

L'honorable M. TISDALE : A combien de sociétés cela s'applique-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est divisé comme suit :

| | |
|---|---|
| Aide à l'Association de tir du Dominion | $ 10,000 |
| Aux sociétés d'artillerie | 5,000 |
| Aux sociétés de tir provinciales | 8,700 |
| Aux sociétés de tir locales | 6,500 |
| Aux fanfares militaires | 7,500 |
| Aux établissements militaires | 0,300 |
| Total | $38,000 |

En chiffres ronds, le nombre d'hommes faisant partie de ces différentes sociétés de tir est de près de 20,000. Ces sociétés se divisent en deux classes. Il y a les sociétés militaires, dans les différents corps de milice, à qui on accorde 200 cartouches par année. Puis il y a les sociétés composées de gens qui ne font pas partie de la milice, et qui doivent compter pas moins de quarante membres et pas plus de 80. A chacune d'elles nous fournissons 100 cartouches et un certain nombre de fusils. Nous ne pouvons disposer d'un aussi grand nombre de fusils que nous le voudrions.

L'honorable M. TISDALE : Comment voyez-vous à ce que ces fusils soient entretenus ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le capitaine de chaque société composée de civils doit être officier dans la milice.

L'honorable M. TISDALE : Un officier retiré du service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Qu'a-t-on fait relativement aux munitions spéciales à être fournies aux différentes écoles du pays pour l'exercice du tir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Telle que la loi est actuellement, nous n'avons pas le droit de le faire, mais j'espère que le nouveau bill contiendra une disposition permettant la chose.

M. HUGHES (Victoria) : Si une école était disposée à les acheter, pourrait-elle les obtenir à un prix raisonnable ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement.

M. FOWLER : Combien a-t-on dépensé, l'année dernière, sur ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $40,000.

M. HUGHES (Victoria) : Autrefois, les sociétés de tir recevaient une aide plus considérable du gouvernement qu'aujourd'hui. Pourquoi cette réduction a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne sache pas qu'il ait été fait de réduction.

M. HUGHES (Victoria) : Je puis dire au nom de la société dont je fais partie que nous serions heureux de voir doubler le montant que nous recevons.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La même somme ou même une somme plus considérable est dépensée, mais elle est distribuée d'une autre manière, pour l'entretien des champs de tir, etc.

M. FOWLER : Ce crédit comprend l'aide accordée aux sociétés civiles comme aux sociétés militaires. D'après quel quantum cette aide est-elle répartie entre elles ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je ne puis citer les chiffres exacts.

M. FOWLER : Il est assez important que nous sachions jusqu'à quel point le public profite de l'avantage qui lui est offert sous ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je viens de dire à l'honorable député que 20,000 personnes forment actuellement partie de ces associations civiles.

M. FOWLER : Le département devrait pouvoir nous renseigner à cet égard. Je suis surpris de voir que l'honorable ministre traite la chose aussi à la légère. Il est très important que nous sachions que ceux qui ne font pas partie de la milice semblent apporter de l'intérêt à se former en associations de tir et à devenir habiles dans l'emploi du fusil. Nous comprenons que si jamais nous sommes appelés à défendre notre territoire, il serait de la plus haute importance que tous les citoyens de ce pays—jeunes

comme vieux—faisant ou non partie de la milice, soient en état de se servir d'un fusil. L'honorable ministre devrait pouvoir nous fournir ce renseignement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je me ferai un plaisir de fournir le renseignement demandé par l'honorable député. Ces associations sont réparties comme suit :

| | | Militaires. | Civils. |
|---|---|---|---|
| District n° | 1, London.. .. .. .. | 7 | 21 |
| " | 2, Toronto .. .. .. | 15 | 22 |
| " | 3, Kingston et Ottawa.. .. .. .. | 24 | 14 |
| " | 5, Montréal.. .. .. | 7 | 13 |
| " | 6, Saint-Jean. .. .. .. | | 7 |
| " | 7, Québec.... .. .. | 3 | 2 |
| " | 8, Nouveau - Brunswick.. .. .. .. | 8 | 9 |
| " | 9, Nouvelle-Ecosse. | 5 | 10 |
| " | 10, Winnipeg.. .. .. | 6 | 32 |
| " | 11, Colombie - Anglaise.. .. .... | 5 | 10 |
| " | 12, Ile du Prince-Edouard.... .. | 4 | 9 |
| Brigade d'Ottawa.. .. .. .. .. | | 1 | 1 |

M. FOWLER : Je suis convaincu que tous les membres de ce comité doivent être heureux de voir quel intérêt le public semble aporter à la pratique du tir à la cible.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis bien aise que l'honorable député (M. Fowler) m'ait posé cette question.

M. FOWLER : J'ai voulu obtenir ce renseignement, car je considère que c'est là l'amélioration la plus importante qui ait eu lieu dans le ministère de la Milice, et j'étais désireux de savoir de quelle manière elle avait été accueillie par le public. L'honorable ministre voudrait-il me dire maintenant si on a fait une distinction dans l'octroi des subventions aux associations composées de de civils et aux sociétés militaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Aucune si ce n'est dans les munitions. Les sociétés militaires reçoivent 200 cartouches—c'est-à-dire qu'elles reçoivent 100 cartouches lors des exercices annuels et 100 autres cartouches à part cela —tandis que les autres associations n'en reçoivent que 100.

M. FOWLER : Quelques-unes de ces sociétés de tir composées de civils comptent des militaires parmi leurs membres ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOWLER : Dans les comtés ruraux où l'on est incapable de trouver un nombre suffisant de militaires, je suppose que l'on complète les cadres avec des civils. Le ministère pourrait-il nous dire quel est le nombre de militaires et quel est le nombre de citoyens ordinaires qui en font partie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE : J'ai bien peur que non.



Au Manitoba, où les sociétés composées de civils sont les plus nombreuses, elles comptent bien peu de militaires parmi leurs membres. Quant à ce qui concerne les autres districts, je ne puis le dire ; une chose certaine, cependant, c'est que la majorité se compose de civils. Maintenant, que l'on me permette de dire de plus qu nous n'avons pas cru devoir accorder cette quantité considérable de munitions sans obtenir certaines garanties en retour ; ainsi, tous les membres des sociétés composées de civils sont obligés de signer un document dans lequel ils s'engagent à se joindre à la milice active en cas de besoin, et à servir leur pays durant trois ans.

M. FOWLER : C'est là une excellente mesure de précaution. Quel est le nombre total de ceux qui font partie de ces sociétés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ 20,000.

M. FOWLER : Leur fournit-on les fusils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Malheureusement nous ne pouvons en fournir un nombre bien considérable, nous donnons dix fusils Lee-Enfield pour chaque société de civils comptant 40 membres.

M. INGRAM : En vertu de quelle autorité l'honorable ministre fournit-il des munitions à ces sociétés composées de citoyens ordinaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En vertue du crédit voté à cette fin par le parlement, et en vertu des règlements de la milice qui ont été approuvés par le parlement.

M. INGRAM : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre n'a pas fourni de cartouches gratuitement aux écoles. Mais je constate que l'on a fait une exception sous ce rapport en faveur du "Collegiate Institute" d'Hamilton. Il me semble que toutes ces institutions devraient être traitées sur un pied d'égalité.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il doit s'agir ici de jeunes gens ayant plus de 18 ans et formant déjà partie de l'un des corps de la milice. La loi fixe la limite d'âge, et c'est pour cette raison que nous ne pouvons accorder des habillements, de l'argent ou des munitions à des enfants n'ayant pas atteint l'âge fixé par le statut. Dans ce cas-ci, il s'agit d'un corps de volontaires, et les fusils leur ont été livrés conformément aux dispositions de l'Acte de la milice.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai ici les rapports du tir exécuté par les élèves du corps senior du "Collegiate Institute" d'Hamilton. Ils font partie de l'association de tir régulière et s'exercent sur les champs de tir à longue distance. Les élèves du corps junior pratiquent avec des cartouches plus

faibles. J'ignore si ces munitions ont été fournies gratuitement ou non. Le tir exécuté par ces élèves se fait à 200, 500 et 600 verges, avec sept cartouches à chaque distance. Sur un nombre de points maximum de 105, ils ont obtenu des résultats variant entre 68, 54, 46, 45, 37 et ainsi de suite, à 200, 500 et 600 verges de distance. Dans un concours de sept coups, à tir rapide, à 500 verges, ils ont très bien tirés. Sur un nombre de points maximum de 35, un en a fait 26 ; un autre 18, d'autres 17, 19, 15, 17 et 11. Les résultats sont tous très satisfaisants. Bien que ces jeunes gens soient encore au collège, ils se servent de fusils à longue portée et tirent sur des cibles à longue distance. Les plus jeunes emploient des cartouches plus faibles, et les résultats obtenus sont très remarquables pour des enfants de 12 à 14 ans, si bien que je les ferai connaître à la Chambre plus tard.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il l'intention de se faire conférer l'autorité nécessaire pour fournir des munitions aux différentes écoles dans tout le pays ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons le droit de le faire, mais ce sont les munitions qui nous ont manqué jusqu'à présent. Ces cartouches sont fabriquées à Québec. Mais l'année prochaine, grâce à l'augmentation dans la capacité de production de la fabrique, nous espérons pouvoir fabriquer au delà de 2,000,000 de cartouches.

M. FOWLER : Avez-vous vendu ces cartouches aux élèves du collège d'Hamilton, ou les avez-vous fournies gratuitement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elles n'ont pas été fournies gratuitement.

M. FOWLER : Ainsi, ce n'est pas parce que vous en manquiez que les autres écoles ont été incapables d'en obtenir, puisque vous les avez vendues dans ce cas-ci ? Puisque que vous en avez approvisionné la classe senior gratuitement, pourquoi n'avez-vous pas fait de même pour la classe cadette ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai expliqué que la classe senior se prévalait des dispositions de la loi et des règlements, tandis que la classe cadette ne le pouvait pas.

M. FOWLER : Le ministre va-t-il se faire autoriser à approvisionner également la classe cadette ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le nouveau bill donne ce droit. Je ne puis dire ce soir si le projet de loi dont j'ai parlé pourra être soumis à la Chambre durant la présente session.

M. INGRAM : Il est ridicule de fournir la classe junior de cartouches gratuitement et d'obliger les cadets à les payer. On ne peut alléguer le danger comme raison de cette conduite ; car ce qui est dangereux pour les uns l'est autant pour les autres. Je regrette que le ministre soit incapable de nous dire d'une manière certaine s'il va soumettre son bill durant la présente session. L'année dernière, il nous a promis de faire amender l'acte de la milice de manière à pouvoir fournir des cartouches gratuitement à ces jeunes gens. Il y a aussi plusieurs autres choses qui devraient être fournies à ces corps de cadets. Ainsi, les fusils actuels sont trop lourds pour eux, et l'honorable ministre le dit lui-même dans son rapport. On devrait s'occuper davantage de ces corps de cadets. J'espère que le ministre de la Milice ne perdra pas de vue l'importance qu'il y a pour ces jeunes gens de prendre part à des exercices militaires réguliers, quand bien même ils ne dureraient qu'un seul jour, en prenant les mesures de précaution nécessaires pour que les parents de ces enfants leur permettent d'y assister. Cette question mérite d'être prise en considération par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député et de ceux qui, comme lui ont insisté sur l'importance qu'il y avait de s'occuper de ces cadets. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que la constitution laisse aux provinces le contrôle absolu en matière d'éducation, et cette question est jusqu'à un certain point de leur ressort. Je suis en frais de conclure certains arrangements avec quelques-uns des chefs de ministères de l'éducation dans les provinces, dans le but d'en arriver à une entente pouvant nous permettre de faire un peu plus pour favoriser le projet que l'honorable député et moi-même avons à cœur.

M. HUGHES (Victoria) : C'est là un sujet sur lequel je me propose de revenir lorsque cette question sera discutée plus longuement, mais comme nous sommes sur un item concernant les exercices annuels et que ces exercices sont à la veille d'avoir lieu, je me permettrai de donner à l'honorable ministre certains conseils qui, s'ils ne font pas de bien ne feront toujours aucun tort. Même avec les officiers très capables qui sont sur les lieux, les exercices de tir à la cible que nous avons sont presqu inutiles. Actuellement les hommes se rendent sur les champs de tir et s'exercent à volonté. Ce que le ministre devrait faire, ce serait de donner des instructions pour que tous ses officiers exigent de leurs soldats non seulement le tir à la cible, mais se rendent eux-mêmes sur le terrain et leur enseignent la meilleure manière de profiter de ces exercices. Après ce cours préliminaire, les officiers ou les sous-officiers devraient accompagner les soldats sur le champ de tir à longue distance et diriger le tir chacun leur tour, car c'est par la pratique que l'on apprend. C'est très bien de don-

ner des instructions, mais si l'officier ne dirige pas lui-même ses hommes dans l'exercice du tir, il lui manquera toujours quelque chose.

J'ai eu l'occasion de les voir moi-même à l'œuvre, principalement l'année dernière, lors des exercices annuels qui ont eu lieu à Niagara, je ne dirai pas que ce que j'ai vu faire là était inutile, mais cela aurait pu être mieux. Je fais ces remarques à l'honorable ministre afin qu'il puisse les mettre en pratique durant les prochains exercices, s'il croit qu'elles le méritent.

Maintenant, je voudrais demander au ministre s'il a songé non seulement à confier des fusils à toutes ces associations, et à placer une couple de carabines dans chacune des écoles du pays, pour l'usage des élèves, mais encore à placer un fusil entre les mains de tout citoyen intelligent du Canada, suivant les circonstances ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le ferais avec plaisir, mais quand le crédit destiné aux fusils n'est que de $35,000, ce projet est assez difficile à réaliser.

M. CLARKE : Je crois avoir compris qu'une partie de ce crédit a été dépensé pour les musiques militaires.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudrait-il nous donner quelques renseignements à ce sujet ? Sur quel principe cette aide est-elle accordée, et quelles sont les fanfares qui en ont bénéficié ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le montant qui leur est accordé dépend du nombre d'hommes qui les composent et de son efficacité. Elle est de $25 jusqu'à concurrence de $100. Elle est accordée à toutes les musiques militaires du pays.

M. CLARKE : Qui juge de leur efficacité?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'officier commandant. Il est possible que ce soit aussi le commandant de district ou un officier de l'état-major. Mais ordinairement je crois que c'est le commandant de district.

M. SPROULE : Quel âge doit avoir un enfant pour faire partie du corps des cadets ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Douze ans.

M. SPROULE : Depuis l'âge de douze ans et au-dessus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : Au risque de devenir quelque peu impopulaire, j'ai longtemps entretenu l'idée que l'on pouvait pousser trop loin cet esprit militaire. Il est certain que la conduite que nous avons adoptée à ce sujet est de nature à développer le sentiment militaire dans tout le pays, et que nous sommes en frais de détourner la jeunesse de toutes les autres carrières industrielles. Je remarque que ces cadets sont très populaires dans les villes et les villages. Sans doute c'est là que l'on doit s'attendre à les voir populaires, mais je remarque également que les jeunes gens des petites villes et des villages ainsi que les enfants qui fréquentent les écoles de campagne y prennent goût rapidement, et l'on semble être animé du désir sans cesse grandissant de faire partie de quelque association militaire. Ce désir fait naître chez un grand nombre le besoin de se diriger vers un champ plus vaste où ils pourront être plus intimement liés avec les associations militaires qu'ils ne le sont dans les villages ou les écoles de campagne. Je considère qu'il existe actuellement trop d'attraits pour attirer la jeunesse des campagnes vers les villes et lui faire renoncer à l'agriculture. Le militarisme est au nombre de ces attractions qui pourraient finir par prendre des proportions alarmantes à l'avenir, c'est pour cette raison que je me permets de jeter un cri d'alarme.

Bien que tout ceci soit fait dans un bon but, cette conduite pourrait bien avoir pour résultat de créer un engouement dont les proportions dépasseraient nos prévisions et dépasseraient la limite à laquelle il est bon qu'elle s'arrête pour ne pas nuire aux intérêts du pays. Nous devons être prudents et ne pas trop encourager ce mouvement, car s'il continue d'accomplir à l'avenir les progrès qu'il a faits dans le passé, il pourrait constituer un danger pour notre pays ; nous ne pourrons pas toujours le réprimer à volonté et il échappera à notre contrôle. Il est certain que c'est aujourd'hui là une des choses qui offre le plus d'attraits à la jeunesse des campagnes et qui contribue à entraîner loin de leurs familles une foule de jeunes gens avant l'âge auquel ils devaient partir, tant dans leur propre intérêt que dans l'intérêt de leurs parents et de leurs succès dans la carrière qu'ils devaient embrasser.

M. BENNETT : S'il n'existe aucun règlement exigeant que les fusils d'un bataillon soient laissés aux quartiers généraux de ce bataillon, je voudrais demander à l'honorable ministre de se rendre à la demande qu'on lui a faite de laisser ceux des deux compagnies qui ont leurs quartiers généraux dans la ville d'Orillia à ce dernier endroit. Dans les villes il est beaucoup plus facile de faire naître un sentiment favorable à la milice, car les militaires cultivent ce sentiment. Dans la ville d'Orillia de nombreuses joutes amicales ont lieu entre les miliciens et les membres des associations de tir, mais comme les fusils sont conservés dans la salle d'armes de Barry, où se trouvent les quartiers généraux du bataillon, ces deux compagnies ont été privées de l'avantage de pouvoir prendre part aux exercices du tir à la cible comme le font les soldats d'autres compagnies, appar-

tenant au même bataillon. Je voudrais que ces compagnies aient leurs fusils, et comme la salle d'armes qui existe à cet endroit n'est pas dans un aussi bon état qu'on pourrait le désirer, je me permettrai d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait qu'il y a dans l'édifice occupé par le bureau de poste ainsi que par d'autres bureaux publics, une grande chambre dont on ne paraît pas se servir la plupart du temps, et qui pourrait être utilisée pour y serrer les fusils.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'approuve entièrement ce que vient de dire l'honorable député. Je considère que l'on a eu tort de créer ces quartiers généraux de bataillons et j'admets la chose en toute franchise. Quand je pris la direction du ministère, l'officier commandant semblait atteint d'une véritable terreur au sujet de la distribution des nouveaux fusils. Il paraissait croire que ces fusils devaient être tenus enveloppés continuellement dans la flanelle, et que les miliciens ne devaient obtenir la faveur de les voir qu'une fois par année. Nous avons fait disparaître ce préjugé, mais on était généralement convaincus à cette époque que les fusils ne devaient pas être distribués tant qu'il n'y avait pas une salle d'armes centrale munie d'un armurier. Dans le même temps, nous avons construit un certain nombre de salles d'armes, et je suppose que l'on se croit dans l'obligation de les utiliser, mais la proposition de l'honorable député (M. Bennett) est parfaitement raisonnable, et je vais voir s'il y a moyen de faire ce qu'il demande.

M. HUGHES (Victoria) : La théorie dont parle le ministre est née de cette fable que, aussitôt après avoir tiré une cartouche à la cordite, il faut nettoyer le fusil dont on s'est servi. J'en ai un dont je me sers depuis 1899 sans l'avoir jamais nettoyé.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. HUGHES (Victoria) : Il m'appartient. Il n'a pas été nettoyé un seule fois, et cependant, il fait encore mouche. Il a tiré plusieurs mille rondes et il est encore bon.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il en est généralement ainsi.

M. HUGHES (Victoria) : Je regrette que le ministre n'ait pas répondu aux observations du député de Grey-est par rapport à l'idée de créer parmi la jeunesse de ce pays le goût des armes. Pour moi, je voudrais le voir régner chez tous nos garçons et même chez toutes nos filles ; alors nous n'aurions plus à redouter le militarisme. On invite les Canadiens à faire partie de notre milice régulière et ils refusent, tandis que dans une région plus éloignée, où le goût des armes est plus développé, ils se font volontaires avec enthousiasme.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je me suis abstenu de repondre au député de Grey-est parce que je savais le député de Victoria beaucoup plus en état que moi de le faire.

M. SPROULE : Afin d'être mieux compris, je citerai un exemple. Passant près d'une école rurale, il y a quelque temps, j'aperçus un certain nombre de garçons de neuf à quatorze ans qui portaient chacun un petit fusil de bois et marchaient au commandement d'un tout petit bonhomme en fumant la cigarette comme des diables.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. SPROULE : C'était vraiment à faire croire qu'on leur avait inspiré trop tôt le goût d'apprendre à tirer et qu'ainsi on avait fait naître chez eux d'autres habitudes de la vie militaire.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a trente-sept ans que je porte un fusil et je n'ai jamais connu ce que c'est qu'une cigarette ou une pipe. On peut donc manier les armes sans fumer.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : On ne peut s'attendre à ce que tous les militaires ressemblent à l'honorable député de Victoria, il y en a très peu comme lui.

M. INGRAM : Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'il ne faudrait pas encourager nos jeunes gens à faire partie du corps des cadets. Je prétends qu'il faudrait les y encourager dans le but de développer en eux le goût des armes, et surtout de les discipliner et de leur tremper le caractère. Si l'honorable député de Grey-est voyait un élève à son entrée dans le bataillon scolaire de notre Collegiate Institute et le revoyait quinze jours après, il trouverait que cet élève s'est beaucoup amélioré.

Quelques VOIX : Très bien !

M. INGRAM : Le bataillon scolaire fait naître l'esprit de discipline, il donne aux élèves un maintien qu'ils gardent toute leur vie et il leur inculque des notions d'art militaire qui leur seraient utiles le jour où ils seraient appelés à la défense de la patrie. Il faudrait donc favoriser la formation de ces bataillons-là. Je pense, d'ailleurs, que les parents des élèves sont de cet avis. L'instruction du bataillon d'élèves de Saint-Thomas a discipliné ces derniers de façon à mériter, de la part des commandants, les plus grands éloges. Mon honorable ami voudra bien remarquer qu'il pourrait y avoir de ces bataillons dans les villages comme il y en a dans les villes et que les élèves y prendraient des habitudes tout autres que celle de fumer la cigarette.

Quelques VOIX : Très bien !

M. SPROULE : Ceux qui connaissent les districts ruraux admettent que la vie mili-

taire en attire la jeunesse trop tôt vers les villes. C'est une des raisons de la dépopulation des campagnes, de ce mal que nous cherchons à faire disparaître.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de Grey-est combat sa prétention sous prétexte de la défendre. Si c'est l'art militaire qui attire la jeunesse des campagnes vers les villes, elle n'aura plus besoin de se déplacer pour s'y livrer quand on l'aura mise à même de s'exercer dans les campagnes. Je suis fier de lui dire—et le brave et savant député d'Haldimand peut confirmer ma déclaration—certains bataillons ruraux ont tout aussi bien figuré que n'importe quel bataillon de Toronto ou d'aucune autre ville, à la revue militaire qui eut lieu à Toronto, il y a deux ans.

M. SPROULE : Etait-ce la conséquence de la création de bataillons scolaires ?

M. HUGHES (Victoria) : J'avais moi-même l'honneur de commander un des premiers régiments qui se soient vus là dans cette circonstance, et je prie l'honorable député de Grey-est de vouloir bien le croire, la supériorité de ce régiment-là dépendait de ce que, avant d'en faire partie, plusieurs de ses soldats s'étaient entraînés dans les écoles. Le tiers des soldats d'une compagnie et la moitié d'une autre s'y étaient exercés avant d'aller au camp. L'honorable député de Grey-est a très bien fait de signaler le grand avantage de cet entraînement. Où trouver des gens plus respectueux de la loi et plus paisibles que les vieux soldats de ce pays ? Jamais le désordre n'entre chez eux, si ce n'est peut-être quelque jour où l'on fêtera le paiement de la pension ; à quoi l'honorable député de Grey-est, j'en suis sûr, ne trouvera rien à redire.

La jeunesse d'un pays où règne le goût des armes est toujours plus virile. Comme le dit l'honorable député de Grey-est, le garçon qui se tient la tête levée et les mains hors de ses poches sera un homme, et celui dont le maintien est tout à l'opposé et qui s'en va la chique à la bouche, marche certainement à sa ruine.

J'espère que l'honorable député de Grey-est va reconsidérer la conclusion à laquelle il est arrivé lorsqu'il a vu ces jeunes gens dont il parle, se promener en fumant la cigarette. Je m'étonne qu'il ne les ait pas arrêtés afin de leur faire une morale. Cependant, qu'il leur donne un Union Jack et qu'il fasse cadeau d'un nouveau casque à leur instructeur pour les récompenser du succès obtenu et je suis sûr que ces garçons-là ne fumeront plus.

M. SPROULE : L'honorable député de Victoria peut certainement donner beaucoup de bons avis, mais je ne crois pas qu'il ait encore rien dit d'assez logique pour me faire changer d'opinion. Les exercices militaires font paraître un jeune homme plus viril, c'est fort bien ; mais sous plus d'un rapport, notre jeunesse n'a rien à y gagner. L'honorable député pense que j'aurais pu faire une morale à ces garçons-là. Je lui ferai remarquer que, n'ayant pas autant que lui l'habitude de faire des morales, je suis peut-être excusable de m'en être abstenu dans cette circonstance.

M. INGRAM : Je me permettrai de dire que si l'on donne à notre jeunesse l'instruction dont on vient de parler le commandant général n'aura plus besoin de faire de remarques comme celle-ci que je trouve dans son rapport :

Par exemple, cette année, à Niagara-sur-le-Lac, sur 1,054 sous-officiers il n'y en avait pas moins de 440 qui portaient les chevrons pour la première fois. Ce n'est certes pas sur un entraînement de ce genre qu'on peut compter pour former une milice qui soit effective en temps de guerre. Il en est de certains officiers comme de certains sous-officiers.

Milice—Dépenses casuelles, $22,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ce crédit se compose comme suit : Impressions et papeterie, $13,000 ; arpentage militaire, $4,000—cet arpentage a été fait par les élèves du Collège militaire royal sous la direction d'un officier compétent du collège ; il a été commencé il y a quelques années et il s'est continué depuis ; blessures reçues aux exercices militaires annuels, y compris maladies et accidents arrivés aux soldats, et aussi aux chevaux, dans certains cas, $2,000; frais de télégraphie, de justice et autres, $3,000. C'est le crédit qu'on a coutume de voter.

Collège militaire royal, $75,000.

L'honorable M. TISDALE : C'est le même crédit que l'année dernière, on n'y a rien changé, je suppose ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est le même.

M. TAYLOR : Je vois à la page Q—83 du rapport de l'auditeur général qu'on a payé $3,288 à M. R. Crawford pour du charbon. A-t-on acheté ce charbon sur soumissions et par contrat signé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. TAYLOR : On a payé à Livingston et frères, $7,201 pour uniformes. A-t-on également acheté ces uniformes sur soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Non. Il n'est pas possible de le faire, parce que les uniformes sont confectionnés sur mesure. Nous avons respecté la coutume qui a toujours été suivie depuis l'établissement du Collège.

Défense d'Esquimalt, $114,703.

Le MINISTRE DE LA MILICE : C'est le crédit ordinaire. Il dépend d'une convention passée entre ce gouvernement et le gouvernement impérial, dont la teneur a

été dans un rapport déposé sur le bureau de la Chambre il y a deux ans.

M. SPROULE : Cette dépense doit se répéter durant un certain nombre d'années. Combien de temps doit durer cette convention ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Dix ans, je crois.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a eu dans la presse en général, surtout dans celle de la mère patrie, beaucoup de discussions au sujet du manque d'entente entre le Canada et ses généraux commandants. S'il nous faut en juger par le verdict prononcé par presque tous ces généraux, chacun d'entre eux a trouvé que son prédécesseur ne valait rien du tout. Discutez cette question avec n'importe quel officier impérial de haute valeur dans la métropole, et il vous dira que les généraux que l'on envoie dans ce pays appartiennent à l'un de trois types différents.

A l'un de ces types se rattachent l'officier occupant le second rang dans le commandement de quelque régiment d'élite et que l'on envoie au Canada pour le faire disparaître, et ne pas avoir à lui donner le commandement de ce fameux régiment. Un autre nous est envoyé parce que l'on désire là-bas continuer à le porter une année ou deux de plus sur le bordereau de la paye intégrale. Un autre est un tel cerveau brûlé de nature qu'il n'y a pas de place pour lui dans le service là-bas, et voilà pourquoi on l'expédie vers le Canada. Dans un autre cas, un de ces généraux est venu ici aux fins de se servir de la milice canadienne comme d'un tremplin pour arriver au poste de commandant en chef dans le service impérial. Pour la première fois dans l'histoire, nous avons en Canada un général qui a été envoyé ici par les autorités impériales en raison de ses qualités supérieures. Je n'hésite donc aucunement à encourager cette Chambre à augmenter sa solde. Je suis tout à fait en faveur d'avoir pour commander notre milice, un officier formé à la discipline impériale, mais je suis en même temps absolument en faveur d'une réforme dans la manière de former un officier impérial.

Que dans plusieurs cas ces officiers n'aient pas eu de succès en Canada, cela ne peut pas être nécessairement attribué à quelque faute de la part du peuple canadien, mais bien à ce que la solde n'est pas suffisante pour tenter un officier réputé compétent à remplir ce poste, et l'on nous a envoyé des hommes inférieurs. C'est ce que vous diront des officiers occupant un rang élevé dans le service impérial en Angleterre. Mais nous avons aujourd'hui un officier général commandant qui fait honneur au service impérial et à l'empire britannique, soit à titre de gentilhomme, soit à titre de soldat, et ce serait avec beaucoup de plaisir que je verrais sa solde portée au chiffre qu'elle devrait atteindre. S'il en était ainsi, nous pourrions espérer que l'on nous enverrait des hommes compétents pour prendre le commandement de notre milice.

L'honorable M. TISDALE : Depuis que mon honorable ami a eu la direction du département de la Milice, le traitement du commandant général a été porté à une somme qui, d'après nous, devrait encourager des officiers, tels que celui que nous avons maintenant, à accepter le poste. Quant aux anciens commandants, je ne pense pas que les bavardages que mon honorable ami a entendus en Angleterre puissent s'appliquer à eux aucunement. Je ne pense pas non plus qu'il soit judicieux de répéter des critiques de cette nature sur le compte des officiers qui ne sont pas à la tête de notre milice, mais qui nous ont rendu de bons services lors de leur passage en ce pays. Quand nous avons étudié la question des appointements, nous avons mis en regard la somme que ces officiers reçoivent dans les autres colonies, et nous avons augmenté la nôtre en proportion, et je comprends que l'officier présentement en Canada, savait quel traitement serait attaché au poste quand il l'a accepté, et que ce traitement soutient avantageusement la comparaison avec ce que paient les autres colonies.

M. HUGHES (Victoria): Je n'ai d'excuses à présenter ni à cette Chambre ni à qui que ce soit pour ce que j'ai affirmé. Que l'honorable député me permette de lui dire qu'il n'a pas été assez longtemps ministre de la Milice pour être très bien renseigné. Voyez ces généraux ; le fait qu'ils n'ont pu marcher la main dans la main avec les diverses administrations du Canada a eu un mauvais effet pour ce pays en plus d'une manière. Il est à ma connaissance que cette question a été tout récemment discutée en Angleterre, et si l'on a cru devoir discuter ainsi à ce sujet la faute n'en peut être attribuée au populaire gouvernement canadien. Cette remarque s'applique aux gouvernements antérieurs tout comme à celui du jour. Quant à l'augmentation du traitement, j'ai été le premier à soulever la question et j'ai lutté jusqu'au bout.

J'avais constaté que la petite colonie de la Nouvelle-Galles-du-Sud accordait à son officier commandant une solde plus élevée que celle que payait le Dominion qui a une population de 5,000,000 et d'immenses ressources. Aujourd'hui nous devrions encore augmenter les appointements du commandant général. Je prétends que nous avons d'excellentes raisons de porter ces appointements à la somme qu'elle devrait être et encourager non seulement cet officier à rester au Canada, mais d'autres officiers également doués à venir en ce pays.

L'honorable M. TISDALE : Si l'honorable député (M. Hughes, Victora) prend sur lui de dire ces choses comme opinions personnelles, il va sans dire qu'il en porte la responsabilité. Mais j'avais cru comprendre

que ce qu'il avait dit d'abord n'était qu'une répétition de rumeurs entendues par lui en Angleterre. S'il parle d'après sa propre expérience et ses sentiments personnels, je n'ai rien à dire. Mais je dirai que les officiers qui nous sont venus d'Angleterre ont été, en règle générale, des hommes capables et qu'ils ont rendu de bons services à ce pays en contribuant pour beaucoup à mettre notre milice à cette condition splendide dans laquelle elle se trouve maintenant. Et je puis ajouter, cela n'améliorera pas la position de ce pays et ne rendra pas plus favorable l'opinion que l'on a du Canada en Angleterre de soulever toutes ces questions par rapport à des officiers qui ont servi notre pays pendant un certain temps et qui sont allés rejoindre leurs régiments et reprendre le rang auquel ils avaient droit en Angleterre.

M. SPROULE : Comme je ne suis pas militaire, que l'on me permette de dire ce que, d'après moi, beaucoup de Canadiens pensent à ce sujet. Pour un grand nombre il demeure inexplicable que pendant une certaine période de temps suivant immédiatement son arrivée en ce pays, on n'a que de hautes louanges pour presque chaque officier général commandant envoyé ici, ce qui nous porte à penser que nous avons le meilleur officier commandant possible ; puis, après un certain laps de temps, surgissent les mécontentements et les murmures, lesquels vont en augmentant, de sorte que cela doit être très désagréable au commandant général s'il essaie de demeurer ici jusqu'au bout de son engagement. Je crois que l'opinion générale est que nous avons eu quelques bons généraux, malgré que l'on ait manifesté du mécontentement avant leur départ du pays. L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a dit—je ne me rappelle plus s'il a dit que c'était un des bruits entendus de l'autre côté de l'océan—que les généraux rencontraient ici des difficultés dans l'exercice de leur commandement.

Comme on pourrait peut-être appliquer cette épithète de " snag " à l'honorable ministre de la Milice, je me permettrai de demander à l'honorable député (M. Huges, Victoria) de nous dire qui il a entendu désigner par cette expression.

M. HUGHES (Victoria) : Je n'ai certainement pas fait allusion à l'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) qui, je regrette de le dire, s'est montré passablement flagorneur à l'endroit de certains membres de cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On me permettra peut-être de dire un mot, à cette phase de la discussion. Il y a beaucoup de vrai dans ce que l'honorable député de Victoria dit au sujet de la solde accordée au commandant général. Il est certain que les autres colonies de l'empire britannique paient plus cher que le Canada les services d'un officier de même grade. Je ne crois pas, cependant, que ce détail soit de nature à établir une grande différence dans les mérites mêmes de ces officiers.

M. HUGHES (Victoria? : Mais oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A mon sens, le Canada occupe une place tellement imminente parmi les colonies de l'empire britannique, que la position de commandant général de notre milice est très recherchée par les officiers de l'armée anglaise. Je connais un homme qui a refusé d'occuper une position qui lui aurait rapporté une solde plus considérable, pour venir au Canada remplir les fonctions de commandant en chef de notre milice. Voilà ce qui prouve l'exactitude de mon affirmation. Mais on ne peut invoquer cela comme argument sérieux, lorsqu'il s'agit de discuter si l'officier commandant notre milice reçoit des appointements assez élevés. A mon avis, cette question mérite d'être étudiée ; mais, aupourd'hui, je veux simplement répéter ce que j'ai dit, l'autre soir. Je ne tiens pas à recommencer cette discussion, mais on me permettra peut-être de répéter une explication que j'ai donnée à une séance précédente : les officiers qu'on nous a envoyés pouvaient être de bons soldats, mais ils ne possédaient pas cette expérience qui leur eût permis de remplir les fonctions délicates et difficiles de commandant de la milice dans un pays jouissant d'un gouvernement autonome. La plupart de ces officiers—je pourrais dire tous—sont des soldats de l'armée régulière, habitués à commander à des soldats réguliers, et ils n'ont jamais fait partie du personnel du ministère de la Guerre en Angleterre ou dans aucun autre pays. Je n'ajouterai rien de plus sur ce sujet.

M. INGRAM : Je voudrais demander à l'honorable ministre si, par cette appréciation générale, il a l'intention de faire allusion aux recommandations contenues dans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Par le commandant général ?

M. INGRAM : Oui, et par tous les autres officiers qui ont suggéré certaines réformes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Si je ne me trompe, l'item 83 reste en suspens.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si l'on ne soulève aucune objection, nous allons nous occuper du budget du ministère des Douanes. Si la gauche s'y oppose, nous n'insisterons pas. Nous pourrions peut-être consacrer une demi-heure à l'examen de ces crédits.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces item ne peuvent donner lieu à dicussion.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Malheureusement, un certain nombre de députés qui sont spécialement intéressés à ce budget, et qui en connaissent tous les détails, sont absents, ce soir. Il nous sera peut-être impossible d'expédier beaucoup de besogne à cette séance-ci. Mais si l'honorable ministre (sir William Mulock) désire procéder, nous pourrons discuter ces crédits jusqu'à onze heures.

L'honorable M. TISDALE : Nous croyions que la discussion des estimations du ministère de la Milice occuperait toute la soirée.

Douanes—Appointements et dépenses éventuelles dans les différents ports des provinces et des Territoires du Nord-Ouest, $1,059,865.

M. SPROULE : Il y a une augmentation de $80,000 dans ce crédit. Cela exige des explications complètes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, cette augmentation est considérable, mais je sais que la Chambre va voter sans hésiter le crédit en question. Il nous faut de l'argent pour administrer le ministère des Douanes. Je ne sache pas qu'on puisse nier cela. Le volume des affaires s'étant développé, on ne peut espérer administrer ce ministère en ne dépensant pas plus que par le passé. Je puis dire que si nous demandons cette année $100,000 de plus que l'an dernier, ce crédit n'est augmenté en vérité, que de $50,000, parce que je demanderai un crédit supplémentaire de $50,000 pour l'exercice courant. Ce crédit constituera une augmentation pour les dépenses du dernier exercice, mais nous en avons besoin pour répondre aux exigences de notre commerce qui s'est développé d'une façon extraordinaire.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut-il nous expliquer en quoi consiste cette augmentation de $80,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il nous faut $16,800 pour faire face aux dépenses éventuelles des différents ports. Il y a aussi des dépenses supplémentaires pour le camionnage des marchandises, pour différents item de ce genre. Les frais de poste représentent une augmentation de $6,000 environ, par suite de l'accroissement du volume des affaires.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Le ministre veut-il nous dire en quoi le camionnage des marchandises se rapporte à son ministère ?

Le MINISTRE DES DOUANES : En vertu de l'acte, une caisse de marchandises sur dix doit être examinée. La loi prescrit qu'un colis de marchandises sur dix sera porté à l'entrepôt de douane pour y être inspecté. S'il n'y a que deux colis, l'un d'eux doit être porté à l'entrepôt pour examen. Le département se charge du camionnage de ces marchandises portées à l'entrepôt douanier et comme il y a une forte augmentation de la quantité des marchandises importées, les frais de camionnage ont augmenté en proportion.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle proportion de ce montant est pour le camionnage ?

Le MINISTRE DES DOUANES : : Les dépenses imprévues au port de Montréal s'élèvent à $3,850 de plus, dus en grande partie à l'augmentation des frais de camionnage par suite du développement des affaires. Il y a une dépense additionnelle de $2.50 par jour, appointements du préposé à la livraison des connaissements de la douane à l'entrepôt d'examen. Les dépenses imprévues à ce port s'élèvent pour les huit mois expirés le 28 février 1903 à $10,517, c'est-à-dire au taux de $15,775 pour l'année. Le crédit, l'année dernière, n'était que de $12,650, et nous jugeons qu'il est à propos de l'élever à $16,500. Voilà pour le port de Montréal. Je vais vous donner quelques chiffres montrant pourquoi il nous faut cette augmentation. Les recettes de la douane à Montréal en 1900-1 ont été de $8,981,787; en 1901-2, elles se sont élevées à $9,965,366. Il y a donc eu une augmentation d'à peu près $1,000,000. Dans les huit mois expirés le 28 février 1903, les recettes ont été de $7,816,620, soit au taux de $11,724,930 par année. Les frais de perception en 1900-1 ont été de $1.72, tandis qu'en 1901-2, ces frais ont été de $1.55. Je donne ces chiffres afin de faire voir que si les dépenses imprévues augmentent, c'est entièrement la suite de l'augmentation des affaires; et que si la dépense est plus forte, la proportion pour cent des frais de perception diminue. Puis il y a une dépense additionnelle de $500 à la douane d'Ottawa en grande partie pour le camionnage.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne nous a pas donné les détails de la dépense à Montréal.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas ces détails, et je ne sais trop si je pourrais les fournir. Mais l'honorable député les trouvera pour la plupart dans le rapport de l'Auditeur général.

M. CLANCY : L'honorable ministre pose le principe que s'il se produit une forte augmentation des sommes perçues à Montréal, il s'ensuit nécessairement une augmentation proportionnelle des frais de perception. C'est une très forte augmentation pour la ville de Montréal que $16,000, par suite de cette augmentation des recettes. Nous tiendrions à avoir les détails.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il nous donner les chiffres de la dépense totale au port de Montréal pour les années 1896 et 1902, les années pour lesquelles il a fait la comparaison de la proportion pour 100 ? Cette comparaison des proportions est décevante. La dépense n'est pas plus grande pour une entrée d'un milion de dollars que pour une entrée de cent dollars. Le

labeur est virtuellement le même. Les importations peuvent être plus considérables pour 1902, mais cela ne fait pas plus d'ouvrage pour le bureau. Il y a les mêmes écritures à faire dans les deux cas. Ce qu'il devrait nous donner ce sont les chiffres des dépenses au port de Montréal pour les deux années en question, comparés avec ceux de l'année dernière, et non les proportions pour 100.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous parlons en ce moment des dépenses imprévues, dans lesquelles il se produit une augmentation de $16,800, et j'ai donné le chiffre de l'augmetation au port de Montréal, comme illustration des item qui composent cette somme. Il ne s'agit pas de faire connaître quel est le chiffre des importations à Montréal, mais simplement en quoi consistent les dépenses imprévues. Elles ne comprennent pas les appointements des fonctionnaires, mais simplement les déboursés nécessaires pour le bureau auxquels il faut pourvoir.

M. TAYLOR : J'aimerais que l'honorable ministre nous fournît les chiffres de la dépense à Montréal en 1896 et 1903.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je donnerai les chiffres pour le port de Montréal, comme je les ai, séparément. L'honorable député dit qu'il ne faut pas plus d'écritures pour la perception d'un fort montant que pour celle d'un montant plus faible.

M. TAYLOR : C'est-à-dire s'il n'y a qu'une entrée à faire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le reconnais bien ; mais il y a autre chose que cela. L'honorable député me demande de faire une comparaison entre les années 1894-5 et 1895-6 et l'année dernière. Voici les chiffres :

| | |
|---|---|
| Entrées, à l'arrivée— | |
| 1894-95 | 501,357 |
| 1901-02 | 785,512 |
| Augmentation, 56 pour 100. | |
| Entrées, au départ— | |
| 1894-95 | 90,130 |
| 1901-02 | 226,382 |
| Augmentation, 151 pour 100. | |
| Rapports de chemins de fer, à l'entrée— | |
| 1894-95 | 438,982 |
| 1901-02 | 705,997 |
| Augmentation, 60.8 pour 100. | |
| Rapports de chemins de fer, à la sortie— | |
| 1894-95 | 135,739 |
| 1901-02 | 256,475 |
| Augmentation, 88 pour 100. | |

M. CLANCY : Que sont ces rapports des chemins de fer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Tous les manifestes des chemins de fer sont envoyés et doivent être examinés et passés. Tout cela exige des écritures.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit il y a un instant qu'il n'augmentait pas les appointements. Veut-il dire maintenant que cette somme est destinée à payer les commis qui font la besogne supplémentaire ? Il dit qu'il y a une forte augmentation dans le nombre des rapports de chemins de fer à examiner : ce crédit est-il destiné en partie à payer les appointements des employés surnuméraires de ce bureau ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, il nous a fallu retenir les services d'un plus grand nombre d'employés, à mesure que les affaires ont augmenté.

M. CLANCY : Alors, ce crédit est en partie pour solder les appointements ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne me suis peut-être pas expliqué clairement. Ce crédit se trouve augmenté de $80,000, dont $16,000 pour dépenses imprévues dans les divers bureaux, surcroît de dépenses qu'on désigne sous le nom de dépenses imprévues.

Le reste est destiné à payer les appointements, et j'allais m'occuper de cela plus tard. Je ne donne maintenant que l'augmentation de l'imprévue à Montréal. Elle consiste dans l'accroissement du nombre des employés requis pour ce travail supplémentaire ainsi que des dépenses imprévues dans les divers bureaux. Dans le rapport de l'Auditeur général, à la page F-16, l'honorable député trouvera le détail des dépenses imprévues.

M. INGRAM : Pendant que l'honorable ministre a le rapport de l'Auditeur général en main, voudra-t-il se reporter à la page F-16; il y lira ce qui suit :

| | |
|---|---|
| Employés temporaires | $9,353 79 |
| " | 1,197 50 |
| " | 4,220 00 |
| " | 2,577 75 |

Ce sont là tous des employés temporaires. N'y a-t-il pas quelque moyen d'éviter cela et de placer ces employés sur la liste permanente ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A Montréal (je n'ai pas les chiffres sous la main) mais j'oserais dire qu'il y a cent employés temporaires. Je m'avance peut-être trop; mais il y en a certainement plus de cinquante, et peut-être jusqu'à cent qui sont ce qu'on appelle des employés temporaires. Ils n'ont pas subi les examens du service civil et n'ont pas été placés sur la liste permanente par arrêté ministériel. Nombre d'entre eux, bien qu'appelés temporaires, à cause nécessairement de la distinction établie par l'acte, sont en réalité aussi permanents que n'importe quel autre fonctionnaire placé sur la liste permanente. Je serais très heureux de les y placer eux aussi. Ils m'ont prié avc insistance de le faire, et ont même fait jouer des influences pour y arriver, pour la raison très claire qu'un employé temporaire, en vertu de la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui, se voit retrancher

ses appointements en temps de maladie, et n'a pas droit à ses trois semaines de congé. Cela fait que les employés temporaires sont très désireux d'être portés sur liste des permanents. Je leur ai dit que s'ils veulent seulement subir l'examen d'aptitudes requis pour cette fin, je serai des plus heureux de les y porter, car la situation actuelle est une injustice à leur égard. Il y a de ces hommes qui ont été douze ou quinze ans dans le service, et qui sont des fonctionnaires tout aussi fidèles que ceux qui ont été nommés au titre permanent. Nous avons un grand nombre d'hommes qui sont employés l'été et que nous ne pouvons employer l'hiver. Mais je parle en ce moment d'un grand nombre d'autres employés qui ont été dans le service dix ou douze ans, ou plus, qui sont employés temporaires, et qui aimeraient à être portés au tableau des employés permanents. Je leur dis : je ne serai que trop heureux de le faire, si vous subissez l'examen d'aptitude. Je crois bien qu'au sortir de l'école ils auraient été en mesure de subir avec succès cet examen tel que prescrit par l'Acte du service civil; mais ils n'osent pas aujourd'hui se présenter et s'abstiennent de le faire. Mais il y a un emploi auquel nous pouvons les nommer sans qu'ils aient à subir d'examen, c'est celui de douanier. Le percepteur n'a pas à subir d'examen; l'estimateur n'est pas tenu de subir l'examen du service civil; mais il lui faut subir un examen spécial, dont les honorables députés saisiront la raison, puisqu'il doit être un expert sur la qualité et la valeur des marchandises. Il n'y a qu'une autre position à laquelle nous puissions nommer un individu sans qu'il ait passé d'examen, c'est celle de douanier. Dans beaucoup de cas j'ai nommé de ces hommes qui avaient été de fidèles employés à des postes de douaniers. Il n'y a pas de devoirs particuliers attachés à cet emploi. Nous les nommons douaniers et nous leur assignons ensuite telle ou telle fonction. Mais tant que l'acte reste ce qu'il est, exigeant que ces fonctionnaires subissent l'examen du service civil, j'hésite à les placer sur la liste des permanents d'une manière générale; je les engage plutôt à subir l'examen en question.

Nous avons des employés qui ont été depuis des années dans ce service, et qui sont à même de faire le travail aussi bien que des hommes plus jeunes et capables de subir des examens ; et je me suis cru justifiable de nommer un bon nombre de ces vieux fonctionnaires à des emplois de douanier. Mais il en reste un grand nombre qui n'ont pas été ainsi nommés. Ils sont virtuellement permanents, en ce sens qu'ils sont dans le service pour y demeurer. La plupart étaient employés lorsque j'arrivai au ministère, et ils y sont restés. Dans la position où ils se trouvent, s'ils tombent malades, leurs appointements leur sont retranchés pour le temps qu'ils sont absents, le percepteur ne pouvant certifier de leur travail que pour le nombre de jours qu'ils ont été à l'ouvrage.

C'est une injustice pour ces hommes. Naguère, sous l'empire de l'ancien Acte des pensions, il était de plus de conséquence qu'aujourd'hui de ne pas être du service civil ; car un fonctionnaire permanent, rendu à un certain âge pouvait prendre sa retraite et vivre de sa pension. Cela n'existe plus aujourd'hui, puisque, d'après la nouvelle loi, l'administration se borne à retenir, sur les appointements des employés, une somme qu'elle leur remet avec intérêts composés lorsqu'ils quittent le service. Mais il reste toujours cette différence, que les temporaires, au contraire des permanents faisant le même travail qu'eux, ne sont pas payés des journées d'absence pour cause de maladie.

M. SPROULE : Le ministre a donné d'excellentes raisons pour ne pas les placer au tableau des employés permanents ; mais la chose étrange, c'est que nous voyons constamment nommer à des emplois des gens qui n'ont pas subi l'examen. Ce soir, on nous a informé que Martineau n'avait pas subi l'examen et il a commencé avec des appointements de $700 par année.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est là le service intérieur.

M. SPROULE : Quelle différence cela fait-il que ce soit le service intérieur ou le service extérieur, quand l'acte prescrit que pour l'un comme pour l'autre il faudra passer des examens ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.): On peut dire en faveur des membres du service extérieur que plusieurs ont passé l'âge de subir l'examen du service civil. A ma connaissance personnelle, il y a dans le service extérieur nombre d'hommes qui sont tout aussi capables, sinon plus capables que ceux qui ont subi les examens et font partie du service intérieur. Dans le cas de marchandises en transit, ces employés ont à en faire la livraison, et ils doivent tenir un compte exact de ce qui leur passe par les mains ; ils sont employés le soir aussi bien que le jour. J'ai eu quelque expérience, et je sais par observation personnelle qu'il se trouve dans ce service des hommes des plus capables, et règle générale, ils sont loin d'être suffisamment rétribués.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a-t-il décidé de changer le système actuel en vertu duquel les compagnies de transport rémunèrent certains de nos employés de douane pour travail de nuit et travail en dehors des heures régulières ? Le système actuel, si je le comprends bien, ne me paraît pas très satisfaisant.

On en a signalé, je crois, les inconvénients à l'honorable ministre, et j'aimerais à savoir s'il trouve ces représentations bien fondées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il va me falloir faire une demande supplémentai-

re de crédit pour solder les frais de ce service en 1903-4.

Je n'oublie pas la prière que nous a adressée, l'année dernière, l'honorable député, de faire une estimation plus juste de nos dépenses, et je pense qu'il serait très désirable, et certainement plus agréable et commode, de nous dispenser le plus possible de faire des demandes de crédits supplémentaires. Nous avons remis la chose d'année en année; mais les affaires ont augmenté si rapidement, qu'à cette session-ci il va me falloir demander un crédit supplémentaire d'à peu près $100,000 pour payer ces montants aux employés dont parle le chef de l'opposition. Voici ce qui occasionne cette dépense. Les employés du service extérieur travaillent de huit heures du matin à six heures du soir. A tous les ports de frontière, il vous faut des hommes en fonction la nuit, à l'arrivée des trains ou des bateaux, et jusqu'à présent la rémunération de ces employés a été mise à la charge des compagnies de transport. On avait dit à mes prédécesseurs, et on m'a dit à moi-même: Il est du devoir du gouvernement de favoriser le plus possible le commerce, et comme il n'est pas raisonnable d'exiger que les trains ne circulent qu'entre huit heures du matin et six heures du soir, vous devriez payer vous-mêmes vos employés pour se trouver là quand nos trains arrivent. Jusqu'à présent nous avons répondu aux compagnie : Faites circuler vos trains, et nous mettrons nos employés à votre disposition; mais nous le faisons pour votre commodité, et ce sera à vous à les payer. Leur raisonnement était le suivant: Vous reconnaissez qu'il est de votre devoir de faliciter de toutes manières les échanges; vos employés sont là pour la protection du fisc, et c'est le devoir du gouvernement de payer leurs appointements. S'il faut que vos employés soient là le jour et la nuit, c'est à vous de les payer et non à nous. Je n'ai jamais pu trouver à leur répondre à ma satisfaction, et il me semble maintenant qu'il n'est que juste que nous accédions à leur demande. J'ai toujours considéré comme une anomalie que les fonctionnaires du gouvernement fédéral reçussent un salaire des compagnies de transport.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES DOUANES: Les compagnies de transport paient ce montant au percepteur et le percepteur remet à chaque employé la somme qu'il a gagnée. Les compagnies ne paient pas directement les hommes. Il nous faudra demander $100,000 dans les crédits supplémentaires, mais nous serons peut-être en mesure d'économiser, de sorte que nous ne dépenserons pas tout. Connaissant la sagesse et la prudence qui président à la conduite du département en question, la députation se rend compte que nous ne dépenserons pas plus qu'il ne faudra. Dans certains cas la présence d'un douanier sera requise entièrement pour la commodité des compagnies de transport, et dans ce cas la dépense sera mise à leur charge. Par exemple, la Compagnie du Grand Tronc, par suite de la concurrence d'autres compagnies, trouvera commode peut-être d'avoir un douanier canadien à Boston, pour expédier les marchandises en transit. Ce douanier sera là pour la commodité de la compagnie de chemin de fer et nous demanderons à la compagnie de payer ses appointements. Le gouvernement de la république voisine a de ses employés dans certains ports du Canada afin d'assurer les mêmes avantages aux voyageurs à destination des Etats-Unis, et les compagnies de chemins de fer sont chargés de rémunérer ces employés; mais autant que j'ai pu savoir, le gouvernement des Etats-Unis ne demande pas un sou aux compagnies de transport par chemin de fer pour la rémunération des douaniers qui font du service supplémentaire ou de nuit.

C'est le point que l'honorable chef de l'opposition a signalé à mon attention. Cette dépense n'est pas comprise dans ce crédit additionnel ; il faudra l'y ajouter ; et lorsque nous en viendrons à discuter ces crédits supplémentaires, il me sera guère juste de faire la comparaison entre cette demande de crédit, grossie des $100,000, et les crédits correspondants de l'année précédente, lorsque cette dépense était soldée par les compagnies de chemins de fer.

M. TAYLOR : J'avais demandé à l'honorable ministre de nous faire la comparaison entre la dépense totale du département de la Douane en 1895-6 et en 1901-2. Comme il ne l'a pas faite je m'en vais donner les chiffres moi-même. En 1895-6 les crédits étaient de $801,580 pour ce même service pour lequel on nous demande de voter aujourd'hui $1,059,000, ce qui représente une augmentation de $258,000 depuis que l'honorable ministre a entrepris d'administrer économiquement, nous dit-il, ce département. Si nous prenons toutes les dépenses, pour lesquelles il nous demande aujourd'hui $1,301,595, le chiffre correspondant de 1895-6 est de $874,285, soit une augmentation de $427,000, ou de près d'un demi-million (plus de cinquante pour 100) d'augmentation. Il est vrai que les importations ont augmenté quelque peu et de plus fortes sommes ont été perçues. Mais parce que les recettes sont plus fortes, il n'est pas nécessaire de dépenser un demi-million en surnuméraires pour les percevoir. Au port de Gananoque, où les affaires ont probablement doublé, le même employé qui avait fait la besogne en 1895-6, l'a faite l'année dernière. Les frais de perception n'ont pas augmenté ailleurs ? Parce qu'un homme qui importait pour cent dollars en 1895-6, en importe pour mille aujourd'hui, ce n'est pas à dire qu'il y a plus de travail pour faire l'entrée ou percevoir le droit. Mon honorable ami parle de frais proportionnels. C'est présenter les choses sous un jour bien favorable. Il perçoit plus d'argent que son prédécesseur moyennant une dépense qui

est moindre pour 100. Mais ce mode de comparaison est injuste, en ce qui regarde l'administration des douanes. Le fait brutal c'est que le ministre a augmenté les dépenses de son département de près d'un demi-million : et il prétend ensuite que son département est administré d'une manière économique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le comité ne trouvera pas, je pense, que l'honorable député fait preuve d'esprit de justice. Croit-il réellement qu'il soit possible de doubler le chiffre de ses affaires sans augmenter la dépense ?

M. TAYLOR : La chose est possible dans le cas de l'honorable ministre comme dans toute autre administration. Nombre de marchands et de fabricants ont doublé le chiffre de leurs affaires sans augmenter leur personnel ou leurs frais de vingt-cinq ou même de dix pour 100. L'honorable ministre sait que sa propre industrie a probablement doublé ou triplé son chiffre d'affaires depuis 1895-96, mais ses dépenses n'ont pas augmenté en proportion. Aucune maison industrielle du pays n'approuverait l'honorable ministre d'avoir augmenté les dépenses virtuellement de cinquante pour cent, en vue de recettes un peu plus fortes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Depuis quelque temps, je ne me trouve plus personnellement engagé dans l'industrie, mais lorsque j'y étais, nos affaires allaient toujours en augmentant, et nos dépenses augmentaient aussi sans cesse.

L'honorable député peut n'avoir pas eu la même expérience. Il a cité les dépenses de 1895-6 ; mais ce n'est pas là un point juste de comparaison ; car les crédits pour cet exercice furent insuffisants, comme je m'en aperçus lorsque je pris la direction du département. Partie des dépenses de cet exercice dut être reportée sur l'exercice suivant. Mais prenons l'exercice précédant celui-là, 1894-5, qui se passa tout entier sous la direction de l'ancien contrôleur, considéré très bon administrateur, je pense. Quels ont été cette année-là les frais de perception du fisc ? Comme je l'ai déjà dit vous ne pouvez percevoir $35,000,000 de recettes sans plus de frais que si vous n'aviez que la moitié de cette somme à percevoir ; car vous avez plus de marchandises arrivant dans le pays, plus de colis à examiner et à transporter, plus d'entrées à faire, plus de commis employés. Il faut appliquer la règle de proportion. En 1894-95, les frais de perception ont été de $5,13 pour $100 perçus ; en 1901-2, ils ont été de $3.62. D'après le taux des frais de perception pour 1894-95, j'aurais dû dépenser pour percevoir le revenu de 1901-2, $1,663,429. En d'autres termes, si les frais de perception l'année dernière avaient été au même taux qu'en 1894-95, j'aurais dépensé $487,405 de plus que je n'ai fait. C'est là le montant que nous avons économisé. L'honorable député dit qu'il ne faut pas s'attendre à voir les dépenses augmenter dans la même proportion. Je l'admets bien ; mais il faut s'attendre à une augmentation. Nous comptons que, cette année, si les recettes se maintiennent, le taux des frais de perception diminuera encore. Tout homme d'affaires sait que lorsque les recettes doublent, il y a plus de travail à faire à la douane. Avec les moyens de transport mis aujourd'hui à notre disposition, la pratique du commerce n'est plus autant d'expédier en grosses quantités, mais plutôt de répéter les commandes. On fait des achats plus fréquents de petites quantités. De là plus de travail et plus d'entrées. Je reconnais bien que le commis fera une entrée au montant de mille dollars tout aussi promptement qu'il en ferait une au montant de cent, si les deux envois renferment le même nombre d'item. Mais à cause du travail supplémentaire que cela entraîne, il faut un plus grand nombre d'hommes. Je n'ai pas parlé des nouveaux bureaux de douane qui ont été ouverts ; je n'ai pas parlé de l'augmentation des affaires dans toutes les parties du Dominion et de notre intention d'augmenter les appointements de quelques-uns de nos employés qui ne sont pas payés suffisamment pour le travail dont ils sont chargés. Tout cela est compris dans le crédit plus fort que nous demandons ; mais nous avons toujours à l'esprit la réduction du taux de la dépense pour frais de perception. Si nous la maintenons dans les limites où nous l'avons gardée jusqu'à présent, les esprits raisonnables reconnaîtront que le département n'est pas du tout mal administré. Il est inutile de chercher à nous faire croire que $35,000,000 de recettes peuvent être perçues sans plus de frais que $17,000,000. Avec un chiffre double d'importations, il y a nécessairement surcroît de travail pour le personnel des estimateurs et pour les douaniers. Puis, il y a l'établissement de nouvelles douanes. J'ai devant moi à peu près vingt demandes, de divers endroits où l'on assure que les affaires ont augmenté au point de nécessiter cet établissement.

Je ne puis me rendre à toutes ces demandes, mais je fais ce que je peux. Soyez assurés que nos employés gagnent leurs appointements et que plusieurs d'entre eux ne sont pas payés en proportion du travail qu'ils exécutent, étant donné l'état de choses actuel. Nous ne pouvons nous rendre aux désirs de tous; mais il s'en trouve quelques-uns pour lesquels en toute justice nous devons faire quelque chose.

M. TAYLOR : D'après l'honorable ministre, l'augmentation de la besogne aurait entraîné une augmentation des dépenses. Prenez le cas de Gananoque: bien que les affaires y aient triplé, les dépenses n'ont pas augmenté; le personnel est resté le même. Pourquoi la même chose ne se produirait-elle pas à Montréal et aux autres ports ? L'honorable ministre ne veut pas faire la comparaison de l'exercice 1895-6 avec le présent ; il

remonte à l'année 1894-5, lorsque la dépression était encore plus grande. Eh bien ! qu'il prenne 1896-7, année où il avait la pleine direction et où il fit une demande de crédits pour compléter la somme demandée par l'administration précédente. La dépense fut de $956,000 sur les mêmes item pour lesquels il demande aujourd'hui $1,300,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : A combien se sont élevées les recettes l'année dernière ?

M. TAYLOR : Cela n'a rien à y voir. Prenez le port de Gananoque; les recettes ont augmenté là, mais non pas les dépenses. Le fait est qu'à Ottawa, à Montréal et à d'autres endroits, le département est surchargé de besogne inutile; et afin de donner de l'emploi à des partisans affamés, l'honorable ministre, depuis 1896-7, a augmenté les dépenses de son département de $345,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et il y aura $100,000 de plus l'année prochaine.

M. TAYLOR : Nous ne trouverons pas à redire à cela, car les compagnies de transport se trouveront à se décharger d'autant sur l'Etat. Mais l'honorable ministre demande aujourd'hui $345,000 de plus qu'en 1896-7, pour le même travail et le même personnel; seulement il faut reconnaître, qu'un plus fort montant de droits a été perçu qu'un plus lourd fardeau a été mis sur les épaules du peuple. L'honorable ministre fait la comparaison de chiffres proportionnels; mais la dépense n'est pas plus forte pour percevoir mille dollars que pour en percevoir cent. Dans aucun des départements les employés ne sont surmenés. Je sais ce qu'il y a de travail à faire à la douane de ma localité; les employés là sont loin de faire la besogne qui se fait dans les bureaux des établissements industriels ou de commerce.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a nombre d'endroits où nous ne payons pas plus en appointements, les douaniers n'y ayant pas auparavant beaucoup à faire et pouvant se charger sans difficulté d'une besogne plus lourde. Gananoque est peut-être un de ces endroits. Mais là où les affaires ont beaucoup augmenté, comme à Montréal, il est évident que les dépenses sont devenues plus fortes. Il est impossible de faire pour un million de plus d'affaires sans augmenter les dépenses. Ainsi, à Winnipeg, lorsque j'arrivai au ministère, les recettes étaient d'a peu près un demi-million. Elles sont aujourd'hui de près de deux millions. Il n'est pas possible de faire ce travail supplémentaire sans augmenter les frais. Sans doute, nous pourrions faire les choses négligemment, permettre aux gens d'emporter leurs marchandises ; mais c'est notre devoir d'avoir assez d'employés pour la perception des droits. Les frais de perception ont été réduits de cinq dollars à trois dollars cinquante pour 100 ; on voit par là que ces frais n'augmentent pas dans la proportion du chiffre des affaires. La manière d'en juger, c'est par le nombre des entrées et la quantité des écritures qu'il faut faire. Avec $35,000,000 de recettes sur les marchandises importées dans le pays, il doit y avoir presque deux fois autant de colis que lorsque les entrées n'étaient que de $17,000,000. Les douaniers doivent ouvrir et examiner tous ces colis et en disposer. Les commis du grand bureau ont à en faire l'entrée et la vérification et tous les bureaux du département sont en conséquence chargés de plus de travail. En outre, nous avons des endroits, comme Depot Harbour, où il ne se perçoit pas de droits, mais où nous avons deux et peut-être trois hommes préposés au transbordement des grains. Il nous faut aussi des hommes à Coteau lorsque les chargements de grains y passent. Nous ne pouvons nous en dispenser, bien que nos frais en soient accrus sans aucune augmentation des recettes. Je soutiens que le département est administré aussi économiquement qu'il est possible, en vue de la protection du fisc et de perception de ce qui lui est légitimement dû.

Si l'on insistait à ce sujet, et si quelque membre de cette Chambre me demandait : Etes-vous sûr que vous avez dans certains postes de douane des fonctionnaires en nombre suffisant pour vous assurer que l'Etat ne perd aucun de ses revenus ? j'ignore si je serais en état de donner, à cet égard, une réponse aussi satisfaisante que celle que je pourrais faire à la question : N'en avez-vous pas trop, au contraire ? Que nos honorables collègues ne jugent pas de tout le service des douanes par ce qui existe à Gananoque, où parfois les fonctionnaires n'ont pas suffisamment de travail pour s'occuper et où l'on pourrait faire plus d'ouvrage sans augmenter la dépense. L'augmentation des frais dans un poste de cette importance n'a pas le même effet par rapport à la dépense que l'augmentation à Montréal, à Winnipeg et autres postes considérables sur différents points du territoire.

M. CLANCY : Le ministre (l'honorable M. Paterson) n'a-t-il pas dit que les frais de perception des droits douaniers *per capita* ont diminué? ou bien que c'est la proportion par cent du montant perçu qui a fléchi.

Les MINISTRE DES DOUANES : La proportion par cent.

M. CLANCY : Alors, dans son opinion, les frais de perception *per capita* n'ont pas diminué ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous n'en jugez pas par ce criterium ?

M. CLANCY : Je pense que l'honorable ministre, au cours des critiques qu'il adressait au département de la douane il y a quelques années, lorsqu'il occupait un siège de ce côté-ci, nous citait des chiffres pour prouver que les frais de perception *per capita* avait augmenté. Toutefois, si l'expérience

qu'il a acquise l'a porté à ce corriger, c'est toujours une amélioration sur ses opinions d'avant 1896.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai jamais établi d'arguments sur le coût du service *per capita*.

M. CLANCY : Je crois pourtant que l'honorable ministre s'est servi de cet argument dans les critiques qu'il a fait entendre ici même.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oh ! non. Si je l'ai fait, de nouveaux renseignements m'ont permis de modifier mon opinion.

M. CLANCY : L'honorable ministre est mieux renseigné.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'affirme que j'étais suffisamment renseigné à cette époque, et je ne crois pas que l'honorable député pourrait établir le contraire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nos honorables collègues aimeront peut-être qu'on leur donne plus de temps pour la considération de ces crédits.

M. BORDEN (Halifax) : Je pense que nous avons fait beaucoup de besogne, car l'honorable ministre (M. Paterson) a pu prendre les deux tiers de la discussion pour nous expliquer les choses, avec une longueur décourageante. Je reconnais qu'il faut donner des éclaircissements, mais je ne crois pas que l'opposition ait eu jusqu'à ce moment l'avantage de discuter l'article sur lequel nous délibérons. En conséquence, le directeur général des Postes consentira peut-être à ce que le comité interrompe ici ses délibérations.

Le MINISTRE DES DOUANES : Sans avoir même voté un seul article de mon budget ?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a pris les deux tiers ou les trois quarts de la discussion à propos de cet article ; il devrait être satisfait. Nous avons fait beaucoup de besogne, je pense. C'est un article bien clair, comme le verra l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est pour cela que je voudrais qu'on se rendît jusqu'au bout.

M. TAYLOR : L'honorable ministre consentira peut-être à apporter l'état qui lui a été demandé concernant le port de douane de Gananoque, portant sur les opérations de la période entre 1896 et 1903. En attendant, je lui ferai observer que les autres institutions financières du pays, les banques entre autres, ont depuis 1896 doublé le chiffre de leurs affaires sans augmentation des frais d'administration. Il n'y a peut-être pas une banque dont les opérations n'aient doublé et même triplé en importance, sans cependant entraîner parallèlement une augmentation appréciable des dépenses.

M. HEYD : Quelqu'un a demandé où se trouve Gananoque.

M. TAYLOR : L'honorable député l'apprendra lorsque l'état demandé sera déposé par le ministre.

M. HEYD : On a déjà affirmé que dès 1896 il y avait au poste de Gananoque deux fois plus de fonctionnaires qu'il n'en fallait ; et c'est pour cette raison que le nombre n'en a pas été augmenté depuis.

M. TAYLOR : Le poste a toujours été desservi par un seul homme.

M. HEYD : Hé ! il eût été difficile de le faire administrer par un personnel moins nombreux.

On fait rapport de quelques résolutions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir William Mulock) : Je propose l'ajournement.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'aurez-vous sur l'ordre du jour de lundi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il reste pour lundi une partie des affaires privilégiées des députés et quelques bills et autres sujets de discussion d'intérêt privé. Il y a aussi, je crois, deux bills aux mains de deux députés pour lundi—les deux propositions de loi amendant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, l'une déposée par l'honorable député de Halton M. Henderson) et l'autre présentée par l'honorable député de Wentworth (M. Smith). Après que ces questions auront été délibérées, nous attaquerons les projets du gouvernement, en commençant par le bill portant création d'une commission des chemins de fer, quoique, toutefois, je n'aie pu consulter à ce sujet mon collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne suis pas informé si le gouvernement demandera la discussion de quelques-uns de ses projets de loi ; mais qu'il soit entendu que si la chose arrive, ils auront préséance sur les autres sujets proposés à la délibération.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que pour assurer l'expédition plus rapide des affaires il conviendrait que nous sachions au juste, à l'heure de l'ajournement, ce que comportera l'ordre du jour de la séance suivante ; autrement, il est difficile que nous puissions faire les arrangements utiles pour que les membres de l'opposition spécialement intéressés dans certaines questions soumises à notre critique se trouvent ici présents pour en faire la discussion au bon moment.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je pense que le programme que je viens d'esquisser occupera la durée de la séance. Vous aurez d'abord les questions privilégiées des députés, puis le bill de la commission des chemins de fer, suivi du vote des crédits du ministère des Douanes. S'il faut en juger par la besogne accomplie ce soir, dans l'examen de ces crédits, je crois

qu'ils constitueront la pièce de résistance de la séance de lundi prochain. Au cas contraire, nous attaquerons le budget des chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'ai bien compris l'honorable directeur général des Postes, l'ordre du jour du gouvernement comportera la discussion du projet de loi relatif à la création d'une commission des chemins de fer, puis le vote de crédits au ministère des Douanes, et enfin, si nous en avons le temps, le vote de crédits au ministère des Chemins de fer et Canaux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon collègue le ministre des Douanes me dit qu'il est possible que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit occupé durant la soirée de lundi à une conférence au sujet de la commision projetée des chemins de fer. Nous entamerons donc, à la place, la discussion du budget du ministère de l'Intérieur. Cependant, comme le budget des Chemins de fer et Canaux a déjà été voté en partie, il conviendrait d'en continuer la discussion. Mais nous aurons toujours le budget des douanes sur l'ordre du jour.

La motion est adoptée et la Chambre ajourne à 11 heures 35 du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 1er juin 1903.

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

### BILLS D'INTERET PRIVE—EN COMITE —TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee.—(M. Osler.)

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice d'Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de la " Compagnie d'éclairage, de chauffage et de force motrice de Jordan ".—(M. German.)

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada.—(M. Galliher.)

### COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'EMPIRE-UNI, SUR LA VIE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance de l'Empire-Uni, sur la vie.—(M. Thompson.)

L'honorable M. HAGGART : Ce bill, je suppose, a tout simplement pour objet de faire proroger d'un an le délai dans lequel il faut faire le dépôt chez le ministre des Finances ?

Sir WILLIAM MULOCK.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill a été mis à l'étude par le comité des Banques et du Commerce pendant mon absence. Sans l'avoir étudié moi-même, je crois pouvoir dire qu'il est acceptable.

L'honorable M. HAGGART : On l'a sans doute étudié avec soin, mais——

Le MINISTRE DES FINANCES : J'étais absent de la ville lorsque le comité des Banques et du Commerce s'en est occupé. Si l'honorable député n'est pas satisfait, on peut laisser ce bill en suspens et passer à un autre sujet, et ainsi il me sera permis d'en prendre connaissance avant qu'il s'agisse de l'adopter en troisième délibération.

M. BELL : Il a été discuté à fond en comité.

L'honorable M. HAGGART : Soit.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà un bill qui me paraît bien élaboré, pour être édifié sur une base aussi faible. Je suppose que le comité des Banques et du Commerce n'a pas dû oublier de constater si l'avis ordinaire, qu'on a donné dans la " Gazette Officielle " et les autres journaux embrasse tous les amendements. Cependant, il semble ne pas rester grand chose du bill tel qu'il était quand on l'a tout d'abord présenté. Je ne sais pas si on a signalé ce point à l'attention du ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'aperçois qu'au lieu d'un tout petit bill ne demandant qu'une prorogation de délai pour faire un dépôt, c'est une mesure d'une grande portée que nous avons à étudier. Le comité des Banques et du Commerce y a sans doute donnée beaucoup d'attention, mais vu le point soulevé, je suggère que nous repassions tout le bill à l'exception de la dernière clause, que je pourrai examiner avant que le bill revienne encore devant nous.

Il est rendu compte des délibérations.

### BANQUE DE LA VILLE ET DU COMTE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 172) constituant en corporation la Banque canadienne de la ville et du comté.—(M. Rosamond.)

Article 1.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces modifications ne se rapportent qu'aux termes du bill et n'affectent point le bill lui-même.

Il est fait rapport sur le bill, qui est lu une trosième fois et adopté.

### DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie des aciéries canadiennes.—(M. German.)

## INTERPELLATIONS.

### SUBVENTIONS EN TERRES AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

M. SCOTT :

1. Relativement aux subventions en terres accordées aux compagnies de chemin de fer et qu'elles n'ont pas encore acquises (earned), quelle est la superficie, dans chaque cas, qui peut encore être acquise, aux termes des lois existantes ?

2. Pour quelle superficie, dans chaque cas, le délai spécifié pour l'obtention de la subvention est-il périmé ?

3. Quelle superficie est actuellement réservée, dans chaque cas (s'il en est), pour les compagnies qui n'ont pu remplir les conditions requises dans le délai spécifié par les lois existantes ? Et quelles sont les intentions du gouvernement au sujet de ces cas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ayant construit sa ligne de Beaver à Gladstone et de Mafeking à Erwood a demandé que le Conseil prît un arrêté en vertu duquel elle serait mise en possession de sa subvention en terres, c'est-à-dire 6,400 acres par mille pour 46:70 milles, et 12,800 acres par mille pour 22:16 autres milles, soit : 582,528 acres. Elle peut encore gagner 6,400,000 acres en poursuivant la construction de sa ligne jusqu'à la baie d'Hudson.

La Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge a d'abord obtenu du parlement fédéral une charte pour la construction d'un chemin de fer de Calgarry en allant vers le nord-est, et une subvention en terre de 6,400 acres par mille pour une distance d'environ 55 milles. Il s'agit de savoir si, d'après sa charte, elle a jusqu'au 1er juillet 1903 pour achever la construction de ce chemin, et, dans l'affirmative, si, d'après les Actes du parlement et les décrets du conseil, elle a droit à la concession en terres. Le ministère de la Justice est actuellement saisi de cette question.

| | |
|---|---|
| La Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta (depuis Lethbridge jusqu'à la Passe du Nid-de-Corbeau). | 384,000 |
| La Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska | 1,920,000 |
| La Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest | 108,800 |
| La Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton (depuis Macleod jusqu'à la frontière) | 287,552 |
| La Compagnie du chemin de fer et du chenal du lac Manitoba (depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Manitoba) | 102,000 |
| La Compagnie du grand chemin de fer Central du Nord-Ouest (depuis Hamilton jusqu'à Battleford) | 2,750,000 |
| La Compagnie du chemin de fer du Lac Seul | 115,200 |
| La Compagnie du chemin de fer et de houille de Medicine-Hat | 51,200 |
| La Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest (depuis Yorkton et Russell en allant vers le nord-ouest) | 1,417,024 |
| La Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-est (depuis le 98e mille en allant vers le Sud-est) | 76,800 |
| La Compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada | 3,350,000 |
| La Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan (embranchement jusqu'à Battleford) | 582,656 |
| La Compagnie de chemin de fer et de houille des Montagnes Rocheuses | 384,000 |
| La Compagnie du chemin de fer de la Montagne de Bois, à Qu'Appelle | 1,536,000 |

3. Une étendue de terrain dont une partie n'a pas été arpentée et qu'on suppose comprendre 322,500 acres de superficie. C'est celle qui avait d'abord été réservée par décret du conseil comme subvention à la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim Rouge, et elle est encore réservée.

### FICELLE D'ENGERBAGE—VENTES.

M. BLAIN :

Qui a acheté la grande quantité de ficelle d'engerbage vendue depuis la publication de la circulaire en date du 1er mai 1903, fixant les prix pour l'année courante, et à quel prix a-t-elle été vendue ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable Henry G. Carroll) :

| Noms. | Manille pure. | | | | Kingston special. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 650 pieds. | Taux. | 600 pieds. | Taux. | 500 pieds. | Taux. |
| Moïse Cocnier, club | 2,000 | 11¼ | | | | |
| W. B. Comock, commande | 2,100 | 11¼ | | | | |
| A. M. Dunsmore | | | 2,500 | 10½ | | |
| J. W. Drysdale | | | 500 | 10⅜ | | |
| Wm. Eades | | | 500 | 10¼ | | |
| A. Malcolmson, club | | | 3,000 | 10½ | | |
| Jno. McDonald | 2,000 | 11¼ | | | | |
| Pioneer Farmers Union | | | 20,000 | 10½ | | |
| Jas. Allan | | | 125 | 10⅜ | | |
| G. W. Beach, club | 1,000 | 11¼ | 2,000 | 10½ | 500 | 9¼ |
| J. W. Beaudoin | | | 400 | 10¼ | 100 | 9 |

| Noms. | Manille pure. | | | | Kingston special. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 650 pieds. | Taux. | 600 pieds. | Taux. | 500 pieds. | Taux. |
| C. H. Brown | | | 200 | 10¾ | | |
| Wm. Chapman | | | 200 | 10¾ | | |
| W. S. Duffett | 75 | 11½ | | | | |
| P. Z. Dubé | | | | | 1,000 | 9½ |
| Geo. Dickie | | | 100 | 10¾ | | |
| C. O. Gervais, club | | | 4,000 | 10½ | | |
| D. Gavin | | | 100 | 10¾ | | |
| J. J. Garneau | | | 300 | 10¾ | 300 | 9½ |
| R. Gardner | | | 200 | 10¾ | | |
| Wm. Gemmill | | | 150 | 10¾ | | |
| Wm. Jamieson | | | 250 | 10¾ | | |
| Thos. Kersey, club | | | 2,135 | 10½ | | |
| W. T. Lucas " | | | 725 | 10¾ | | |
| Jos. Macartney | | | 600 | 10¾ | | |
| Jos. Martin, club | | | 1,000 | 10¾ | | |
| Frs. Art. Marcotte, club | | | 1,165 | 10¾ | | |
| Jno. Montgomery " | | | 1,180 | 10¾ | | |
| Jas. H. Mountain | | | 100 | 10¾ | | |
| W. R. McLeod, club | 2,000 | 11¼ | | | | |
| E. McPhail | | | 150 | 10¾ | | |
| Wm. Nixon, club | | | 800 | 10¾ | | |
| P. O'Reilly | | | 150 | 10¾ | | |
| Nazaire Pratte, club | | | 1,000 | 10½ | 1,000 | 9¼ |
| Hy. Raworth | | | 200 | 10¾ | | |
| C. J. Russell | | | 500 | 10¾ | | |
| S. B. Stevens | | | 200 | 10¾ | | |
| All. Seward | | | 150 | 10¾ | | |
| F. H. Smart, club | | | 2,000 | 10½ | 2,000 | 9¼ |
| A. C. Smith | | | 150 | 10¾ | | |
| M. Tingley | | | 400 | 10¾ | 200 | 9½ |
| Geo. Wright, club | 1,100 | 11½ | 200 | 10¾ | | |
| J. E. Belzille | 300 | 11½ | | | | |
| C. Armstrong | 100 | 11½ | | | | |
| Jas. Savage | | | 100 | 10¾ | | |
| J. B. Daigle | 500 | 11½ | | | | |
| F. H. Sadler | 450 | 11½ | 50 | 10¾ | | |
| G. A. Palmer | | | 50 | 10¾ | 50 | 9½ |
| Wm. Fletcher | | | 500 | 10¾ | | |
| Alex. Waugh | | | 60 | 10¾ | | |
| S. W. T. Lewis | 100 | 11½ | | | | |
| G. W. Sampkin | | | 200 | 10¾ | | |
| J. O. Leroux, club | 2,000 | 11¼ | | | | |
| Aug. Gagné | 550 | 11½ | | | | |
| Pénitencier du Manitoba | 700 | 11½ | | | | |
| | 14,975 | | 48,290 | | 5,150 | |

Les cercles plus haut mentionnés sont des cercles agricoles ; ils ont envoyé leurs commandes par l'entremise d'un de leurs membres afin d'obtenir la réduction d'un quart de cent par livre en achetant à la tonne, et afin d'épargner des frais de transport.

BUREAU DES TRADUCTEURS DES DEBATS.

M. BLAIN :

1. M. D. V. Ranger est-il propriétaire de l'immeuble portant le n° 461 de la rue Sussex, à Ottawa ? Dans la négative, qui en est le propriétaire ?

2. Qui a la garde des bureaux des traducteurs des Débats situés dans ledit immeuble ?

3. Pourquoi ces traducteurs sont-ils logés en dehors de l'édifice du parlement, et en vertu de quelle autorité en est-il ainsi ?

M. CARROLL.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. C'est avec M. D. V. Ranger que s'est fait le bail et c'est à lui que le loyer se paie; c'est le seul propriétaire que le département connaisse.

2. C'est l'équipe de la Chambre des communes.

3. Faute d'espace dans l'édifice du parlement.

RECENSEMENT DES CONFESSIONS RELIGIEUSES, SAINT-JEAN, N.-B.

M. GANONG (par M. Lancaster) :

Le commissaire du recensement a-t-il, en aucun temps depuis le 31 mai 1902, demandé aux agents recenseurs de la ville de Saint-Jean, N.-B., de reviser leurs relevés en vue de rectifier

les erreurs signalées au commissaires relativement au dénombrement et à la classification des membres des diverses confessions religieuses de ladite ville ? Dans l'affirmative, à quelle date cette revision a-t-elle été faite, et quel en a été le résultat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le 16 mars dernier, une lettre a été adressée à M. James Dillon, recenseurs de la ville de Saint-Jean, au sujet de l'église Free Baptist, située 179½ rue Water, figurant au tableau avec 545 fidèles et des places pour 494 personnes. M. Dillon fut prié de nous expliquer comment il se faisait qu'on attribuait à cette église un plus grand nombre de fidèles que le bâtiment n'en pouvait contenir. Voici la réponse qu'il nous adressa le 19 mars : " Le pasteur de l'église en question a donné le nombre de ses ouailles comme étant de 594, ainsi que le dit le rapport (*), se conformant en cela à la pratique généralement adoptée de considérer comme fidèles tous ceux qui ayant été membres d'une église n'ont jamais demandé de lettres de congé, bien que n'en suivant plus les exercices. Pour être plus clair, il a sur ses listes à peu près 600 noms, dont 300 sont de personnes absentes ; et il continue de considérer ces dernières comme membres de son église tant qu'elles n'ont pas demandé de lettres de congé ". Le dénombrement et la classification des membres des diverses confessions religieuses dans la ville de Saint-Jean ont été revisées avec soin, et aucune erreur n'a été découverte.

* Le chiffre consigné au tableau de l'agent est 545.

RECENSEMENT DES CONFESSIONS RELIGIEUSES, GRAND MANAN, N.-B.

M. GANONG (par M. Lancaster) :

Le commissaire du recensement a-t-il, en aucun temps depuis le 31 mai 1902, demandé aux agents recenseurs de l'île de Grand-Manan, N.-B., de reviser leurs relevés, en vue de rectifier les erreurs dans le dénombrement et la classification des membres des diverses confessions religieuses de cette paroisse? Dans l'affirmative, à quelle date cette revision a-t-elle été faite, et quel en a été le résultat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas eu de correspondance entre le commissaire du recensement et les recenseurs de Grand-Manan, N.-B., au sujet du dénombrement et de la classification des membres des diverses confessions religieuses de cette paroisse. La compilation de ces statistiques a été revisée avec soin, et aucune erreur n'a été découverte.

REGIMENT D'INFANTERIE ROYAL-CANADIEN.

M. SMITH (Wentworth) :

1. Quelle est actuellement l'effectif du régiment d'infanterie Royal-Canadien ?
2. quel est le chiffre de la paye des sous-officiers et soldats ?
3. Le gouvernement se propose-t-il d'augmenter ce corps et d'élever le chiffre de la paye ?
4. Les officiers de ce corps permanent qui ont un certificat de première classe pour cours complet seront-ils tenus de subir un examen pour passer capitaines (avec solde), aux termes de la modification de l'ordre général n° 30, de 1903 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

2.

| | Par jour. |
|---|---|
| Sergent-major (breveté) | $1 25 |
| Sergent-major (après quatre ans de service en cette qualité) | 1 50 |
| Sergent-major (après huit ans de service) | 1 75 |
| Sergent-fourrier | 1 00 |
| Sergent-instructeur et sergent d'exercice (à leur nomination) | 1 00 |
| Sergent-instructeur et d'exercice (après trois ans de service) | 1 15 |
| Sergent-instructeur et d'exercice (après trois autres années de service) | 1 25 |
| L'instructeur senior ou spécialement désigné dans chaque corps, ayant au moins six ans de service en qualité d'instructeur | 1 25 |
| Après quatre ans de service en qualité d'instructeur senior | 1 50 |
| Après quatre autres années de service en cette qualité | 1 75 |
| Sergent-tambour | 1 00 |
| Sergent d'hôpital | 1 00 |
| Sergent porte-drapeau | 1 00 |
| Sergents | 0 80 |
| Caporaux | 0 70 |
| Sous-caporaux | 0 50 |
| Clairons | 0 40 |
| Clairons (au-dessous de 18 ans) | 0 30 |
| Soldats | 0 40 |

3. La réponse sera donnée lorsque les crédits supplémentaires pour 1903-4 seront soumis.
4. Oui.

NOMINATION D'ARTHUR MARTINEAU.

M. INGRAM :

1. A la recommandation de qui Arthur Martineau a-t-il été nommé à un emploi dans le service civil ?
2. A quelle date a-t-il été ainsi nommé ?
3. Avait-il quelque recommandation de ses précédents patrons, et de quelle nature ?
4. Quelle était sa profession antérieure ?
5. Avant sa nomination avait-il été accusé de quelque acte criminel ? Dans l'affirmative, quel était cet acte et dans quelles circonstances avait-il été commis ?
6. A l'époque de sa nomination était-il à la connaissance du gouvernement, ou de quelqu'un de ses membres, qu'une accusation eût été portée contre lui en raison de quelque acte commis dans l'exercice de sa profession antérieure, ou autrement ?
7. Sa nomination a-t-elle été faite en conformité des dispositions de l'Acte du service civil? Sinon, quelle est la disposition de l'Acte qu'on a violée en le nommant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE :

1. A la recommandation du ministre de la Milice.
2. Au titre temporaire, le 22 août 1901 ; au titre permanent le 1er juillet 1902.
3. Aucune n'a été demandée.

4. Non connue.
5. Pas à la connaissance du département de la Milice et de la Défense.
6. Non.
7. Sa nomination a été faite en conformité de la loi.

DETAXE SUR LES MACHINES AGRICOLES.

M. ROCHE :

Quelles sommes, à titre de détaxe sur les machines agricoles exportées du Canada, ont été payées pour les exercices expirés les 30 juin 1901 et 1902, à chaque établissement ayant ainsi exporté de ces instruments ?

Le MINISTRE DES DOUANES :

| | 1900-01 | 1901-02. |
|---|---|---|
| Massey-Harris Co., à responsabilité limitée, Toronto | $49,781 59 | $89,696 54 |
| Verity Plow Co., Brantford. | 3,165 96 | 1,231 16 |
| Cockshutt Plow Co., Brantford | ..... | 1,224 98 |
| J. W. Mann Manufacturing Co., Brockville | 265 15 | 239 80 |
| Frost & Wood, Smith's Falls | ..... | 1,393.37 |
| Noxon Co., à responsabilité limitée, Ingersoll | 1,361 30 | ..... |
| Peter Hamilton Manufacturing Co., Peterborough. | 62 37 | ..... |
| Coulthard-Scott Co., Oshawa | ..... | 167 90 |

BAIL DE LA HAMILTON ELECTRIC LIGHT AND CATARACT POWER COMPANY.

M. LANCASTER :

Quel loyer doit payer la Hamilton Electric Light and Cataract Power Company pour l'usage des 700 pieds cubes d'eau, par seconde, provenant du canal Welland, suivant la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux à la question posée le 27 avril dernier et rapportée dans les " Débats," à la page 1859 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le loyer mentionné dans le bail de la Hamilton Electric Light and Cataract Power Company, limited, pour 700 pieds cubes d'eau par seconde, provenant de l'ancien canal Welland, est de $21,000 par année.

IMPERIAL BUILDING, OTTAWA.

M. INGRAM :

1. Le gouvernement occupe-t-il tout ou partie de l'édifice situé dans la rue Queen et connu sous l'appellation d'Imperial Building ?
2. Dans l'affirmative, quel est le loyer de l'édifice ainsi occupé ?
3. Quelle est la durée du bail ?
4. Quel loyer le gouvernement paie-t-il par année ?
5. Quel est le propriétaire de l'immeuble ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement occupe tout le bâtiment, le département de l'Intérieur loue à ses frais, occupe et entretient une partie de ce bâtiment; l'autre partie est louée par notre département pour l'usage de celui de l'Agriculture.

Sir FREDERICK BORDEN.

2. $2,250 pour la partie occupée par le département de l'Agriculture.
3. Cinq ans à partir du 17 février 1902, pour la partie occupée par le département de l'Agriculture.
4. $1,950, pour la partie occupée par le département de l'Intérieur; le bail expire le 22 août 1903.
5. Succession de Charles E. Pearsons.

TENTES POUR LA GENDARMERIE A CHEVAL.

1. J. W. Wood, ou J. W. Wood et Cie, d'Ottawa, fournissent-ils actuellement une certaine quantité de tentes au département de la gendarmerie à cheval ? Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées à cet effet, et pour quel nombre ?
2. A-t-il ou ont-ils fourni des tentes au département de la Police à cheval au cours des années 1901 et 1902 ? Dans l'affirmative, combien et à quel prix ? Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

Le PREMIER MINISTRE : 1. Non.
2. 1901, neuf tentes, valeur $348.50; 1902, douze tentes, valeur $269.

On n'a pas demandé de soumissions pour la fourniture de ces tentes.

LA MAISON WOOD, OTTAWA—FOURNITURES DE TENTES.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) :

1. J. W. Wood, ou J. W. Wood et Cie, d'Ottawa, fournissent-ils actuellement une certaine quantité de tentes au département de la Milice? Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées à cet effet, et pour quel nombre ?
2. A-t-il ou ont-ils fourni des tentes au département de la Milice au cours des années 1901 et 1902 ? Dans l'affirmative, combien et à quel prix ? Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, mais une commande d'urgence a été donnée à la maison Wood, d'Ottawa, pour les tentes destinées aux prochaines manœuvres, en vue de remplacer les tentes fournies au département de l'Intérieur pour les émigrants ; à peu près 2,000, sans soumissions.

2. Non, mais la compagnie J. W. Wood d'alors fournit (en 1902) 100 tentes-cloches à l'ancien prix marqué de $18.50, nonobstant l'augmentation du prix de la toile.

PRESENTATION DE RAPPORT.

Rapport des Résidus non réclamés dans les banques du Canada, 1902-3.— (L'honorable M. Fielding).

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de tous papiers et documents concernant le dénombrement de la paroisse de Kars, comté de King, N.-B., lors du recensement de 1901, y compris copie de toute correspondance entre le révérend Joseph McLeod, D.D., et le commissaire du recensement Blue à ce sujet.— (M. Fowler, par M. Lancaster.)

Copie de tous rapports des greffiers de cours ou autres fonctionnaires du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, donnant le nombre, les noms, la profession, le domicile, etc., de toutes les personnes naturalisées dans lesdits Territoires au cours des derniers dix ans ou partie de cette période, ainsi que tous autres renseignements contenus dans ces rapports.—(M. Borden.)

Etat donnant,—

1. Le nombre de traverses distribuées sur les voies de garage et les lignes principales de l'Intercolonial et portées au compte du capital pour les années 1900-01 et 1901-02, et jusqu'au 1er avril 1903.

2. Aussi, le nombre des traverses achetées entre le 30 juin 1902 et le 1er avril 1903, les noms des vendeurs, la qualité desdites traverses et les prix payés.

3. Aussi, le nombre de traverses qui ont réellement été employées pour la voie entre le 30 juin 1902 et le 1er avril 1903, et portées au compte de l'entretien ordinaire de la voie.—(L'honorable M. Haggart.)

Etat donnant,—

1. Le nombre total des wagons à marchandises de l'Intercolonial en usage sur des lignes de raccordement le 1er mars 1902 et 1903, respectivement, ou aux dates les plus rapprochées de ces dernières pour lesquelles les rapports sur le mouvement des wagons sont prêts; aussi, la liste des chemins de fer qui se sont servis de ces wagons aux dates précitées, le nombre employé sur chaque chemin, et le nombre de jours pendant lesquels ces wagons ont été employés sur ces chemins.

2. Etat donnant le nombre de wagons appartenant à des lignes de raccordements en usage sur l'Intercolonial le 1er mars 1902 et 1903, respectivement, les noms des chemins de fer ayant la propriété ou le contrôle de ces wagons, et le nombre de jours pendant lesquels ces wagons ont été en usage sur l'Intercolonial auxdites dates.—(L'honorable M. Haggart.)

Etat indiquant,—

1. Quelle est la valeur des fruits expédiés en Europe dans des compartiments frigorifiques pendant chacune des années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902.

2. Quelle est la valeur des fruits expédiés en Europe dans des compartiments à température modérée pendant les saisons respectives de 1901 et 1902.

3. Dans quels autres navires des apparails de refroidissement ont été installés pendant la saison de 1902 (s'il en est).

4. Dans quels autres navires des appareils de ventilation mécanique ont été installés pendant la saison de 1902 (s'il en est).

5. Combien d'argent le gouvernement a avancé, depuis 1896, comme primes ou subventions à des compagnies de steamers pour les engager à installer des appareils de ventilation leur permettant de transporter des articles périssables.

6. Combien d'argent il a avancé depuis 1896 pour les engager à installer des appareils de refroidissement et de circulation d'air froid.

7. Combien d'argent il a avancé depuis 1896 pour les engager à installer des compartiments frigorifiques.

8. Les constatations de températures indiquées par les thermographes placés sur les steamers océaniques par des officiers du gouvernement;

(a) dans les compartiments frigorifiques ;

(b) dans les compartiments à température fraîche ;

(c) dans les compartiments ventilés (s'il en est) ;

(d) dans d'autres parties des steamers (s'il en est) indiquant dans quelles parties.—(M. Smith, Wentworth.)

Etat indiquant,—

1. Combien de membres ou ex-membres de la Chambre des communes ont été nommés à des emplois rétribués par l'Etat depuis le 13 juillet 1896 ;

(a) Quels sont leurs noms ;

(b) A quels emplois ils ont été nommés, et le chiffre du traitement.

2. Combien de membres ou ex-membres du Sénat ont été nommés à des emplois rétribués par l'Etat depuis le 13 juilet 1896 ;

(a) Quels sont leurs noms ;

(b) A quels emplois ils ont été nommés, et le chiffre du traitement.

3. Combien de membres ou ex-membres de la Chambre des communes ont été appelés au Sénat depuis le 13 juillet 1896 ;

(a) Quels sont leurs noms.—(M. Roche, Marquette.)

Copie de toutes communications adressées au gouvernement ou à aucun de ses membres au sujet de l'octroi de droits de pêche, dans la baie de James ou dans la baie d'Hudson, à Archibald McNee, de Windsor, Ontario, de toutes réponses auxdites communications, et de toute correspondance concernant le transfert des droits.—(M. Lancaster.)

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—RAPPORT DE M. POTTINGER.

L'honorable M. HAGGART :

Copie du rapport de M. Pottinger sur l'inspection des traverses pour 1900 et 1901.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami voudra-t-il modifier sa motion de manière à dire "de tout rapport" au lieu "du rapport"?

L'honorable M. HAGGART : Tous rapports.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ou tous.

La motion est adoptée.

## INTERCOLONIAL—ACHAT DE TERRAIN A LEVIS.

Copie de tous décrets de l'Exécutif, contrats, documents, lettres, correspondances et papiers touchant l'acquisition par le gouvernement en 1900, ou vers cette époque, d'un certain lopin de terre dans la ville de Lévis, pour l'usage de l'Intercolonial ou autres fins, et aussi, copie de tous chèques payés pour ladite acquisition, des pièces justificatives, reçus, etc.—M. Casgrain, par M. Monk.)

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne nous opposons pas du tout à cette motion, mais mon honorable ami devrait préciser davantage ce qu'il veut obtenir. Elle dit : "un certain lopin de terre dans la ville de Lévis". Plusieurs terrains ont été achetés. Lequel, en particulier, vise-t-il ?

M. MONK : Il n'y en a eu peut-être qu'un d'acheté en 1900.

Le PREMIER MINISTRE : Il a dû y en avoir plusieurs.

M. MONK : Je ne suis pas très au courant de cette affaire.

Le PREMIER MINISTRE : Réservons la motion, et quand M. Casgrain sera présent, nous lui demanderons ce qu'il désire savoir.

La motion est adoptée.

## ACTE RELATIF A LA MARQUE DES COLIS DE FRUITS DE 1901—AMENDEMENT.

Le PREMIER MINISTRE : Pour me rendre au désir de mon honorable ami de Wentworth (M. Smith), j'ai l'honneur de proposer que l'article de l'ordre du jour relatif au bill (n° 86) soit maintenant appelé.

La motion est adoptée.

## L'ACTE DU MARQUAGE DES FRUITS.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Smith (Wentworth) à l'effet que le bill (n° 86) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, 1901, soit maintenant lu une seconde fois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Veuillez donner des explications.

M. SMITH (Wentworth) : Cette proposition de loi autorise la nomination d'inspecteurs officiels préposés à l'inspection et au marquage des fruits en colis fermés que l'expéditeur ou le consignataire leur soumettront pour cette fin. A l'heure actuelle nous avons des inspecteurs, mais leurs pouvoirs se bornent à faire l'examen des fruits et à déclarer s'ils sont faussement paquetés ou non. Il y a là aucun avantage au point de vue commercial, si ce n'est celui de mettre au jour les cas de faux paquetage. Je dois dire que dès le début, lorsque l'acte fut présenté par les horticulteurs, leur désir était que les inspecteurs fussent chargés de marquer les colis de pommes ; mais ils jugèrent après coup qu'il ne serait pas sage pour le moment d'insérer dans l'acte une disposition de cette nature, de crainte d'en rendre l'adoption plus difficile. En conséquence, ils s'abstinrent de le faire.

Le marquage par un inspecteur officiel des colis fermés de pommes ou de poires offrirait de grands avantages. Il n'est guère raisonnable de demander au cultitvateur, à l'horticulteur, au paqueteur, de mettre sur sa marchandise une marque qui l'expose à être mis à l'amende. Il n'y a pas d'autre classe de la société qui soit placée exactement dans cette position. L'acte primitif n'obligeait pas le paqueteur à marquer ses colis ; c'était facultatif. Jusque là il n'y avait pas d'injustice. Celui qui marquait faussement ses barils de pommes, en subissait le conséquence, et c'était tout. Mais l'acte a été amendé l'année dernière, de manière à obliger le cultivateur ou le paqueteur à marquer ses colis. S'il juge que ses pommes sont de la qualité n° 1 et les marque en conséquence, il s'expose à payer l'amende dans le cas où l'inspecteur les verrait et les trouverait inférieures à la qualité en question. En d'autres termes, le gouvernement contraint le paqueteur à se mettre dans une position où il est exposé à payer l'amende, et il n'y a pas, si je ne me trompe, d'autre classe de la société à qui l'on impose une telle obligation.

Mon amendement a pour objet de libérer le paqueteur de cette obligation. Sous l'empire de la loi actuelle, la seule manière dont le paqueteur puisse se soustraire au danger est en marquant ses pommes n° 2 et n° 3. Je pense que les trois quarts ou les neuf-dixièmes des pommes paquetées l'année dernière ont été marquées n° 2. La marque n° 2 est applicable presque à n'importe quelle sorte de pommes, pourvu qu'il ait uniformité d'un bout à l'autre du baril, car l'acte ne spécifie pas en quoi consiste cette qualité. Beaucoup des pommes ainsi marquées étaient peut-être de la qualité n° 1, et cette marque n° 2 sous laquelle on les a vendues leur a sans doute fait perdre de leur valeur marchande. Mais le paqueteur dans beaucoup de cas hésitait à marquer ses colis n°1, de crainte de s'exposer à payer l'amende. Je ne ferais pas disparaître l'article de la loi qui établit une qualité n° 1; j'y ajouterais plutôt une disposition définissant la qualité n° 2. Mais je dispenserais le cultivateur ou le paqueteur de l'obligation de marquer ses pommes de l'une ou l'autre de ces désignations, et je verrais à faire nommer un nombre suffisant d'inspecteurs, lesquels, à la demande du paqueteur se chargerait de décider si les pommes sont de la qualité n° 1 ou n° 2.

On m'objectera peut-être que cette inspection coûterait beaucoup d'argent. Dans mon amendement, je n'ai pas le mode de rétribution des agents ; peut-être aurais-je dû le faire, je n'ai aucunement l'idée de proposer que le gouvernement se charge de fournir gratuitement les services d'inspecteurs à tous ceux qui pourront en avoir besoin. Ces inspecteurs seraient rétribués comme le sont les inspecteurs de peaux et de nombre d'autres articles, c'est-à-dire au moyen d'une taxe, juste assez élevée pour couvrir les frais d'inspection et rien de plus. Avec une telle taxe d'inspection, il n'y aurait pas, je pense, un nombre très considérable de colis de pommes à inspecter. Les neuf dixièmes des pommes expédiées sont vendues, je suppose, en consignation, et lorsqu'elles sont ainsi vendues, il n'est pas absolument nécessaire qu'elles portent une marque particulière; car elles sont vendues d'après leur qualité, et ce doit être un ennui pour celui qui vend ses pommes de cette manière de se voir forcé de les marquer n° 2. Mais une grande quantité de pommes, peut-être un dixième ou un cinquième de toutes celles que nous vendons en ce pays, sont vendues directement, et c'est la manière, je pense, dont devraient

en disposer dans tous les cas les vendeurs désireux d'en obtenir la pleine valur.

S'il était possible de s'assurer des services d'un inspecteur pour marquer ces pommes, voyez comme la position du cultivateur serait bonne. Il a une certaine quantité de pommes à vendre; il en fait le triage et le paquetage et appelle l'inspecteur sur les lieux. L'inspecteur les marque n° 1, et voilà que le cultivateur se trouve avoir un article marchand qu'il peut vendre à Winnipeg, en Europe ou ailleurs.

Ses pommes portent la marque officielle de l'inspecteur de l'Etat, chose précieuse pour lui, en ce qu'il se trouve ainsi en mesure de les placer sur le marché à leur pleine valeur, tandis qu'aujourd'hui il n'ose pas leur donner la marque n° 1, mais se contente de l'étiquette n° 2, de crainte d'outrepasser la limite et de payer l'amende.

La seule objection qu'on peut faire valoir contre le bill à l'etude touche aux frais d'inspection.

Afin de parer à cette objection, je propose que l'inspection se fasse aux frais du cultivateur ou de l'emballeur. On dira peut-être que l'application de cette loi exigera toute une légion d'inspecteurs ; mais il n'en saurait être ainsi, puisque l'inspection ne portera que sur une quantité limitée de pommes. Je ne propose point que l'inspecteur examine chaque baril de pommes ; non, il suffira que les choses se passent comme lorsqu'il s'agit de la vente des pommes sur le marché anglais : l'inspecteur se bornant à examiner une pomme sur dix ou vingt de chaque variété ou qualité. C'est une affaire de quelques instants pour les employés des expéditeurs d'ouvrir un baril de pommes, afin que l'inspecteur l'examine puis de le refermer ; et l'inspecteur pourrait de la sorte facilement examiner mille barils par jour. On dira peut-être que l'inspection ne constitue pas une garantie de la qualité des pommes, puisque l'inspecteur n'examine pas chaque baril ; or, il serait parfaitement entendu à titre de condition de la vente, que l'inspection ne porterait que sur une certaine proportion de barils. Ce serait une garantie consentie par l'acheteur et le vendeur—soit qu'il s'agisse du cultivateur et de l'emballeur, ou de l'emballeur et du marchand ; que l'inspection ne porterait que sur un baril sur quinze ou vingt. On ne peut donc prétendre à bon droit que ce système d'inspection soit trop onéreux ou trop compliqué.

Du reste, on ne saurait faire valoir d'autres objections sérieuses contre une inspection qui s'applique à toutes les autres denrées. Les beurres et les fromages sont soumis à l'inspection. Lorsqu'on expédie une cargaison de fromage ou de beurre à Montréal, s'il surgit un différend, on appelle l'inspecteur qui décide en dernier ressort. Pourquoi cette pratique ne s'appliquerait-elle pas aux pommes qui ont tout autant besoin d'inspection que le beurre et le fromage ? Il y a également l'inspection des peaux. Il est défendu de vendre une peau sans l'avoir soumise à l'examen de l'inspecteur de l'Etat. Dans chaque ville du pays, il y a un fonctionnaire de l'Etat, préposé à l'inspection et à l'étampage des peaux. Citons encore l'inspection des grains, qui est toutefois, d'un genre différent. L'inspection des grains, comme celle de toutes les autres denrées, se fait aux frais du gouvernement et coûte des milliers de dollars par année ; tandis que pour l'inspection des fruits, je ne propose pas qu'elle se fasse aux frais de l'Etat mais aux frais de ceux qui la demandent. A mon avis, on ne saurait faire valoir de sérieuses objections contre l'adoption de ce bill. Nos producteurs de fruits le demandent. J'ai écrit à nombre de producteurs de fruits au pays et tous m'ont répondu qu'ils se rallient à mon avis et demandent l'adoption de cet amendement. J'ai écrit à M. A. H. Pettit, de Grimsby, qui s'est toujours vivement intéressé à toutes les mesures législatives relatives à l'arboriculture fruitière, et voici sa réponse :

> Votre amendement est parfait, mais si je comprends bien celui de M. Henderson, il ôterait toute efficacité à la loi d'inspection. Ce qui fait que l'inspection a tant d'importance à mes yeux c'est que du moment que l'inpecteur a fait l'examen et l'étampage voulus, cela met fin à tout différent qui pourrait s'élever au sujet du conditionnement et de la qualité des fruits, et l'on ne saurait s'attendre à faire des affaires satisfaisantes sur les marchés de l'Angleterre, si nous ne donnons pas aux acheteurs des garanties suffisantes. Ceux avec qui j'ai causé de votre amendement approuvent tous l'inspection et l'étampage et vous souhaitent plein succès.
>
> P.S.—Depuis que j'ai tracé ces lignes, il m'est venu une pensée que je vous communique. La loi actuelle, en répression de la fraude, est excellente sans doute, mais votre amendement est d'une portée plus pratique. Disons que je veux vendre 1,000 barils de pommes à une maison de commerce anglaise, à un prix convenu. Je ne saurais lui demander d'accepter une traite à moins de pouvoir lui donner la garantie que j'ai rempli ma part du contrat que j'ai quant à la qualité et au conditionnement des fruits. Or, l'étampage de l'inspecteur règle cette question, la plus importante de toutes ; la vente par contrat étant bien préférable à l'expédition aux courtiers.

J'ai aussi écrit à M. McKinnon, homme de grande réputation et dont l'opinion fait loi aux yeux de tous ceux qui le connaissent. Voici ce qu'il dit :

> J'approuve cordialement votre projet de loi, pourvu que l'acheteur tout aussi bien que le vendeur, ait le droit de demander l'inspection et que l'inspection se fasse aux frais de celui qui la demande.
>
> Quant au bill de M. Henderson, il donne tout simplement le coup de grâce à la loi, en ce qu'il tend à créer une marque canadienne distincte.

J'ai sous les yeux une lettre de M. George Fisher, qui, depuis nombre d'années, est préposé à l'inspection des fruits pour la province d'Ontario et dont l'œuvre a toujours donné pleine et entière satisfaction

au public. Tout le monde le tient pour homme d'entendement. Voici ce qu'il écrit :

J'accuse réception de votre lettre du 6 du courant. L'inspection officielle des fruits que votre bill tend à établir est une réforme que je préconise moi-même ; mais, puisque cette inspection doit se faire à nos frais, chose parfaitement juste et légitime, rien n'empêche, à mon avis, que les inspecteurs ne soient utilisables pour l'inspection d'une quantité quelconque de fruits, qu'elle soit considérable ou non. A mon avis, ils devraient certainement le faire, et cette inspection ne devrait s'effectuer qu'à la demande de l'expéditeur et pour sa seule utilité personnelle, comme lorsqu'il demande un certificat d'une vente qu'il fait.

Nombre d'autres expéditeurs approuvent le principe de cet amendement. J'espère que le ministre sera en mesure de modifier la loi dans ce sens. Il y a bien quelques autres modifications qu'il faudrait apporter à la loi, mais, à mon avis, c'est là la plus importante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : Je suis bien aise d'avoir entendu les observations de l'honorable député au sujet de cet amendement, car, malheureusement, j'étais absent lorsque la Chambre a été saisie de ce projet de loi. A cette époque, mon honorable collègue le ministre des Finances demanda que la délibération du bill fût suspendue jusqu'à mon retour, et je me suis entendu avec mon chef, le premier ministre, pour que la Chambre fût en lieu de discuter ce projet de loi. J'ai sérieusement réfléchi à cet amendement et j'en ai causé avec nombre de gens. Il se dresse de sérieuses objections contre cette proposition. L'honorable député a discuté, dans une certaine mesure, quelques-unes de ces objections, mais je tiens à mettre les choses sous un meilleur jour qu'il l'a fait. D'abord, bien qu'il ait cité une ou deux lettres demandant un amendement de ce genre, il a omis de nous dire que l'association pomologique d'Ontario a discuté ce bill et a chargé un sous-comité d'étudier les modifications à apporter à la loi, et que ce comité n'a ni adopté de résolution ni demandé de faire subir à la loi de madification de ce genre ou d'autre nature. On a exprimé divers avis ; on a discuté à fond toutes les prescriptions de la loi, et cependant l'association pomologique n'est tombé d'accord sur aucune recommandation relative à la modification de cette loi. L'association pomologique de la Nouvelle-Ecosse a aussi tenu une assemblée où elle a débattu l'amendement qu'on veut apporter à la loi en question. Les membres de cette association sont tombés d'acord sur un seul amendement qui, à leur avis, tournerait à l'avantage de la province. Cet amendement n'a rien de commun avec celui qui est venu en discussion ici, mais il tend à faire définir les fruits de la catégorie numéro 2. Les seuls qui soient définis aujourd'hui sont les fruits de la catégorie n° 1 ou xxx et les autres producteurs de fruits voulaient que la loi allât plus loin et donnât aussi la définition de la catégorie numéro 2 ou xx. Ainsi, ces deux associations ont virtuellement approuvé la loi dans sa teneur actuelle, et parce que certains individus ci et là veulent réformer cette loi, tandis que les représentants de l'arboriculture fruitière ne préconisent ni l'amendement en discussion ni aucune autre modification, sauf l'unique exception que j'ai mentionnée, cela ne prouve pas qu'il faille effectuer une réforme importante.

M. SMITH (Wentworth).

L'honorable député affirme que la loi, dans sa teneur primitive, ne contenait pas de disposition similaire. Je dois lui dire qu'il fait erreur à cet égard. En 1900, la Chambre fut saisie d'un projet de loi qui ne fut pas adopté; et ce bill, je crois, ne contenait pas ce paragraphe C de l'article 4. Mais la loi actuelle, dans sa teneur primitive, contenait la prescription portant que la qualité du fruit serait marquée sur le colis, et l'amendement de 1902, qui accentue davantage cette disposition législative, n'était qu'un développement ou une extension du paragraphe C de l'article 4. L'honorable député en conviendra, la loi actuelle, dans sa teneur primitive et telle qu'adoptée par le parlement, a toujours renfermé la prescription portant que la qualité du fruit doit être marquée sur le colis. A mon avis, je l'avoue, c'est là une des dispositions essentielles de la loi. si on permet au paqueteur d'expédier un colis fermé sans y apposer une marque qui en désigne le contenu, il échappera, dans une large mesure, aux prescriptions de la loi et la loi elle-même, dont notre commerce de fruits a grandement bénéficié, perdra toute efficacité. Je le comprends parfaitement ce que l'honorable député a dit au sujet de cet article particulier ne milite pas contre l'argument qu'il a formulé en faveur de l'adoption de l'amendement en discussion; mais je tenais à rectifier son affirmation relativement à la teneur primitive de la loi actuelle.

L'honorable député demande que le paqueteur soit libéré de l'obligation de désigner lui-même la qualité du fruit. Or, à mon avis, c'est là une chose essentielle à la loi.

Nul autre que le paqueteur ne saurait classifier les fruits. Sans doute, comme l'honorable député le suggère, l'inspecteur peut venir ouvrir dix sur cent des colis et en examiner le contenu. Mais cela ne lui apprendrait rien sur le contenu des autres colis. Il pourrait facilement tomber sur dix colis par cent qui seraient de la catégorie numéro 1 ou de la marque XXX ; mais il pourrait se rencontrer d'autres colis de qualité bien inférieure qui échapperaient à son examen. En pareilles circonstances, non seulement tous les fruits seraient classifiés comme de première qualité, mais la marque officielle de l'Etat y serait apposée et la réputation d'un des services administratifs du Canada répondrait de la qualité des fruits portant cette étiquette officielle. Personne ne saurait classifier les fruits dans un colis fermé sans au préalable l'ouvrir, sauf le paqueteur même ; et à mon avis, il légitime que l'obligation d'em-

paqueter ses fruits honnêtement et d'y apposer la marque indiquant la véritable qualité du contenu, retombe sur le paqueteur lui-même; c'est d'ailleurs le seul moyen qui offre quelque sécurité. Protéger l'acheteur contre la fraude ou la négligence de l'empaquetage, voilà le seul objectif de la loi. Nul autre que le paqueteur ne saurait dire le contenu de colis fermés, à moins que l'inspecteur n'ouvre chaque colis. Or, l'honorable député est assez versé dans le commerce pour savoir qu'il serait impossible d'ouvrir chaque colis ; et il serait le premier, de concert en cela avec tous les hommes d'affaires, à s'opposer à ce que l'inspecteur ouvrît chaque colis, afin de juger du contenu. Ajoutons qu'il serait virtuellement impossible de trouver la légion d'inspecteurs nécessaire pour le fonctionnement du système proposé dans l'amendement. L'honorable député affirme que, si on exigeait un honoraire, pour le début au moins, fort peu d'inspecteurs seraient appelés pour inspecter et classifier les fruits. J'ose dire qu'il en serait ainsi, pour une saison. Or, si les acheteurs jugent des fruits par leurs marques et regardent la marque officielle comme une garantie, indubitablement ils demanderaient au gouvernement que la marque de l'inspecteur de l'Etat fût placée sur tous les colis fermés, et ainsi, bon gré mal gré, les vendeurs seraient obligés, dans l'intérêt même de leurs ventes, de demander cette inspection.

Ce qui en résulterait, c'est qu'à une certaine époque de l'année, il faudrait toute une légion d'inspecteurs fort compétents, très au fait du commerce des fruits et de la pomologie, et qu'il est difficile de trouver à cette époque de l'année. L'année dernière, il a été expédié du port de Montréal près de 500,000 barils de pommes pour l'exportation seule, sans compter tout ce qui s'est vendu par tout le pays sur les marchés locaux. Tout ce commerce d'exportation s'expédie en moins de trois mois de l'automne, je suppose. Or, exiger d'un nombre quelconque d'inspecteurs qu'ils se mettent à l'œuvre pour inspecter et classifier un demi-million de barils de pommes dans le cours de trois ou même moins, sans compter le trafic domestique qui est certainement aussi considérable, sinon le double du premier, serait une impossibilité matérielle.

L'honorable député affirme qu'un inspecteur qui n'examinerait, comme il le propose, que dix pour cent des colis, pourrait en inspecter environ mille par jour. C'est-à-dire qu'il pourrait inspecter et connaître le contenu de cent colis, et qu'il apposerait la marque officielle sur neuf cents colis, sans savoir ce qu'ils renferment. A mon avis, cela n'est nullement désirable. Quand le parlement a adopté la loi en vigueur, ni la Chambre, ni le pays n'ont demandé ni voulu pareille chose. J'ajouterai que l'application de la loi n'a pas donné lieu à de griefs assez sérieux pour justifier un changement aussi radical.

L'honorable député nous a parlé du fardeau qui pèse sur le paqueteur et il prétend qu'il n'est pas juste de lui imposer pareille responsabilité ; que de fait, il est virtuellement impossible qu'il puisse classifier ses fruits convenablement. L'année dernière, je le sais, on a expédié une grande quantité de fruits dans la catégorie du numéro 2 ; car, malheureusement, la saison a été mauvaise, et une forte proportion de fruits était réellement de la catégorie n° 2. Toutefois, je doute fort qu'on puisse prouver qu'il se soit expédié des fruits auxquels le paqueteur a donné la marque n° 2 tout en les estimant du n° 1. Il est absolument contraire à l'esprit du commerce de faire pareille chose, et d'ailleurs cela n'est nullement nécessaire, d'après les stipulations de la loi en vigueur ; car, si l'empaquetage des fruits se fait honnêtement, le paqueteur peut, en toute sécurité, leur donner la marque n° 1, puisque, sous l'empire de la loi, on tolère une certaine proportion de pommes qui n'atteignent pas la catégorie n° 1, alors qu'on appose sur le colis la marque n° 1. A mon avis, il est très facile aux paqueteurs de se conformer à la loi en faisant leur paquetage d'une façon honnête et légitime, et c'est ce que le public est en lieu d'exiger d'eux.

C'est là l'objectif visé par la loi, et il s'est réalisé dans une large mesure. Il m'est venu des nouvelles fort consolantes d'Angleterre au sujet de l'empaquetage des fruits de provenance canadienne au cours de la saison dernière, ainsi que de la condition dans laquelle ils se trouvaient quand on les a placés sur le marché. On a catégoriquement déclaré que ce résultat est dû au fonctionnement de la loi en question. Je ne sais plus dans quel journal j'ai lu que, dernièrement, une des associations pomologiques en Angleterre est allée jusqu'à recommander aux Etats-Unis d'adopter une loi comme celle des marques des fruits du Canada, parce que notre loi a si puissamment aidé au commerce qu'il est de l'intérêt de ceux qui exploitent ce commerce, de doter les Etats-Unis d'une loi similaire.

L'amendement proposé, je l'affirme sans crainte, entraverait fortement le fonctionnement de la loi en question et ferait péricliter les intérêts du gouvernement comme ceux de notre commerce ; car, j'en suis convaincu, l'inspection officielle ne saurait être ni aussi précise ni aussi soigneuse que celle des paqueteurs eux-mêmes ; et si l'inspecteur de l'Etat commettait une erreur, et que par négligence il lui arriverait de mettre sur quelques caisses de qualité inférieure la marque de la qualité n° 1, cela porterait au commerce un coup plus sensible que si un simple particulier commettait une erreur et expédiait des fruits portant une étiquette frauduleuse. Sans doute, on me dira que l'inspecteur de l'Etat ne doit pas commettre de pareilles erreurs. J'en conviens, mais ces inspecteurs comme les autres, sont exposés à se tromper, et ils le seraient encore davantage, s'ils se contentaient d'examiner une certaine pro-

portion des fruits et s'ils ignoraient le qualité des fruits dans le plus grand nombre des colis sur lesquels ils mettraient leur marque. Aujourd'hui, l'expéditeur lui-même, se crée une réputation, grâce aux soins qu'il apporte dans les marques et le paquetage de ses fruits. Si le gouvernement vient se substituer à l'expéditeur, alors celui-ci n'est plus responsable ; et si quelque chose va mal, il n'a qu'à hausser les épaules et à dire que ce n'est pas sa faute.

Le résultat est qu'il perd le précieux avantage qui revient à celui qui se crée une réputation en son nom propre. A mon avis, la garantie personnelle de l'expéditeur lui est plus précieuse à lui-même, si elle ne l'est pas à l'acheteur, que ne le pourrait être celle du gouvernement. Toute garantie de l'Etat serait considérée comme impersonnelle, tandis que la garantie propre de l'expéditeur, qui est de sa propre création, est tenue pour personnelle à l'expéditeur même. Celui qui accomplit son œuvre consciencieusement, se crée une réputation et obtient un prix plus rémunérateur pour ses marchandises et les écoule plus facilement. Il perd tous ces avantages, du moment que l'inspecteur de l'Etat se substitue à lui. Je ne saurais donc accepter cet amendement.

J'ai un mot à dire au sujet des difficultés d'application qu'offrirait la loi ainsi modifiée. Si sa proposition était mise à exécution et que l'on ouvrit chaque colis, l'honorable député lui-même ou ceux dont il prétend être le représentant, ne serait guère satisfaits du résultat. Quand même on tenterait la chose, son exécution offrirait des difficultés insurmontables. Pour que cet amendement fût applicable, il faudrait que le paqueteur employât un inspecteur de l'Etat qui demeurerait dans son établissement durant toute la saison du paquetage. Cela nécessiterait de grands frais et entraînerait plus d'inconvénients que la situation actuelle n'en peut créer. Or, le législateur, en portant cette loi, ne visait pas précisément à l'inspection des fruits ; mais, comme il a été clairement affirmé à cette époque au cours des débats, on voulait que cette loi fût un avertissement salutaire, et comme une épée de Damoclès suspendue sur la tête du paqueteur malhonnête ou négligent, et qui le forcerait, par la crainte des peines attachées à cette loi, à faire ce qu'il devrait exécuter de bon gré dans son propre intérêt, ainsi que dans l'intérêt du commerce et de la bonne réputation du Canada.

La situation de ce commerce, avant l'adoption de la loi en discussion appelait d'urgence quelque initiative de ce genre ; et le parlement, dans sa sagesse, vota cette loi dans sa teneur primitive, et la modifia, la session dernière, afin de rendre plus sévères les dispositions en question, à l'article de l'inspection. Je tiens de ceux qui ont suivi avec attention le fonctionnement de cette loi, que non seulement elle a donné d'excellents résultats au début, mais que la sévérité plus accentuée de l'article 4 l'a rendue encore plus efficace. En pareilles circonstances, je ne saurais donc me persuader que l'amendement proposé favorise les intérêts du commerce, ceux du pays, ou des expéditeurs eux-mêmes. Il ne nous est venu de demande générale dans ce sens, ni des représentants de l'association pomologique ni des paqueteurs ; et même si on adoptait cet amendement, il serait impossible, à mon avis, de l'appliquer de façon à améliorer la situation commerciale et à remplir l'intention du législateur. Je demande donc à la Chambre de ne pas voter ce bill en deuxième délibération.

M. LANCASTER : Avant qu'on aille aux avis, je désire dire quelques mots. Réflexion faite, la Chambre, je crois, pencherait sinon en faveur de l'amendement proposé par le député de Wentworth-sud (M. Smith) du moins en faveur de quelque modification dans ce sens. Je dois dire au ministre que quelques producteurs de fruits du district de Niagara trouvent à redire à la loi en vigueur, en ce qu'il n'y a de localité fixe et connue où l'inspection doive avoir lieu. C'est là l'objectif que le député de Wentworth-sud a en vue, quand il demande que l'inspection des pommes, pour ne mentionner que cette catégorie de fruits se fasse au lieu même de l'empaquetage, ou à proximité du lieu de production ou du lieu d'empaquetage et d'expédition. Il n'y a donc pas d'endroit stipulé où l'inspection doive s'effectuer. Les inspecteurs vont là où il se manutentionne la plus grande quantité de pommes, dans les grands centres comme Montréal, Toronto ou peut-être Windson.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils vont là où se trouve la plus grande quantité de fruits.

M. LANCASTER : Ils tiennent à inspecter le plus de fruits possible. De concert avec quelques producteurs de fruits du district de Niagara, je suis d'avis que si les inspecteurs se rendaient sur le lieu même de production, non pas au lieu d'expédition, mais là même où ils pourraient faire l'inspection des fruits avant leur expédition, ils pourraient en rencontrer de grandes quantités.

En supposant, par exemple, que l'inspection se fît à Hamilton, à Grimsby, à Sainte-Catherine, ou à Winona, ils y trouveraient autant de fruits expédiés de ces endroits en une journée qu'il s'en expédie de Montréal même ; c'est-à-dire que les inspecteurs pourraient expédier autant de besogne dans les endroits que j'ai mentionnés en premier lieu, au cœurs de la saison d'expédition des pommes. En se rendant à Winona, puis cinq milles plus loin à Grimsby, et à seize milles de là, à Sainte-Catherine, ils trouveraient un bien plus grand nombre de barils de pommes ou d'autres fruits à inspecter, qu'en limitant leurs opérations aux grandes villes. A mon avis, il faudrait modifier la loi dans ce sens, en désignant certains endroits où les expé-

diteurs seraient censés faire inspecter leurs pommes. L'amendement en discussion me paraît excellent. Il est bien plus facile au producteur de s'occuper de ses fruits chez lui, et il s'attend à bon droit à être débarrassé de toute responsabilité, du moment que ses fruits sont expédiés par voie ferrée. Car, après avoir expédié une grande quantité de barils de pommes, il lui faut vaquer à bien des affaires et s'occuper du nombreux personnel à son service, ce qui explique son désir bien légitime de se débarrasser de toute responsabilité le plus tôt possible après l'expédition de ses fruits. Quand il a expédié ses fruits par voie ferrée à destination de Montréal, pour exportation en Angleterre, il croit que toute sa responsabilité doit cesser. Le ministre dira peut-être qu'il est facile de connaître l'itinéraire des chargements de fruits et que l'expéditeur sait tout aussi bien que les employés de chemins de fer la quantité de barils qu'il expédie. Ainsi, s'il expédie un chargement de fruits par rail, il sait par son connaissement la quantité de barils qu'il a confiés à la compagnie et dont il peut la tenir responsable, et il serait tout juste qu'il sût aussi à quoi s'en tenir sur la qualité de ses fruits. Le gouvernement pourvoit à un service d'inspection qui doit s'effectuer quelque part, et à mon avis, il importerait que cette inspection se fît à proximité du lieu de production.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement ne pourvoit pas à un service d'inspection des fruits. Il n'y a aucune disposition de la loi en question qui porte que pareille inspection doive se faire. L'expédition des fruits doit se faire dans certaines conditions, et on peut en faire l'inspection, afin de s'assurer si ces conditions ont été remplies ; mais le gouvernement ne prend pas la responsabilité de l'inspection des fruits.

M. LANCASTER : Strictement parlant, la loi ne pourvoit point à l'inspection, mais virtuellement, cette inspection se fait, car on emploie un inspecteur, qui intente des poursuites contre tous ceux qui font de fausses représentations au sujet de leurs fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a des milliers de barils qu'on n'examine jamais.

M. LANCASTER : L'adoption du présent bill aurait pour effet de déterminer les fructiculteurs à voir à ce que l'empaquetage des fruits soit convenablement et honnêtement fait. Qu'une localité se crée une renommée, qu'un citoyen de Grimsby, de Sainte-Catherine, de Winona ou de Burlington parvienne à se faire une réputation d'expéditeur de bons fruits, on sait que d'autres personnes prendront avantage de ce renom parce que ce n'est pas tant le nom du producteur qui reste gravé dans la mémoire que celui de l'endroit d'où les fruits viennent. Si, comme nous l'espérons, les inspecteurs voient à la mise en vigueur de l'acte, j'ai lieu de croire que la mesure proposée par l'honorable député de Wentworth produira d'heureux résultats, étant donné que l'examen des inspecteurs se fera chez le premier paqueteur. Je ne crois pas qu'il surgisse de difficultés par rapport au nombre de barils à examiner dans chaque wagon. Ne connaissant qu'imparfaitement ce sujet, je pourrais bien me tromper, mais il me semble que les inspecteurs du gouvernement font l'examen du blé lorsque les wagons en sont chargés. Il va sans dire qu'ils n'examinent pas tout le blé qui se trouve dans un wagon ; ils en prennent des échantillons ici et là sur l'examen desquels ils basent leur rapport. Il me semble que l'examen d'un wagon chargé de pommes serait fait d'une manière satisfaisante si l'inspecteur ouvrait un baril pris ici et là, au hasard. Je crois qu'il n'y aurait pas d'objection à ce qu'il fût établi un règlement dans ce sens, attendu que l'on pourrait sans qu'il fût besoin d'examiner chaque baril, obtenir ainsi l'inspection que désire l'honorable député de Wentworth. La question de l'empaquetage est plus ou moins matière d'opinion. Si l'inspecteur se trouve sur les lieux de production et qu'il ne partage pas l'avis de l'expéditeur en matière de classification des fruits, ce sera chose facile que de régler le différend ; tous deux s'entendront bientôt, et l'expéditeur saura comment classer le procain baril, le prochain wagon, ou la prochaine récolte de pommes. Il me semble qu'il serait beaucoup plus facile d'appliquer la loi relative à l'empaquetage convenable des pommes si l'inspecteur pouvaient se rencontrer aux endroits d'où se fait l'expédition. L'honorable ministre semble croire que le souci de sa réputation doit suffire pour que l'expéditeur fasse ses consignations d'une manière satisfaisante. C'est très bien ; mais dans bien des cas la renommée est lente à venir. Parfois le producteur de fruits emploie les meilleures années de sa vie à établir sa renommée ; il est donc à désirer qu'il puisse obtenir un bon prix de ses fruits avant de s'être acquis une réputation. Il arrive assez souvent que le fructiculteur ne parvient pas à établir sa renommée avant dix ou quinze ans de travail, parce qu'il lui faut parfois consacrer tout ce temps-là à étudier l'are de produire les meilleurs fruits, et que pendant les dix ou quinze années suivantes il peut arriver qu'il ne soit gratifié que de cinq ou six bonnes récoltes. Si, après avoir appris à produire les meilleurs fruits, il lui faut attendre qu'il ait fait assez de bonnes récoltes pour établir sa réputation, je crains fort qu'il ne puisse jouir des fruits de son labeur avant d'arriver au terme de sa carrière. Si ses pommes sont de la qualité A n° 1, je veux qu'elles lui soient payées le prix qu'elles valent.

L'honorable ministre me permettra sans doute de lui signaler une autre lacune du bill, bien que je ne sois pas en mesure de proposer dès à présent un amendement qui

la comblerait. L'article 4 de l'acte, tel qu'amendé, dispose que le paqueteur devra indiquer la qualité des fruits au moyen des marques suivantes : N° 1, XXX ; n° 2, XX ; n° 3, X. Nombre de fructiculteurs de la partie du pays que j'habite m'ont assuré que certains de leurs consignataires les ont fraudés. Il ne leur est malheureusement pas possible de prouver leurs assertions parce que la fraude est faite trop simplement. Voici comment on procède ; un fructiculteur expédie un baril de pommes portant la marque "XX", le consignataire ajoute un autre X à la marque première, et lep remier acheteur offre ces fruits en vente comme étant de la qualité n° 1, ou XXX. Il est certain que cette fraude s'est plus d'une fois pratiquée dans le district de Niagara. C'est sur l'expéditeur qui a marqué le colis de deux X que retombe tout l'odieux d'une telle fraude. Il a beau dire qu'il a indiqué que les fruits étaient de seconde qualité, les circonstances sont toutes contre lui. On pourrait éviter la répétition de ces fraudes en obligeant le producteur ou l'expéditeur à ne classer les fruits qu'à l'aide de chiffres et pas autrement. Il ne serait pas possible de changer les chiffres ; au n° 3, on ne pourrait pas substituer le n° 2 ou le n° 1, et vice versa. De la sorte, rien ne pourarit plus induire en erreur quant à la classification des fruits. Le premier acheteur ne pourrait plus aussi facilement, sans s'exposer lui-même au danger d'être découvert, vendre un fruit de qualité inférieure pour un fruit de meilleure qualité. A l'heure qu'il est, il se contente, lorsqu'on découvre sa supercherie, de dire au client : "Voici le colis, voici les marques qu'il porte; adressez-vous à l'expéditeur." Il me semble que l'avis que je viens d'émettre mérite considération.

M. WADE : M. l'Orateur, il me semble que l'expéditeur pourrait très facilement obvier au dernier inconvénient qu'on vient de mentionner si, pour marquer ses colis, il se servait des patrons voulus, si sa marque était encadrée de telle façon qu'il ne fût pas possible de la modifier. Je ne vois pas comment on pourra appliquer les dispositions du bill actuellement à l'étude s'il faut que des inspecteurs du gouvernement aillent examiner tous les fruits. Je ne vois pas comment, dans la situation présente des affaires, on pourrait permettre à n'importe quel expéditeur de commander à un inspecteur d'aller, à une date déterminée, examiner les fruits contenus dans un ou dans dix wagons. L'inspecteur pourrait être retenu là des jours et des semaines durant, tandis que ses services seraient requis ailleurs. Quand le gouvernement voudra se charger de tous les frais qu'entraînerait l'inspection de chaque baril de fruits, il sera temps alors, mais alors seulement, de prendre en considération une disposition de la nature de celle qui nous est soumise. Ce bill ne saurait avoir d'effet pratique que si le gouvernement était prêt à prendre à sa charge tous ces frais d'inspection, et bien que je représente un comté à production fruitière, j'hésiterais à demander au gouvernement de s'engager dans une telle dépense parce que je ne vois pas sa raison d'être. Au demeurant, la loi actuelle donne généralement satisfaction, elle a assurément produit d'heureux résultats. Je crois sincèrement que depuis qu'on l'a adoptée, l'empaquetage se fait mieux et que nos fruits sont plus prisés à l'étranger.

M. HOLMES : J'approuve en tous points ce que vient de dire l'honorable député d'Annapolis parce que, à mon sens, on ne saurait appliquer les dispositions du présent bill que si le gouvernement augmentait considérablement le nombre de ses inspecteurs. Si cet amendement à la loi était adopté, il nous faudrait employer une nuée d'inspecteurs qui devraient se tenir toujours prêts à partir pour tous les endroits où il plairait aux expéditeurs de faire examiner des fruits. Les comtés de Lincoln et de Wentworth ne sont pas les seuls au Canada d'où il soit expédié des pommes. L'inspection des fruits en tous les endroits coûterait certainement fort cher.

Il est un autre point sur lequel, à mon avis, l'honorable député de Lincoln a fait erreur. Il a prétendu que le lieu de provenance établit la réputation du fruit, mais, dans mon opinion, la marque d'un fruit contribue plus à la bonne renommée que le nom de la localité où on l'a récolté. Chaque expéditeur possède ses marques particulières dont il tire le meilleur parti possible. A l'époque de l'expédition des fruits le gouvernement pourrait peût-être employer dans certaines localités quelques inspecteurs ou sous-inspecteurs de plus ; mais si l'on allait adopter ce bill, on s'apercevrait bientôt qu'il n'est pas possible d'en appliquer les dispositions.

M. BORDEN (Halifax) : Je demanderai au ministre de l'Agriculture de nous dire de quelle manière on applique la loi à l'heure qu'il est. Examine-t-on toutes les pommes exportées à l'étranger ou consommées dans le pays, ou n'en examine-t-on qu'une partie? Je présume que d'après la loi on n'est tenu, lorsqu'il s'agit d'une forte consignation, d'examiner que quelques barils. Que fait-on lorsqu'il s'en trouvent dont le contenu ne correspond pas à la marque qu'ils portent ? En pareil cas, les inspecteurs examinent-ils chaque baril ? S'ils ne le font pas, la loi reste pour ainsi dire lettre morte ; dans le cas contraire, il faut faire un travail considérable pour qu'on puisse attribuer une valeur quelconque aux marques que les expéditeurs mettent sur leurs barils de pommes. Lorsqu'on s'aperçoit que le contenu de certains barils est inférieur à l'indication, intente-t-on des poursuites contre l'expéditeur, le paqueteur ou quelque autre personne responsable ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais être obligé de répéter ce que j'ai déjà

dit bien des fois : cet acte-là ne pourvoit ni à l'inspection ni à la classification des fruits par les inspecteurs du gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Je sais ; mais son objet doit être d'inspirer au consommateur un certain degré de confiance dans les marques que portent les colis de l'expéditeur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On atteint ce but grâce aux peines prévues dans le cas où des barils sont marqués d'une manière illégale, et grâce aussi aux nombreux moyens que l'on a d'appliquer la loi, moyens qui sont à la portée de tous. En outre, le gouvernement a nommé un certain nombre d'inspecteurs afin que les expéditeurs et les paqueteurs comprissent bien qu'à part leurs clients, il existe des fonctionnaires spécialement chargés de découvrir les infractions à la loi. Les diverses mesures prises ainsi que la nomination d'inspecteurs qui peuvent, à chaque instant aller inspecter toute consignation ont eu pour effet, croit-on, de rendre les paqueteurs plus soigneux sous le rapport de l'empaquetage des fruits et du marquage des colis. J'ai par devers moi le relevé statistique adressé au comité de l'Angleterre par la personne qui est chargée de faire ce travail, et il y est établi que, dans le cours de la dernière saison, on a ouvert 78,016 barils et 525 caisses. Il s'agit là d'unités prises dans les consignations représentant 150,000 colis.

D'habitude, l'inspecteur se contente d'ouvrir, disons 10 à 15 colis sur une centaine, et si tout est parfait il ne va pas plus loin. Dans les cas contraire, il condamne toute la consignation d'un bloc, ou bien, si l'expéditeur le désire on le demande, il inspecte le tout et il fait un triage des bons fruits et de ceux qui ne lui ont pas donné satisfaction. C'est là la pratique habituelle. Je puis dire que nous avons quatre inspecteurs, en automne, à Montréal ; deux inspecteurs voyageurs dans Ontario ; trois inspecteurs dans les provinces maritimes ; un dans la Colombie-Britannique et un dans le Manitoba. Il est parfaitement entendu que ces inspecteurs ne peuvent examiner que quelques colis, mais l'acte n'en est pas moins suffisamment préventif. Il peut toujours, sans doute, se glisser des fraudes, mais la crainte de voir ces fraudes découvertes suffit en grande partie pour engager à agir honnêtement. Généralement, pour une première infraction, on se contente d'un avis ; mais si l'infraction se répète, il y a poursuite, et à venir jusqu'à présent toutes les poursuites intentées nous ont donné complète réussite. L'honorable député (M. Lancaster) a cité un exemple où le premier acheteur avait changé la marque en ajoutant un autre X. Il n'y a eu aucune difficulté à prouver cette infraction ; le premier paqueteur a été reconnu innocent, et le vendeur qui avait changé la marque a été puni. Nous n'éprouverons jamais de difficultés à remonter à l'origine de ces fraudes, mais cependant le premier paqueteur devrait toujours marquer ses colis de telle sorte que les marques n'en puissent pas être facilement changées. En traçant un cercle autour des deux premiers XX, le troisième X ne ne pourrait pas être facilement ajouté, et le patron à marquer est généralement disposé avec un cercle alentour.

Je regrette que certains paqueteurs n'emploient pas de ces sortes de patrons à marquer, et j'irai jusqu'à dire qu'on devrait peut-être aviser à les protéger contre leur manque de soin. Ces patrons à marquer coûtent si peu cher, et l'emploi en est si facile, que je ne vois pas pourquoi on s'aviserait de modifier l'acte, tout simplement afin de protéger ceux qui poussent l'indifférence jusqu'à se contenter de marquer leurs colis au crayon bleu. Dans tous les cas, je puis dire que nous avons conseillé d'employer comme marques les chiffres 1, 2 et 3, et je suis heureux de voir qu'on siut ces conseils, et qu'un grand nombre de paqueteurs, par tout le pays, emploient maintenant ces marques de préférences aux anciennes. J'ai bon espoir que le commerce de fruits du Canada aura avant longtemps un système uniforme relativement au marquage des colis.

M. LANCASTER : L'honorable ministre croit-il qu'il sera nécessaire de se servir des lettres X aussi bien que des autres marques?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a cru bon, au sujet de ces marques-là, de déférer aux désirs d'une partie du pays, où elles sont beaucoup employées. Mais je suis heureux d'annoncer qu'on se sert beaucoup des chiffres 1, 2 et 3, au lieu des lettres X. Pour ce qui est de l'endroit d'où proviennent les fruits, ainsi que de l'usage de marques personnelles, je puis dire que dans beaucoup de circonstances le paqueteur appose sa marque personnelle, bien que les fruits proviennent de dix ou douze endroits différents. Je suis sûr que mon honorable ami de Wentworth (M. Smith) achète des fruits dans toute la province d'Ontario et qu'il y met son nom. Bien qu'on ne connaisse pas tous les endroits d'où proviennent ces fruits, on connaît le nom de M. E. D. Smith. C'est ce que je voulais dire, quand je parlais de l'excellente réputation que mon honorable ami avait su se faire.

M. HOLMES : Me permettra-t-on d'ajouter encore quelques mots au sujet de ce que vient de dire l'honorable ministre—c'est-à-dire de l'altération des marques par le paqueteur ? Il s'est produit un cas de ce genre dans mon propre comté, et l'amende imposée a été purement nominale. L'opinion générale, parmi les producteurs de fruits et les paqueteurs, c'est que l'amende est absolumen insuffisante pour ces sortes d'infraction.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'amende, dans un cas de ce genre, devrait être dix fois plus considérable que pour l'autre infraction.

M. GILMOUR : Voici, en particulier, l'un des désavantages de l'acte pour le paqueteur:

il y a des marchands qui, comme l'honorable député de Wentworth, achètent des milliers de barils de pommes alors que ces pommes ne sont pas encore cueillies. Ils emploient ensuite des hommes et des enfants pour assortir et empaqueter ces pommes, et l'acte tient l'acheteur responsable de la bonne exécution du travail de ces paqueteurs. Si les pommes ne sont pas empaquetées comme il convient, on impose une amende à cet acheteur, et son nom est ensuite répandu par tout le pays comme étant celui d'un homme trouvé coupable d'avoir empaqueté frauduleusement ses fruits. Si j'étais engagé dans ce genre d'affaires, j'expédierais tous mes fruits sous la marque n° 2 et j'essaierais de me faire un nom, ainsi que l'a suggéré l'honorable député de Lincoln. Je crois que le gouvernement, si animé qu'il fût de la bonne intention d'assurer au Canada une excellente réputation pour ses fruits, n'aurait pas dû aller plus loin qu'exiger que la qualité des fruits d'un baril fût uniforme du haut en bas, en laissant les paqueteurs apposer leurs propres marques. Dans les cas où il y aurait eu manque d'uniformité dans un baril, alors on aurait pu imposer toutes les amendes qu'on aurait voulues.

M. SMITH (Wentworth) : Je désire poser une question à l'honorable ministre. J'ai dit que le présent acte oblige d'indiquer un degré de qualité, alors que le premier acte présenté en 1900 ne comportait aucune obligation de ce genre. J'ai cru comprendre que le ministre avait dit que je m'étais trompé. Si tel est le cas, j'aimerais qu'on pût m'indiquer où est mon erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que le premier bill présenté en 1900 ne contenait pas cette disposition, tandis que le paragraphe c. de l'article 4 du bill de 1901 la renfermait. Le bill présenté en 1900 n'était qu'un bill d'essai, et il ne fut pas même mis en délibération.

M. SMITH (Wentworth) : En l'absence de l'honorable député de Halton (M. Henderson), je propose la seconde lecture du bill (n° 130) modifiant l'Acte de 1901 relatif à la marque des colis de fruits. L'objet de ce bill est simplement d'abolir les désignations et qualités indiquées dans l'Acte. Les objections que cet Acte a soulevées parmi les producteurs de fruits sont si bien exposées dans une résolution, adoptée à Burlington par l'Association des Arboriculteurs fruitiers d'Ontario, que je ne puis mieux faire que vous en donner lecture. Voici ce que dit cette résolution :

Considérant que des bills modifiant l'Acte du marquage des fruits sont présentés dans la Chambre des communes, nombre d'arboriculteurs estiment que l moment est bien venu d'attirer l'attention des législateurs et du public sur certains griefs auxquels cet Acte a donné naisance, et peut-être aussi de proposer certains moyens de faire disparaître ces griefs.

Personne ne met en doute que l'adoption de l'Acte de 1901 a amené de grandes améliorations dans l'empaquetage des fruits. Autant que nous pouvons voir, tous les propriétaires de vergers sont en plein accord avec ce qui a été l'objet ostensible des auteurs de cette loi. L'objet de l'Acte, tel que clairement exposé et compris, lors d'une conférence qui a eu lieu entre l'honorable ministre de l'Agriculture et quelques-uns des principaux propriétaires de vergers, était—on voulait que, dans l'éventualité d'un conflit d'intérêts entre les propriétaires et les marchands, les intérêts des propriétaires eussent la préférence. Des dispositions avaient donc été établies:

Pour prévenir les fraudes dans l'empaquetage, en obligeant les paqueteurs à faire correspondre le contenu de tous colis fermés avec la marque apposée sur ces colis.

Pour forcer les paqueteurs à donner leurs noms et leurs adresses, comme garantie de bonne foi.

Pour stipuler que certaines marques ne devraient pas être employées, à moins que le contenu des colis ne fût composé de fruits d'une certaine qualité, toutes les autres marques étant laissées à la discrétion des expéditeurs.

Ces dispositions auraient pleinement protégé le public contre toute tentation de fraude. Elles n'auraient été onéreuses ni pour les propriétaires et elles auraient été entièrement acceptables à la grande masse de ces producteurs et expéditeurs.

D'excellents résultats ont surtout été obtenus avec l'article 7, qui pourvoit à ce que la surface de tout colis en représente honnêtement le contenu, et du paragraphe A de l'article 4 qui oblige le paqueteur à indiquer son nom et son adresse sur chaque colis. Ce sont là les points principaux de l'Acte. Ces prescriptions sauvegardent suffisamment le public, et les amendes attachées aux infractions sont suffisamment préventives pour faire réfléchir tous ceux qui seraient portés à commettre des fraudes. Tout cela est fort bien compris de la plupart des propriétaires de vergers, qui se rendent très bien compte de la différence entre l'empaquetage honnête et l'empaquetage frauduleux, et qui comprennent l'importance qu'il y a pour eux à ce que leurs fruits soient mis sur le marché en ayant pour eux l'uniformité de qualités d'excellence.

Toutes ces améliorations, nous le répétons, ont été obtenues entièrement par certaines dispositions de l'Acte adopté en 1901. Mais, sur les derniers jours de la session de 1902, certaines modifications furent principalement adoptées par la Chambre, sans qu'on eût le temps d'y apporter toute la réflexion voulue. Ce qu'il y a de plus répréhensible dans ces modifications, que ne demandaient ni le public ni les propriétaires de vergers, apparaît surtout dans le paragraphe " C " de l'article 4, où il est stipulé arbitrairement que les cultivateurs devront avoir des fruits d'une qualité déterminée, qualité qui devra nécessairement varier suivant la région et les idées de chacun, et qu'ils faut ensuite marquer leurs colis de façon à indiquer la qualité des fruits, toutes exactions auxquelles on ne demande à aucune autre classe de citoyens de se soumettre, et que entièrement aucune autre classe que celle des cultivateurs n'accepterait passivement.

C'est là intervenir de façon injustifiable pour gêner l'expansion de l'industrie fruitière et violer les droits des citoyens ; et tous les cultivateurs de la Puissance devraient se lever comme un seul homme pour protester contre l'injustice et l'iniquité de semblables mesures.

Des amendes sont imposées chaque fois que les conditions de l'Acte n'ont pas été observées,

et il y a des amendes encore plus considérables chaque fois qu'un cultivateur néglige de se conformer aux observations d'un inspecteur, bien qu'il puisse souvent arriver que ce soit le paqueteur qui ait raison contre l'inspecteur, et le cultivateur passe alors immédiatement pour fraudeur aux yeux de la loi. Il s'ensuit alors que le commerce des fruits est gravement paralysé, car le producteur, absolument terrorisé, préférera vendre ses fruits à des spéculateurs bien au-dessous de leur valeur réelle, ou bien les laisser dans son verger, plutôt que de courir le risque de marquer ses colis et d'être frappé d'une amende.

Il est non-seulement impossible à tous les paqueteurs de se rendre à ces demandes, mais ces demandes elle-mêmes sont absurdes et inutiles. Ces marques, exigées par l'Acte, étant celles du propriétaire des fruits, qui est ici partie intéressée, ne seraient pas considérées valables par aucune cour, et par conséquent n'auraient aucune valeur commerciale advenant une contestation entre l'acheteur et le vendeur.

Il ne devrait y avoir aucunes marques obligatoires, et la responsabilité de ces marques ne devrait pas incomber aux cultivateurs mais à des inspecteurs d'une compétence reconnue, qui seraient prêts en tout temps à faire les inspections demandées, et à délivrer des certificats comme pour toute autre branche d'affaire —lesdits certificats constituant une preuve concluante et définitive de la qualité.

Plusieurs expéditeurs sont d'avis que l'Acte devrait définir en quoi consistent les qualités numéros 2 et 3, mais chaque expéditeur devrait être laissé libre de marquer ou non ses fruits selon le degré-type exigé par le gouvernement. Des milliers de boisseaux de blé changent de mains tous les ans sans être soumis à l'inspection ; et quand cette inspection a lieu, le vendeur n'indique pas la qualité de son blé, ce soin étant laissé à l'inspecteur, qui délivre son certificat suivant qu'il y a lieu. Dans ces cas-là, la personne qui a besoin des services d'un inspecteur paie à celui-ci les droits d'inspection exigés par la loi.

Il me serait impossible d'exposer la chose plus clairement. D'après l'Acte, le paqueteur est obligé de mettre certaines marques sur ses barils. L'honorable ministre nous a dit que l'Acte de 1901 renferme les mêmes prescriptions. Je n'y vois rien de tel. L'article 6 décrit une certaine qualité de pommes sous la désignation " A n° 1," et l'article 7 décrit la qualité n° 1, et il y est stipulé que ceux qui veulent employer ces désignations devront se conformer à certaines formalités. Cependant, personne, que je sache, n'est obligé d'employer ces marques. C'est là ce dont se plaint l'honorable député de Halton (M. Henderson), et son bill fait table rase de toutes ces désignations.

Je n'irai pas jusque là. Je voudrais que l'acte établisse ces qualités, mais de la même manière que le bill les établissait lorsqu'il a été présenté en premier lieu. Je voudrais qu'il y eût deux qualités définies avec précision, mais que la marque indicatrice de ces qualités soit facultative. N'obligeons pas l'embarilleur à mettre ces désignations afin qu'il puisse éviter de s'exposer à une amende en cas d'erreur. L'inconvénient qu'offre la loi actuelle c'est l'obligation à laquelle elle soumet l'empaqueteur de mettre certaines marques sur les barils de pommes sans être en mesure de connaître si les fruits sont de la qualité qu'il indique, ce qui l'expose à payer une amende sans qu'il soit en faute. L'objection du ministre qui dit que l'inspection coûterait trop cher n'est pas fondée. Lorsque le contenu d'un wagon est inspecté, l'inspection ne porte pas sur chaque baril, mais sur quelques-uns seulement. En choisissant au hasard un baril sur plusieurs de la même variété, remplis dans le même verger, il est raisonnable de supposer que les autres barils contiennent des fruits semblables. L'acte est excellent à plusieurs égards et il a eu de bons effets, mais il lui manque quelque chose pour le rendre parfait. Il y a trois lacunes. D'abord, la qualité n° 2 devrait être définie ; ensuite, la marque des fruits devrait être facultative et, enfin, l'inspecteur devrait être nommé à la demande de tout intéressé. Supposons que le contenu d'un wagon de pommes soit refusé à l'arrivée. On demande l'inspecteur qui est libre de se rendre sur les lieux. S'il se trouve dans le voisinage et s'il va examiner quelques barils, qu'en résultera-t-il. On pourra demander à l'expéditeur de perdre cinquante cents ou un dollar sur le chargement complet, bien que l'inspecteur n'ait inspecté que cinq ou six barils. Au dire du ministre, cela n'est pas juste, parce que le contenu de cinq ou six barils n'indique pas la qualité de tout le chargement et, par conséquent, l'expéditeur n'est pas tenu d'essuyer une perte. Je sais, il est vrai, que l'inspection n'est pas reconnue par les cours de justice ; néanmoins chacun sait que, lorsqu'un expéditeur est cité devant les tribunaux et que l'inspecteur donne sa déposition, le juge sera d'ordinaire défavorable au premier. Je me demande si l'inspection serait parfaitement équitable si elle portait sur chacune des qualités différentes que renfermerait le wagon ; mais, on comprend combien il est injuste de ne prendre que cinq ou six barils qui se trouvent à la portée de l'inspecteur et qui ont été remplis des plus mauvaises pommes et de refuser le chargement entier.

Au contraire, si les pommes avaient été inspectées au départ et si on les avait trouvées de qualité inférieure, l'expéditeur aurait pu les embariller de nouveau ou les vendre pour des pommes de qualité n° 2, au lieu de pommes de qualité n° 1 et obtenir environ vingt-cinq cents de moins. Mais les pommes une fois expédiées et parvenues au consignataire, l'expéditeur, qui ne gagnerait rien à plaider, doit accepter ce qu'on lui offre, si l'inspecteur, après avoir examiné quelques barils, déclare que les fruits ne sont pas de la qualité indiquée. L'inspection, qui lui aurait profité si elle eût été faite au moment de l'envoi, lui est préjudiciable, au contraire. Supposons qu'un expéditeur envoie à Winnipeg ou à Montréal des pommes qui sont refusées à l'arrivée, il n'est pas en mesure de remédier à une faute involontaire, car quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent

l'empaqueteur se procure les meilleures pommes possibles, mais celles-ci ne sont pas toujours embarillées convenablement. Ainsi que l'a fait observer le représentant de Middlesex (M. Gilmour), quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent le paqueteur confie ce travail à des employés. Il engage les meilleurs qu'il trouve ; cependant, il est à leur merci dans une large mesure, lorsque ces employés n'empaquettent pas les fruits comme ils le devraient, selon, lui. Le ministre sait cela. Les pommes rendues à Montréal ou dans un endroit éloigné, l'empaqueteur recevra peut-être avis qu'elles n'ont pas été bien désignées, mais il n'est plus en mesure d'éviter une perte. Si les pommes avaient été refusées au départ, il aurait pu les empaqueter autrement et s'en défaire à un prix raisonnable.

Il peut y avoir d'autres choses à ajouter et j'espère que d'autres continueront le débat. Selon moi, dans le moment nous avons lieu de nous plaindre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : Je crois que la Chambre se livre en ce moment à la discussion du bill dont le représentant de Halton (M. Henderson) est le promoteur. Il me semble que l'argument du député de Wentworth (M. Smith) se rapporte quelque peu au bill qu'il a présenté lui-même.

Sans vouloir l'accuser d'avoir manqué de clarté, j'avoue que je n'ai guère compris s'il parlait en faveur de sa proposition de loi ou en faveur du bill que le député d'Halton a présenté. Je suivrai pourtant son exemple, et pour combattre le bill qui nous est maintenant soumis, je citerai les paroles que l'honorable député a prononcées à l'appui de sa proposition de loi. Il a lu trois ou quatre lettres où il était question de l'obligation pour les inspecteurs de se rendre dans les vergers pour faire l'inspection des fruits. Mais, d'autres passages des mêmes lettres déclarent ouvertement que l'amendement présenté par le représentant d'Halton enlèverait à la loi toute son utilité. Je me range à cet avis. Je crois que l'adoption de cet amendement rendrait la loi à peu près inutile.

L'honorable député (M. Smith) nous a renvoyés à la la loi de 1901. Je n'ai pas cette loi à la main. J'ai cru qu'en l'absence du député d'Halton son bill ne serait pas délibéré, et comme nous avions terminé l'examen de la proposition de loi de l'honorable députe (M. Smith), j'ai renvoyé mes papiers. D'après ce que je me rappelle, le bill de 1901 ne mentionnait aucune marque particulière, mais il exigeait que la désignation de la qualité du fruit fût indiquée sur le bill. Cette disposition du bill de 1901 a maintenant force de loi. C'était, et c'est encore, une disposition essentielle de la loi. Si l'empaqueteur pouvait embariller les fruits sans indiquer sur le colis la qualité de ceux-là, il serait impossible de le rendre passible d'autre peine en vertu de la loi. L'honorable député (M. Smith) baisse la tête. Est-ce son but d'empêcher qu'on poursuive et punisse l'empaqueteur pour avoir mal empaqueté les fruits et pour avoir apposé une fausse marque ? Dans l'affirmative, je me déclare franchement d'un avis contraire et je dis que la population veut que l'empaqueteur qui aura mal empaqueté et faussement désigné les fruits soit poursuivi et puni ; d'ailleurs, c'est l'objet de la loi. Je ne crois pas que l'honorable député désire la modifier au point de soustraire l'empaqueteur à tout responsabilité. Je ne crois pas que l'honorable député consente à déclarer devant ses commettants qu'il voudrait faire subir une pareille modification à la loi.

M. GILMOUR : Quel recours le ministre aura-t-il contre l'empaqueteur lorsque celui-ci sera l'employé de l'acheteur des pommes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'apprendrai à l'honorable député (M. Gilmour) que celui qui empaquette les fruits est responsable et passible d'une peine en vertu de la loi, aussi bien que son patron.

M. GILMOUR : Mais vous ne pouvez pas le découvrir. Comment donc lui imposerez-vous une amende ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Précisément. Voilà pourquoi nous voulons atteindre le patron. Vous ne pouvez pas découvrir le pauvre diable qui a reçu $1 par jour pour embariller les pommes—il peut être à cent milles de distance. Mais, il ne servirait de rien de le trouver et de le punir. Nous nous adressons au patron qui est responsable financièrement comme il est responsable du travail de ses employés. C'est une partie essentielle de la loi, et je crois que la Chambre et le pays sont d'avis de conserver cette disposition. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Smith) lui-même, voudrait soustraire le patron à toute responsabilité. Dans ce cas-là, la loi ne vaudrait pas le papier sur lequel elle serait écrite. Si le député de Wentworth confie l'empaquetage des fruits à des employés qu'il peut tenir responsables d'un empaquetage défectueux comment pourrait-on le tenir lui-même responsable et le punir ?

M. SMITH : Le ministre ne me cite pas correctement——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux parler du représentant de Middlesex-est (M. Gilmour).

M. SMITH : Mais je fais allusion à ce qui s'est dit avant que le député de Middlesex-est prenne la parole. Dans mon discours, je n'ai pas parlé de soustraire l'empaqueteur à toute responsabilité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais le député de Middlesex-est en a parlé. J'ai dit que le député de Wentworth ne voudrait pas dégager la responsabilité de

l'empaqueteur. Il sait que le patron doit être responsable, car il est le seul qu'on puisse poursuivre avec succès. L'ouvrier qui touche $1 par jour ne peut pas être poursuivi. Il est vrai que si l'empaquetage est défectueux, il est passible d'une amende aussi bien que son patron. Mais, si on en pouvait poursuivre que lui, la loi serait absolument inutile c'est au patron qu'il faut s'en prendre ; c'est lui qui doit être tenu responsable. L'honorable député de Wentworth vend ses fruits sous son propre nom. Quand j'achète un baril de pommes marqué "E. D. Smith", je m'attends à avoir un article de première qualité, car la réputation et la haute position de mon honorable collègue recommande sa marchandise. Mais, mes chances seront minces s'il me faut m'adresser à Pierre ou Jacques qui a été employé dans le verger de M. Smith, au cas où le baril de pommes ne serait pas tel qu'inquée.

Je suis certain que l'honorable député ne désire pas que l'acheteur soit mis dans cette fausse position. Il ne cherche certainement pas à se dérober à sa responsabilité pas plus que les patrons en général. C'est leur responsabilité qui fait leur réputation et c'est le nom qu'ils apposent sur les colis qui donne de la valeur à la marchandise. Mes remarques qui ont été mal interprétées par l'honorable député se rapportaient au paragraphe de la lettre *c*, article 4, qui se trouve dans la loi adoptée en premier lieu. Au cours de la session de 1902, on a donné une portée plus grande à ce paragraphe en définissant certaines marques qui devaient être apposées sur les colis. Cet amendement avait pour but de mettre de l'uniformité dans les marques. Mais, quant à celles qui se rapportent à la qualité, la loi n'est pas plus sévère que celle de 1901.

M. SMITH (Wentworth) : Si l'honorable ministre veut bien me permettre—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Volontiers.

M. SMITH (Wentworth) : Je ne comprends pas que le ministre puisse raisonner ainsi. La première loi n'obligeait personne à apposer une marque particulière sur un colis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demande bien pardon à mon honorable ami. Voici ce que dit l'article 4 de la loi de 1901 :

> Tout individu qui, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un autre, empaquettera des fruits dans un colis fermé, destiné au commerce, fera marquer ce colis d'une manière distincte et indélébile, avant qu'il ne soit sorti du bâtiment où il sera rempli,—
>
> (a) des initiales du nom de baptême et du nom complet du paqueteur, ainsi que son adresse ;
>
> (b) du nom de la variété ou des variétés de ce fruit, et
>
> (c) de l'indication de la qualité du fruit.

Voilà la loi de 1901. Elle contient le paragraphe de la lettre (c).

M. SMITH (Wentworth) : Telle qu'adoptée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Ce n'est pas le bill tel qu'il a été proposé, mais c'est la loi telle qu'elle a été votée. En 1902, on y fit une addition exigeant que dans l'indication de la qualité du fruit, on fit usage de certaines marques particulières, savoir X, XX, XXX, ou n° 1, n° 2, n° 3. Ceci a été ajouté à la loi, mais la disposition essentielle, exigeant d'indiquer sur le colis la qualité du fruit, existait dans la loi de 1901.

M. SMITH (Wentworth) : Je parlais du bill proposé à la demande de l'Association des producteurs de fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce bill fut présenté en 1900 ; mais, après entente avec les propriétaires de vergers, avec les commerçants et les paqueteurs, et après avoir été délibéré à fond par le comité, il fut retiré et présenté de nouveau en 1901. Ce projet de loi exigeait la désignation de la qualité du fruit et il fut adopté tel quel par par la Chambre, après un débat prolongé auquel l'honorable député lui-même prit part.

M. WADE ; Je crois que le présent amendement nuit grandement au but du bill tel que proposé ordinairement. Le ministre de l'Agriculture l'a dit, dans l'acte de 1901, le paragraphe (c) de l'article 4 se borne à dire que le baril ou colis portera l'indication de la qualité du fruit. De plus, l'article 6 défend à toute personne de vendre, d'offrir en vente, d'étaler ou d'avoir en sa possesion pour les vendre des fruits faussement désignés. Dans la pratique, on a constaté que cela n'était pas assez clair, et on a adopté la loi de 1902 dont le paragraphe (e) stipule que les colis seront marqués :

> D'une désignation de la qualité des fruits qui sera d'une des six marques suivantes : pour les fruits de la première qualité, n° 1 ou XXX ; pour les fruits de deuxième qualité n° 2 ou XX ; et pour les fruits de troisième qualité, n° 3 ou X.

Il fut alors nécessaire de modifier l'article 6. L'amendement dont la Chambre est maintenant saisie propose d'annuler tout ce qui a été fait en 1902 et de conserver l'obligation générale de désigner la qualité des fruits, ce qui laisserait planer la même incertitude qui existait auparavant. Selon moi, cela serait loin d'être sage. A mon avis, la seule modification nécessaire est celle qu'ont demandé les arboriculteurs et les expéditeurs des provinces maritimes, à savoir, que non seulement la variété n° 1 ou XXX devrait être définie, mais aussi les variétés Nos. 2 et 3, de manière à pouvoir rendre passible d'une amende celui qui ferait un empaquetage défectueux des fruits de ces qualités comme des autres. Je crois donc qu'on aurait tort de rien faire pour rétablir

l'incertitude qui existait auparavant. Une loi semblable ne peut pas du premier coup être rédigée et mis en vigueur d'une manière satisfaisante. Il faut du temps. Je crois que les amendements de 1902 ont été le fruit de l'expérience de ceux qui ont voulu appliquer la loi. Je suis certain que la loi actuelle est bien accueillie par les producteurs et les expéditeurs de fruits des provinces maritimes et que la seule modification à faire concerne la définition de la qualité.

M. LANCASTER : Si je comprends bien la loi actuelle, elle ne s'applique qu'aux colis marqués n° 1, à l'exclusion des autres qualités.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle parle des autres qualités sans les décrire. Je suis en faveur de la proposition de mon honorable ami, le représentant d'Annapolis (M. Wade), et le député de Wentworth, lui-même disait, il y a quelques instants, qu'il désirait que la qualité n° 2 fut décrite. Je crois que le député de Lincoln (M. Lancaster) trouvera un article spécial mentionnant ce que doit renfermer un colis marqué n° 1 ; mais nul article ne prescrit ce que doit contenir un colis marqué n° 2 ou n° 3 et c'est cette définition que demandent les propriétaires de vergers de la Nouvelle-Ecosse et le représentant de Wentworth. Cette idée m'agrée, mais je n'ai pas encore préparé d'amendement. Il se peut que je le fasse avant la fin de la session.

L'amendement est rejeté sur division.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 21) ayant pour effet de modifier et de refondre les lois concernant les chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Nous en sommes rendus au paragraphe premier de l'article 3 et à l'amendement de M. Barker demandant que les chemins de fer tombent sous le coup des dispositions de l'acte.

L'amendement de M. Barker est repoussé.

Article 3, paragraphe 2 ;

Tout article du présent acte peut, par un acte spécial du parlement du Canada, être soustrait à l'incorporation avec ledit acte spécial ou par celui-ci être étendu, restreint ou autrement limité dans ses termes. Il suffit, pour les fins du présent sous-article, de citer tout article du présent acte simplement par le numéro qu'il porte.

L'honorable M. HAGGART : Nous devrons certainement avoir ce pouvoir à l'avenir sans en faire mention dans le présent bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que rien ne s'oppose à l'adoption de cette rédaction. Ce sont les termes de la loi actuelle. Nous avons certainement ce pouvoir, mais il n'y a pas de mal à déclarer que la loi s'appliquera à tous, à moins d'une disposition d'un acte spécial.

L'honorable M. HAGGART : Je comprendrais cette disposition s'il s'agissait d'un acte spécial ayant déjà force de loi au Canada, mais il s'agit des lois que le parlement pourra adopter à l'avenir. Cette disposition stipule qu'un citoyen pourra demander une charte, que le Dominion du Canada aura le pouvoir d'adopter une loi en vertu de laquelle un article quelconque du présent bill ne s'appliquera pas à cette charte spéciale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de faire tomber les lois déjà adoptées sous le coup des dispositions du présent bill. Elles sont comprises dans ce paragraphe qui est une modification du premier paragraphe de l'article.

M. LANCASTER : Je crois maintenant que ce projet de loi offre des dangers.

Tout article du présent acte peut, par un acte spécial du parlement du Canada, être soustrait à l'incorporation avec ledit acte spécial—

—C'est-à-dire à l'incorporation en vertu du présent Acte,

—ou pour celui-ci être étendu, restreint ou autrement limité dans ses termes. Il suffit pour les fins du présent sous-article de citer tout article du présent acte simplement par le numéro qu'il porte.

Si nous adoptons le présent bill dans le but que nous sommes censés poursuivre, je crois qu'il y a une chose surtout dont nous devons nous occuper : de prendre soin qu'il s'applique à tous les chemins de fer et de ne pas conférer nos pouvoirs à d'autres. J'ai pleine confiance dans la Chambre telle qu'elle se compose aujourd'hui ; pourtant ce que nous faisons est grave et nous faisons plus qu'on ne le croirait de prime abord. Nous déclarons que, malgré la création d'une commission qui aura mission de trancher les questions qui' dit-on, suscitent tant d'embarras dans le pays et bien que cette commission soit nécessaire, une compagnie de chemin de fer pourra, en vertu d'un acte spécial, obtenir une charte qui la soustraira aux dispositions du présent bill et que, si le comité des chemins de fer recommande d'accorder une telle charte, celle-ci sera accordée, car l'usage veut que celui qui s'oppose à un rapport du comité des chemins de fer ait des raisons puissantes à invoquer. Voilà une disposition dangereuse touchant un bill dont l'application est censée être générale. On nous dit, il est vrai, que le gouvernement n'entend pas qu'il s'applique aux chemins de fer de l'Etat mais, à cette exception près, son application sera générale. Il ne vaut rien si tous les chemins de fer du Dominion ne tombent pas sous le coup de ses dispositions. Il s'agit de créer une commission des chemins de fer pour trancher les questions qui, croit-on, suscitent tant de difficultés au pays qu'une commission est devenue nécessaire et l'adoption de cette loi ne sera guère utile, il me semble, si elle ne doit pas s'appli-

quer à toutes les voies ferrées. Ce paragraphe permet au présent parlement, ou au prochain, ou à tout autre parlement, ou au comité des chemins de fer, d'adopter en aucun temps un Acte spécial constituant une compagnie de chemin de fer en corporation et la soustrayant aux dispositions du présent bill. C'est l'effet qu'il aura. Le ministre est libre de dire que le parlement ne fera rien qui ne serait pas sage. Je ne crois pas que nous devions adopter une loi qui laisse entendre que le parlement pourrait agir ainsi. Je crois que le bill serait meilleur sans ce paragraphe. Il accomplirait en tous point nos desseins. Enlever ce paragraphe ne diminuerait aucunement la portée du bill. Cette disposition ne se trouve pas dans l'ancienne loi des chemins de fer. J'ai comparé le bill avec la loi actuelle et celle-ci ne renferme pas d'article comme celui-ci. Un article de la loi dit :

Les dispositions du présent acte spécial, sujettes aux dispositions formelles de l'acte spécial et à l'exception mentionnée plus bas, s'appliquent à toutes personnes, compagnies et voies ferrées qui tombent sous l'autorité de toute loi adoptée par le parlement du Canada, sauf aux chemins de fer de l'Etat.

Le présent paragraphe n'est d'aucune utilité. Il ne donne pas plus de force au bill ni ne rend son application plus facile. Je crois que nous devrions biffer ce paragraphe, à moins qu'on nous fournisse de meilleures raisons que celles qu'on a invoquées.

M. MONK : Ne semble-t-il pas au ministre des Chemins de fer et Canaux que ce paragraphe est inutile ? Il ne fait qu'énoncer un principe qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans ce bill. Le rédacteur du projet de loi a cru nécessaire de faire précéder le paragraphe 3 de l'exposé contenu dans le paragraphe 2 ; mais, il me semble que ce dernier est inutile et, ainsi que le dit le représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart), peut engager ceux qui sollicitent des chartes particulières à demander que celles-ci ne tombent pas sous le coup d'un article important du présent bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue que je ne puis pas envisager cette question au même point de vue que mes amis de la gauche. Je ne vois absolument rien à redire à ce paragraphe qui, au contraire, ne semble offrir beaucoup d'avantages. Il ne tend certainement pas plus que la loi actuelle à engager le parlement à introduire des exceptions dans les actes spéciaux qui seront adoptés dorénavant. La loi actuelle dit :

Les dispositions du présent acte, sujettes aux dispositions formelles de l'acte spécial et à l'exception mentionnée plus bas, s'appliquent à toutes personnes, compagnies et voies ferrées qui tombent sous l'autorité de toute loi adoptée par le parlement du Canada, sauf aux chemins de fer de l'Etat.

C'est que dit l'ancienne loi et je n'y vois rien à redire. Le parlement usera de sa discrétion, comme il en a le droit, pour dire si, dans aucun cas, il modifiera par une disposition spéciale la loi générale.

M. COCHRANE : Si le parlement a toujours ce droit, pourquoi le lui conférer spécialement par cet acte. Parce que cette disposition a toujours été dans la loi, ce n'est pas une raison. Ce serait encore plus conservateur que moi. Vous dites simplement, puisque cela a toujours été, cela doit toujours être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais peiné d'apprendre que tout ce qui existe dans la loi actuelle a besoin d'être amendé. N'oublions pas que ce bill n'a pas uniquement pour but d'instituer une commission des chemins de fer.

M. BARKER : Nous discutons en ce moment un bill contenant une disposition générale décrétant que la commission aura juridiction sur tous les chemins de fer a l'exception de deux, et dans un paragraphe subséquent nous disons que les chartes qui seront demandées pour constituer de nouvelles compagnies de chemins de fer pourront contenir une stipulation contraire au principe que nous posons. Je suis fortement de l'opinion de ceux qui prétendent que le principe d'une loi aussi importante ne devrait pas être susceptible d'être amendée par un bill privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce bill contient de nombreuses stipulations concernant la construction ou l'altération des voies ferrées, les traverses de chemins de fer, la protection à assurer aux voyageurs et cent autres sujet différents. Lorsque le parlement institua le comité des chemins de fer du Conseil privé, il jugea à propos de mettre toutes ces questions sous sa juridiction en vertu des pouvoirs conférés par l'Acte général des chemins de fer, mais sujet aux dispositions contenues dans tout acte spécial qui pourrait être adopté.

M. LANCASTER : Le ministre devrait nous donner de meilleures explications. Je fais mon possible pour faire de ce bill une loi utile et tout en ne prétendant pas en connaître aussi long que l'honorable ministre, en matière de chemin de fer, je lui ferai observer qu'il admet lui-même que tout ce qu'il demande par cet article existe déjà, en vertu de la constitution. Il est évident que le parlement peut déclarer par un acte spécial que les dispositions de cet acte général ne s'appliqueront pas dans tel et tel cas. Je ferai remarquer aussi que plus une loi générale prête aux altérations au moyen de bills spéciaux, plus c'est dangereux, et il n'est pas prudent de provoquer les amendement avec un article comme celui-ci. Les raisons que donne le ministre prouvent que l'article devrait être retranché. Je demande au ministre de la Justice si je ne suis pas dans le vrai en disant que même sans cet article, un acte spécial du parlement, aurait

le même effet. C'est toujours un défaut d'encombrer une loi de mots inutiles qui ne peuvent que créer de la confusion dans l'esprit des juges chargés de les interpréter. Dans l'esprit même de l'auteur du bill, voici cinq lignes complètement inutiles, et je dis que c'est un grave défaut et qu'il vaudrait mieux les faires disparaître. Je voudrais que quelqu'un plus éloquent que moi, entreprit de convaincre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de la nécessité de retrancher cet article.

M. COCHRANE : Sans être avocat, je crois avoir le droit de demander que les lois votées par ce parlement soient rédigées de manière à être comprises par un homme de bon sens ordinaire. Il m'est souvent arrivé d'entendre le ministre de la Justice et plusieurs de ses collègues demander : " Quelle est la signification de cette loi ? " Tout récemment encore le ministre de la Justice posait cette question devant un des comités : Plutôt que d'avoir des lois aussi baroques, ne vaudrait-il pas mieux payer quelqu'un qui les rédigerait avec bon sens, de manière à ce que nous puissions les comprendre.

A quoi sert en effet de voter des lois, si le ministre de la Justice lui-même, qui est supposé être le plus connaissant d'entre nous, est obligé de demander ce qu'elles signifient. Un bill devrait toujours être rédigé de telle sorte qu'un avocat pût toujours en saisir exactement le sens. Comment veut-on que les juges s'entendent sur l'interprétation à donner à une loi, quand le ministre de la Justice ne la comprend pas ? Le ministre des Chemins de fer devrait mettre un peu plus de sens commun dans ce bill. L'article qui nous occupe ne pourrait-il pas être rédigé de manière à ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre de la Justice soient d'accord sur sa signification exacte ? A titre de représentant d'un district rural, je suis prêt à payer un homme compétent qui serait chargé de rédiger nos lois. L'objection qui je soulève peut paraître futile à quelques-uns, mais pour moi elle est très sérieuse. Les avocats peuvent peut-être espérer faire un peu d'argent quand ces lois auront à être discutées devant les tribunaux, mais pour ma part, je préférerais des lois que le premeir venu pourrait comprendre et je répète que je serais disposé à payer un homme compétent pour en surveiller la rédaction.

M. SPROULE : Il me semble qu'on pourrait supprimer, dans ce paragraphe, les mots suivants :

Tout article du présent acte peut, par un acte spécial du parlement du Canada, être soustrait à l'incorporation avec ledit acte spécial ou par celui-ci être étendu, restreint ou autrement limité dans ses termes.

Sans être avocat, je considère qu'ils sont inutiles, puisqu'ils ne nous donnent aucun pouvoir que nous ne possédons pas déjà. Je me trompe peut-être, mais c'est ainsi que je les interprète.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. LANCASTER : Je propose que le paragraphe deux de l'article trois soit rayé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai observer que les trois paragraphes de l'article 3 font partie d'un tout uniforme et sont entièrement d'accord avec l'ensemble et la nature générale de la loi. Il est très à propos de déclarer expressément que les dispositions d'un acte spécial, incompatibles avec celui-ci, en seront exemptées.

M. LANCASTER : Pour étudier l'interprétation à donner à cet acte il faut se placer au point de vue de l'intérêt public. A mon avis, il est toujours dangereux d'introduire des expressions inusitées dans une loi, car s'il est vrai que c'est nous qui faisons les lois, les juges chargés de les interpréter, ne s'en rapportent pas à ce que nous disons ici et ne consultent pas les Débats. Ils procèdent en vertu des règles bien connues de l'interprétation. Si un procès s'engageait sur cet article, après avoir entendu les plaidoiries des deux parties, le tribunal serait obligé de dire: Nous sommes obligés d'enterpréter cette loi autrement que si ce paragraphe ne s'y trouvait pas.

Si le ministre pouvait donner une raison pour expliquer la présence de ce paragraphe, s'il pouvait démontrer qu'elle donne à la loi une signification qu'elle n'aurait pas sans cela, je comprendrais ; mais s'il ne change rien à la loi, s'il signifie simplement que le parlement pourra par un acte spécial s'affranchir des dispositions de la loi générale, je n'en vois pas du tout la nécessité. Si nous laissons subsister ce paragraphe, le tribunal pourra se croire obligé de tenir compte de chaque mot, de chaque phrase ou membre de phrase et en conclure que l'intention du parlement était autre que si ce dispositif n'était pas dans la loi.

L'honorable M. TISDALE : L'article 3 dit:

Le présent acte s'applique à toutes personnes, compagnies et chemins de fer, autres que les chemins de fer de l'Etat, qui relèvent du parlement du Canada, et doit s'interpréter comme ne formant qu'un avec l'acte spécial, auquel il est par le présent incorporé, sauf les dispositions exceptionnelles ci-dessous.

Il n'est pas dit qu'il s'applique absolument, mais " sauf les dispositions exceptionnelles ci-dessous ". On ne peut donc pas retrancher les paragraphes 2 et 3, sans retrancher aussi " sauf les dispositions exceptionnelles ci-dessous ".

M. LANCASTER : Le paragraphe 3 est clair sur ce point. Laissons tout l'article tel

qu'il est en retranchant le paragraphe 2. C'est tout ce que je demande.

L'honorable M. TISDALE : Alors l'honorable député voudrait biffer le paragraphe 2 et le remplacer par le paragraphe 3.

M. LANCASTER : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Le paragraphe 2 s'applique aux actes qui pourront être votés à l'avenir, et le paragraphe 3 à ceux qui le sont déjà.

Dans l'ancienne loi le paragraphe 3 était un article à lui seul, mais il allait plus loin que le paragraphe 1 de l'article 3, puisqu'il disait :

Le présent acte, sans préjudice des dispositions formelles de l'acte spécial et sauf l'exception ci-après mentionnée, s'applique à toutes personnes et compagnies et à tout chemin de fer tombant sous le contrôle législatif du parlement du Canada, à l'exception des chemins de fer de l'Etat.

Aussi, en rayant le paragraphe 2 vous faites une loi différente de celle que nous avons eue jusqu'à présent. Je n'affirme rien positivement sur ce point, mais je le soumets à la considération du comité. L'ancienne loi décrétait expressément qu'en cas de doute, un acte spécial avait le pas sur l'acte général des chemins de fer. Maintenant, c'est à nous de dire si cette disposition est nécessaire ou non. Nous l'avons jugée nécessaire en 1888, lorsque la loi a été codifiée. J'ignore si le ministre a eu l'intention de diviser cet article en 3 paragraphes, mais si telle a été son intention, mon opinion en sera peut-être modifiée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, telle a été mon intention; et je puis ajouter que cet article, dans son ensemble, a été étudié avec soin et longuement débattu.

Comme je l'expliquerai dans un instant, il modifie, dans une certaine mesure, l'ancien article 3. On ne pouvait pas convenablement retenir le seul paragraphe 1er, c'est-à-dire la principale partie de l'article, et qui déclare que cet acte s'applique à tous les chemins de fer sous le contrôle législatif du parlement du Canada. En justice pour tous ceux qui voudraient interpréter ou étudier cette loi, il fallait indiquer ici qu'il peut se trouver, ci ou là, dans un acte spécial, des exceptions qui annulent des dispositions identiques ou correspondantes de l'acte général. Cette rédaction me paraît juste, et nous obvions à la difficulté, en disant :

Le présent acte s'applique à toutes personnes, compagnies ou chemins de fer autres que ceux de l'Etat, qui relèvent du parlement du Canada, et doit s'interpréter comme ne formant qu'un avec l'acte spécial auquel il est par le présent incorporé, sauf les dispositions exceptionnelles ci-dessous.

Et quelles sont ces dispositions exceptionnelles ?

Tout article du présent acte peut, par un acte spécial du parlement du Canada, être soustrait à l'incorporation avec ledit acte spécial ou par celui-ci être étendu, restreint ou autrement limité dans ses termes.

On peut voir par là qu'il ne s'agit pas d'une simple déduction. Le parlement, par un acte spécial, peut exempter de l'opération de la loi générale, tout article qu'il jugera à propos. Ce n'est pas un argument concluant contre la présence de ce paragraphe que de dire que le parlement a le droit de faire comme il l'entendra. Une rédaction claire et précise exige la présence de ce paragraphe. Nous arrivons maintenant au paragraphe 3 qui s'applique aux actes spéciaux déjà existants. L'article 3 de l'ancienne loi dit :

Cet article, sans préjudice des dispositions formelles de l'acte spécial——

Cela implique, comme l'a fait judicieusement remarquer mon honorable ami (M. Tisdale), que le parlement prévoyait que des actes spéciaux seraient votés qui modifieraient les dispositions de cet acte et qu'il a jugé à propos de formuler la loi de telle manière qu'il n'y eût pas de doute qu'il s'agissait en termes généreux de l'acte spécial. Cet acte spécial peut être un acte spécial du parlement du Canada ou un acte spécial d'une législature provinciale, car il arrive assez souvent que nous déclarons d'utilité générale pour le Canada des travaux faits par une compagnie constituée en vertu d'une charte provinciale. C'est une des difficultés que nous avons eu à surmonter en rédigeant ce bill ; dans les actes provinciaux il y a toutes sortes de dispositions incompatibles avec l'acte général et la question est de savoir si, vu la nature générale de ces actes, nous avons incorporé ces actes spéciaux avec la loi générale du Canada, les exemptant ainsi de son opération.

M. TISDALE : Jusqu'à un certain point je partage les opinions du ministre, et en critiquant le bill mon seul but est de nous assurer une loi aussi parfaite que possible. Je ne veux pas, cependant, changer l'ancienne loi, sans qu'il y ait de bonnes raisons pour le faire. Quand nous accordons une charte, il est important de savoir au juste ce que nous accordons. C'est surtout au point de vue pratique et financier que la chose est importante, car l'expérience a démontré que la difficulté n'est pas d'obtenir une charte de chemin de fer, mais de se procurer l'argent pour le construire. On m'a quelquefois reproché de me montrer trop libéral dans l'octroi des chartes. Mais nous avons besoin de chemin de fer dans ce pays et je considère qu'une charte ne vaut rien si elle ne met pas clairement sous les yeux des capitalistes les droits et privilèges qu'elle est censée comporter. Je répète que je suis prêt à appuyer tout changement nécessaire dans l'ancienne loi. Il me semble que la loi actuelle couvre tout ; dans le cas contraire, je consens à diviser l'article en deux paragraphes et à le modifier. L'ancienne loi dit :

Le présent acte, sans préjudice des dispositions formelles de l'acte spécial et sauf l'exception ci-après mentionnée, s'applique à toutes personnes, compagnies et chemins de fer tombant sous le contrôle législatif du parlement du Canada, à l'exception des chemins de fer de l'Etat.

Cet article divisé en trois clauses me laisse encore plus perplexe qu'auparavant, et je suis prêt à appuyer le changement proposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux s'il veut m'en expliquer la nécessité. Une des premières règles, en matière de législation, est d'employer des expressions claires et précises. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Lincoln, un tribunal aurait moins de difficulté à interpréter l'ancienne loi que la rédaction plus compliquée de la nouvelle.

Je désire bien convaincre l'honorable ministre que je suis tout à fait en faveur de la teneur générale de ce bill. En général, il démontre qu'on a sérieusement étudié l'importante question d'une commission des chemins de fer, mais quelques-unes de ces dispositions générales pourraient avoir une portée que nous n'entendons pas leur donner. Je n'ai pas pas encore entendu une raison concluante pour justifier cette complication.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'avais pas terminé mes explications quand l'honorable député a pris la parole. Je suis heureux de le voir s'occuper activement de ce bill, car je suis convaincu qu'il le discutera avec impartialité et que son seul désir est de le rendre aussi parfait que possible. Il ne comprend pas pourquoi nous aurions ici trois paragraphes au lieu d'un seul qui suffisait dans l'ancienne loi. S'il veut se reporter à l'article 6, il verra que nous avons mis sous une forme compacte le paragraphe 3 de l'article 2 ; s'il veut aussi consulter l'article 5 de la loi actuelle, il verra qu'on a laissé plusieurs paragraphes de côté. L'article 5 de la loi actuelle dit :

Les dispositions du présent acte, depuis l'article 32 jusqu'à l'article 89, tous deux inclusivement, ne s'appliquent pas à toutes les compagnies et à tous les chemins de fer tombant sous le contrôle législatif du parlement du Canada, mais elles s'appliquent——

(a) à toute compagnie qui tient du parlement du Canada son autorisation de construire ou exploiter un chemin de fer, et à toute voie ferrée déjà construite ou qui le sera à l'avenir en vertu de quelque loi votée par le parlement du Canada ;

(b) à toute compagnie et à tout chemin de fer auxquels ces dispositions sont déclarées applicables, ainsi que ci-après prévu.

2. Ces dispositions, en tant qu'elles peuvent s'appliquer à l'entreprise, et à moins qu'elles ne soient expressément modifiées ou qu'il n'y soit formellement dérogé par l'acte spécial, seront incorporées dans l'acte spécial et en formeront partie, de manière à n'en faire qu'une seule et même loi.

3. Il pourra être dérogé à l'incorporation d'aucune de ces dispositions dans l'acte spécial en décrétant, dans l'acte spécial même, que les articles du présent acte qui n'en doivent pas faire partie, en y référant par les numéros qu'ils portent respectivement, ne feront pas partie de l'acte spécial, lequel sera alors interprété en conséquence.

Voilà toute une série de clauses compliquées dont nous avons pu nous dispenser en introduisant le clauses 2 et 3 à l'article 3.

L'honorable M. TISDALE : Comme je l'ai dit l'autre jour, quand on adopte la forme actuelle au lieu de suivre l'ancienne codification, il est plus difficile de suivre l'idée du ministre. Il prétend maintenant que cet article est plus général que l'ancienne loi, et j'éprouve plus de difficulté encore à comprendre où il veut en venir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets que c'est une question difficile à saisir dans toutes ses parties.

L'honorable M. TISDALE : Dois-je comprendre que la prétention de l'honorable ministre est qu'il ne fait qu'appliquer les principales dispositions de l'ancienne loi en y ajoutant les modifications qu'il croit nécessaires, et en intervertissant l'ordre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; je crois avoir conservé dans le bill tout ce qui se trouvait dans l'ancienne loi. Nous n'avons cherché à introduire aucun changement, sauf un, qui est celui-ci : D'après l'ancienne loi, les actes spéciaux qui y sont mentionnés pouvaient ne pas comprendre les actes spéciaux des provinces, et à notre connaissance, il s'est présenté plusieurs cas très compliqués.

Si le parlement décrète qu'un chemin de fer construit en vertu d'une charte provinciale est un chemin d'utilité générale pour le Canada, et partant, soumis aux dispositions de l'Acte général des chemins de fer du Canada, nous ne voulons pas que les prescriptions de cette loi générale soient annulées ou limitées par tout ce qu'il plaira aux législatures provinciales de décréter. Il faut définir clairement où commencent et où finissent les attributions de chacun.

L'amendement (M. Lancaster) est rejeté et la clause 2 est adoptée.

M. INGRAM : Comme je n'étais pas présent, cet après-midi, lorsqu'a été mise aux voix l'adoption des mots "autres que les chemins de fer de l'Etat", dans la clause 1 de l'article 3, je ne me lève que pour protester contre cette exception, car je crois que les chemins de fer de l'Etat devraient être sous la juridiction de cette commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand cette commission aura fonctionné quelque temps, nous pourrons juger des complications qu'elle présente, et il sera très facile de modifier la loi.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il fait faire un relevé des chemins de fer auxquels cette clause 3 doit s'appliquer ? A-t-il une liste de ceux qui seront exemptés des dispositions de cet acte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Article 4.

Quand un acte spécial du parlement du Canada déclare qu'un chemin de fer dont la construction ou l'exploitation a été autorisée par un acte spécial de la législature d'une des provinces, est une entreprise d'intérêt général pour le Canada, le présent acte s'applique à ce chemin de fer et à la compagnie qui le construit ou l'exploite, à l'exclusion de toutes dispositions de l'acte spécial de la législature provinciale incompatibles avec celle du présent acte.

L'honorable M. TISDALE : Cet article est nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre voudra-t-il nous en expliquer la raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de faire disparaître la difficulté que j'ai signalée il y a un instant, c'est-à-dire, quand un acte spécial voté par une législature provinciale vient en conflit direct avec les dispositions de la loi générale des chemins de fer. Je crois que nous avons pris suffisamment de précautions pour empêcher ce bill de devenir absolument sans effet.

L'honorable M. TISDALE : L'article est passablement vague, mais si je le comprends bien, nous supposons que nous avons le droit, ce que je ne conteste pas, de légiférer, soit dans l'affirmative, soit dans la négative ; nous supposons que nous avons le droit, par la simple déclaration qu'un chemin de fer est d'utilité générale pour le Canada, de nous en approprier la juridiction, quelle que soit la province qui lui ait conféré sa charte. Je ne dis pas que ce droit nous appartient, mais si je comprends bien, tel est l'intention de cet article. Pour faire disparaître tout doute, nous présumons que ce droit nous appartient ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre s'est-il assuré que nous avons bien le droit d'agir ainsi ? Si nous l'avons, j'approuve entièrement l'article. Si l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord nous donne ce pouvoir, nous devons le proclamer expressément. Le ministre s'est-il procuré l'opinion du ministère de la Justice sur ce point, ou la chose lui a-t-elle parue tellement claire qu'il a considéré cette démarche comme inutile ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'Acte de la confédération donnait simplement au parlement général le pouvoir arbitraire de prendre sous son autorité toutes ces entreprises. Telle a été l'idée généralement acceptée et personne n'a jamais exprimé de doute à ce sujet. S'il en est ainsi, il est important, pour que le parlement ne se heurte pas à une autre autorité lorsqu'il voudra exercer la sienne, de faire en sorte qu'il n'y ait pas conflit entre les actes spéciaux.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre prétend-il que lorsqu'une compagnie de chemin de fer reçoit ses pouvoirs d'une législature provinciale et que nous déclarons que son entreprise est une entreprise d'utilité publique pour le Canada et qu'elle doit avec les pouvoirs qu'elle a reçus de la législature provinciale passer sous l'autorité du statut fédéral, ce bill abolit les dits pouvoirs et ne lui accorde que ceux que donne à tout chemin de fer l'acte général des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer Canaux n'a pas bien compris la question de l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart). L'acte général ne modifie pas tous les pouvoirs d'une compagnie constitutée en vertu d'une loi provinciale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non quand ils sont conformes aux dispositions de la loi fédérale.

M. R. L. BORDEN : Excepté lorsque les pouvoirs concédés sont en désaccord avec les dispositions de ce bill. Je ne crois pas que mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) ait compris cela. Nous avons droit, en vertu de l'Acte constitutionnel, de déclarer que tel ou tel chemin de fer est une entreprise à l'avantage général du Canada, et il n'y a aucun doute que ce parlement a le droit de légiférer dans ce sens. Aujourd'hui, nous légiférons à l'avance en disant que lorsqu'un chemin provincial aura été déclaré d'utilité publique pour le Canada, les pouvoirs qui lui auront été accordés par la législature ne vaudront que s'ils sont d'accord avec les dispositions de ce bill. Je voudrais appeler l'attention du ministre sur les termes de cet article. Il est possible que l'on en discute de nouveau le principe. Dans les lignes de la fin il est dit : " tout autre acte général de chemin de fer ". Je suppose que cela se rapporte à un acte provincial quelconque, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas mieux de l'exprimer alors ? L'interprétation ordinaire voudrait dire qu'il s'agit d'un acte du parlement fédéral. Est-ce que le mot " autre" n'est pas de trop ? Ne change-t-il pas ce que l'on veut dire ? Ne serait-il pas mieux d'exclure tout acte provincial général quelconque et toutes dispositions de l'acte spécial de la législature provinciale qui ne s'accorderaient pas avec les dispositions de ce bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas quel avantage il y aurait à enlever le mot " autre "; je ferai remarquer qu'il ne peut y avoir d'autre loi générale, et que les termes doivent nécessairement s'appliquer à celui-ci.

M. R. L. BORDEN : Naturellement le mot " Acte " dans le cours ordinaire des choses, excepté lorsqu'il est explicitement stipulé ou implicitement compris, signifie toujours l'Acte fédéral.

L'honorable M. HAGGART : Je diffère jusqu'à un certain point d'opinion avec le chef de l'opposition. Cet acte constitue et organise cette compagnie à laquelle nous accordons en vertu de cet article une nouvelle constitution et de nouveaux pouvoirs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vous faut une rédaction générale si vous voulez que les pouvoirs conférés soient certains. Il est parfaitement clair que si les dispositions de la loi provinciale ne sont pas incompatibles avec celles de la loi fédérale, elles seront suivies, mais celles qui seront incompatibles avec la loi fédérale devront céder le pas devant cette dernière.

L'honorable M. HAGGART : Que resterait-il dans la loi provinciale d'incompatible avec les dispositions de cet acte ?

M. R. L. BORDEN : Je crois que je puis répondre à cela. Si la compagnie a été constituée en vertu d'un acte spécial, alors sa charte subsistera, bien que la compagnie n'ait pas été orgnaisée sous l'autorité de ce bill. Quant aux dispositions de l'acte spécial inconséquentes avec celles du présent acte elles cesseraient d'être applicables du moment que le chemin de fer serait déclaré être une entreprise d'utilité publique pour le Canada. Il n'y a là rien de nouveau. Un cas absolument semblable s'est produit dans l'affaire du chemin de fer des comtés de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. J'ai eu occasion d'examiner la situation de ce chemin de fer, et j'ai découvert que le bureau des directeurs avait continué d'être constitué en vertu de l'acte spécial après que le chemin de fer eût été déclaré une entreprise d'utilité générale pour le Canada, et j'ai exprimé l'avis que la constitution du bureau des directeurs en vertu de cet acte n'était pas valide parce qu'elle n'était pas conforme aux dispositions de l'Acte général des chemins de fer. La position sera la même sous l'acte que le ministre des Chemins de fer veut faire adopter. Aussitôt qu'un chemin de fer aura été déclaré être une entreprise d'utilité publique pour le Canada, il faudra alors que les pouvoirs de ce chemin soient d'accord avec cet acte, mais rien de ce qui aura été fait auparavant ne sera détruit. Tout ce qui aura été fait précédemment restera aussi valide, mais du moment que cet acte viendra en vigueur, il faudra en observer les dispositions qui, dans ce cas, constitueront la charte de la compagnie au lieu et place des dispositions de l'acte spécial en vertu duquel elle a été d'abord constituée.

Sur l'article 5.

L'honorable M. TISDALE : Cet article a une portée très vaste, et je ne sais pas s'il ne serait pas mieux qu'il ne fût pas dans un bill de ce genre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le même article que dans l'acte général, à l'exception que nous y avons ajouté les mots " entier parcours ".

L'honorable M. TISDALE : Ce sont des mots très importants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est justement pour cela que nous les avons insérés.

L'honorable M. TISDALE : Je n'en conteste pas l'opportunité ; mais est-ce que l'honorable ministre a bien pesé si nous avons l'autorité nécessaire pour légiférer à l'égard de routes qui sont surtout sous la juridiction des provinces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a aucun doute que le parlement fédéral doit avoir le droit d'autoriser les chemins de fer à croiser les routes, et lorsque le parlement a autorisé la construction d'un chemin de fer, il doit aussi avoir le droit de lui permettre de croiser les routes publiques.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi avez-vous mis les mots " entier parcours " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour plus de certitude.

M. LANCASTER : Il doit y avoir de grandes raisons pour avoir inséré dans cet article les mots " croisement de grandes routes." D'après l'ancien acte nous avons toujours eu en vertu d'autres articles tout le pouvoir qui était nécessaire. Cet article doit remplacer l'article 4 de l'ancien acte, et en fait c'est le même article à l'exception de ces mots " croisements de grandes routes et entier parcours ". A première vue, la juridiction sur les croisements de routes appartient aux municipalités qui sont entourées par les législatures provinciales, et les autres articles de ce bill autorisent suffisamment, je crois, le croisement des grandes routes. Je ne dis pas que l'article est mauvais, mais je dis que nous devrions savoir si nous avons le droit de le décréter, parce que si nous le décrétions sans être bien certain de notre droit, nous nous exposons à dépasser notre juridiction au sujet de ces croisements. Je demanderai au ministre si les mots " croisements de grandes routes " sont nécessaires dans cet article, et si la question a été sérieusement étudiée à ce point de vue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'insertion de ces mots a été soigneusement étudiée par moi-même et

par ceux qui m'ont aidé à préparer ce bill. Le fait est que nous devons nécessairement, si nous voulons avoir une loi effective, avoir juridiction sur les croisements de chemins de fer et de grandes routes par les chemins de fer, et il est important alors que nous ne laissions subsister aucun doute sur notre intention d'affirmer et de maintenir notre droit d'exercer ce pouvoir. C'est une protection pour le public ; c'est un pouvoir de police en quelque sorte, et il est aussi nécessaire que tout autre pouvoir que nous pouvons donner à la commission dans l'intérêt de la sureté publique. Personne ne serait justifiable de prétendre que l'exercice de ce pouvoir ne serait pas à propos et utile dans l'intérêt général, d'autant plus que si nous avons le pouvoir de faire des règlements au sujet de l'exploitation de tous les chemins de fer qui tombent sous la juridiction du parlement du Canada et de tout ce qui s'y rapporte, nous devons aussi avoir le pouvoir de conférer à la commission le droit de réglementer les croisements de grandes routes par les chemins de fer, et *vice versa*.

M. LANCASTER : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que dans les dernières lignes de l'article il dit que cet acte s'appliquera aux croisements de grandes routes, qu'elles soient déjà ou ne soient pas sous la juridiction de ce parlement. Si elles ne sont pas sous l'autorité de ce parlement, cet acte ne peut les y placer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami se trompe à cet égard.

M. LANCASTER : Supposons que les routes ne soient pas sous la juridiction de ce parlement, cela ne signifie pas que ce parlement n'a pas d'autorité sur elles ? Le parlement ne peut pas se conférer cette juridiction par le simple fait de le dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas, comme parlement, le droit de prendre la régie ordinaires des grandes routes, mais dès que nous disons qu'un chemin de fer croisera une grande route, alors nous avons un pouvoir lié à l'exercice de notre autorité relativement au chemin de fer ; et toute autorité municipale ou provinciale qui viendra en conflit avec notre pouvoir à cet égard doit y être subordonnée. Pour cette raison je crois que les termes de cet article sont absolument à propos.

M. BARKER : Il n'y a aucun doute quant à moi que ces mots ont leur raison d'être dans l'acte. A ce sujet je ne m'accorde pas avec mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster). On les y a introduits dans un but spécial. Il est parfaitement connu que le parlement du Canada, lorsqu'il exerce sa juridiction sur les chemins, exerce par le fait la règlementation des croisements de grandes routes. Il restreint les droits du public à laisser errer les animaux sur les grandes routes à une certaine distance du chemin de fer. Le parlement du Canada n'a le droit de faire des règlements restreignant les droits des particuliers à l'usage des grandes routes qu'en ce qui se rapporte aux chemins de fer. Conséquemment, cette disposition n'est insérée dans le bill que pour les fins du chemin de fer, et accorde au parlement pour ces fins le pouvoir nécessaire sur toutes personnes, qu'elles relèvent du parlement ou non.

M. LANCASTER : Si la prétention de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) est juste, ce bill donne au parlement plus de pouvoirs que l'ancienne loi, qui ne contient pas ces mots, et si le but de cet article est de donner à la commission un pouvoir plus étendu sur les grandes routes, j'y suis encore bien plus opposé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettra de lui poser cette question. Supposons que le parlement autorise la construction d'un chemin de fer à travers une partie non colonisée du pays. Plus tard la population s'y porte et a besoin de chemins. L'honorable député prétend-il que la municipalité devrait avoir alors le pouvoir de dire s'il est nécessaire ou non que les routes croisées par le chemin de fer soient protégées ? Devrait-on permettre à la municipalité de mettre une barrière sans qu'aucun pouvoir puisse l'en empêcher ?

M. LANCASTER : Je le crois si elle fait une barrière à l'abri de tout danger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui décidera cela ? Le conseil municipal qui fait poser cette barrière ou le gouvernement général qui est responsable de la sauvegarde de la vie et de la propriété là où passent les chemins de fer ? Du moment que l'honorable député dit : si la barrière est à l'abri de tout danger, il affaiblit son argumentation, parce qu'alors il ne fait pas le conseil municipal qui pose la barrière juge de décider si elle est dangereuse ou non. Cela ne ferait jamais.

L'honorable TISDALE : Je crois qu'il est clair qu'il doit y avoir une seule juridiction. Mon honorable ami de Lincoln ne se trompe peut-être pas lorsqu'il dit que nous n'avons pas cette juridiction.

M. LANCASTER: Je dis que vous ne pouvez pas vous conférer cette autorité, par le seul fait de le déclarer, si elle est conférée aux municipalités par les législatures provinciales en vertu de l'Acte de la confédération.

L'honorable M. TISDALE : Il est possible que nous ne l'ayons pas, malgré le pouvoir de la décréter, et c'est pourquoi j'ai soulevé l'objection. Pour moi il est évident que ce parlement seul a ce pouvoir, parce que nous avons le droit de nous le conférer relativement aux chemins de fer. Si nous ne le prenons pas il appartient à la législature pro-

vinciale. Ce serait un triste état de choses si nous avions deux juridictions, parce que le public serait toujours dans le doute et ne saurait pas à qui elle appartiendrait.

M. INGRAM : Le mot "grande route" est défini dans la clause interprétative, mais les mots "croisements de grandes routes" ne sont pas définis. Les croisements peuvent être au-dessus, au-dessous ou à niveau de la grande route.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un croisement de route peut être au-dessus, au-dessous ou à niveau de la route.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les transports d'entier parcours qui ne sont pas déjà soumis à l'autorité du parlement fédéral ? Sont-ce les transports qui ont leur point de départ des pays étrangers. Je ne vois pas pourquoi vous placez les transports dans cet article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est simplement une déclaration générale.

Sur l'article 6.

Sauf les dispositions de l'article 7 du présent acte, tout chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par acte spécial de la législature d'une des provinces, et qui se relie présentement ou se reliera plus tard à un chemin de fer, ou qui croisera un chemin de fer, qui lors de ce raccordement ou de ce croisement, relève de l'autorité législative du parlement du Canada, est par le présent déclaré être une entreprise d'intérêt public pour le Canada.

L'honorable M. HAGGART : D'après ce que je vois, le but de cet article est de placer sous la juridiction du parlement du Canada tous les chemins de fer provinciaux visés par cet article. Ces termes sont très généraux.

L'honorable M. TISDALE : C'est l'ancienne loi.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que sous l'ancienne loi ces chemins tombaient sous la juridiction du parlement du Canada en ce qui avait trait seulement aux croisements ou raccordements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est virtuellement la même chose. Le but de cet article est de placer clairement sous la juridiction de la commission les croisements de voies.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article a une très grande portée. Je crois qu'il y avait autrefois une loi de ce genre à l'égard du chemin de fer Intercolonial. Je ne crois pas que la loi soit jamais allée aussi loin que cet article propose d'aller à l'égard des autres chemins de fer. L'effet direct de cet article sera de placer tous les chemins de fer du Canada sous l'autorité législative du parlement du Canada.



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était l'intention première.

M. BORDEN (Halifax) : L'article aura cet effet, car tous les chemins de fer sont obligés de se raccorder les uns avec les autres. De sorte qu'il ne restera pas de chemin de fer sous la juridiction provinciale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'autorité, et nous devons l'exercer ou ne pas l'exercer. Et je crois que nous devrions avoir le droit de dire dans quelles conditions les croisements de voies seront faits.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que j'ai dit est sujet au doute déjà exprimé par des avocats très éminents, quant à la disposition de l'Acte constitutionnel qui dit qu'il faut désigner nommément les chemins de fer que nous voulons placer sous notre juridiction.

L'honorable M. TISDALE: Cette loi existe depuis quinze ans et je ne crois pas qu'elle ait jamais été le sujet d'un procès devant les cours. C'est l'ancienne loi, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article va beaucoup plus loin que celui de l'ancienne. La question dont il s'agit ici a été soulevée dans une cause au Manitoba.

L'honorable M. HAGGART : Un jugement a-t-il été rendu dans cette cause ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas précisément. La cause a été plaidée par M. Dalton McCarthy d'un côté, et M. Blake et M. Christopher Robinson de l'autre. Mais la cour Suprême—j'allais dire : a tourné la difficulté—mais elle l'a tout de même éludée.

M. R. L. BORDEN : La cour n'a pas jugé nécessaire de décider.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle n'a même pas répondu aux plaidoyers qui pourtant étaient très élaborés. Elle s'est contentée de répondre aux questions qui lui ont été posées, et ses réponses laissaient notre juridiction en doute.

L'honorable M. HAGGART : Quand bien même l'Acte de la confédération ne nous en imposerait pas l'obligation, nous devrions certainement désigner les chemins de fer que nous voulons soumettre à l'autorité législative du parlement du Canada, soit en nommant le chemin ou en spécifiant les points entre lesquels nous assumons la juridiction sur le chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas grande différence entre la manière dont nous opérons ici et celle réglée par l'article 306 de l'Acte des chemins de fer. On commence dans cet acte par nommer tous les chemins de fer qui existaient au Canada à cette époque, ce qui montre clairement que le parlement ne voulait pas qu'il y eut aucune exception à la règle, après les avoir nommés, en

déclare que ces chemins sont des entreprises d'utilité publique pour le Canada :

Sont par le présent déclarés être des entreprises d'utilité publique pour le Canada, et toute et chaque ligne d'embranchement et de chemin de fer qui se raccorde actuellement ou se raccordera plus tard aux lignes de ces chemins de fer, ou a quelqu'une d'entre elles ou qui les croise ou les croisera, est une entreprise d'utilité publique pour le Canada.

Cela ne comprend pas seulement les lignes d'embranchement de ces chemins. De sorte qu'il me semble que c'est à peu près la même chose que nous avons dans ce bill.

M. R. L. BORDEN : On peut supposer à cet égard des cas très intéressants. Supposons, par exemple, qu'une législature provinciale accorde une charte pour la construction d'un chemin de fer et que l'on ne construise pas les dernières dix verges du dernier demi mille qui le raccorderait à un chemin de fer, raccordement qui en ferait une entreprise soumise à l'autorité législative de ce parlement. Quand ce chemin viendrait-il sous notre juridiction ? Quelle est la signification des mots " raccordement " ou " croisement ". Faut-il que le chemin soit terminé pour que l'on puisse dire qu'il se raccorde ou qu'il y ait croisement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par le fait de se croiser ou se raccorder avec un autre chemin quelconque, l'entreprise tombe sous l'autorité législative de ce parlement.

M. R. L. BORDEN : Mais ne pourrait-on pas prétendre que le chemin tombe sous notre juridiction du moment que l'on commence à faire les travaux qui l'amèneront nécessairement au point où il deviendra soumis à l'autorité législative de ce parlement ? Il me semble que ce point est susceptible d'entraîner des discussions intéressantes, car après tout, pour qu'un chemin de fer provincial ait le caractère que suppose l'Acte des chemins de fer, il faut qu'il se raccorde avec un chemin de fer déjà soumis à l'autorité législative de ce parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que le parlement considèrerait qu'un tel chemin est une entreprise à l'avantage général du Canada, tant qu'il ne croise pas avec un chemin de fer ayant ce caractère. Le parlement comprend l'importance d'acquérir une autorité sur les chemins de fer, car en l'absence de règlements ou de précautions nécessaires aux croisements et aux raccordements, la vie serait toujours en danger.

L'honorable M. TIRSDALE : L'objection levée par le chef de l'opposition mérité d'être étudiée. L'ancienne loi contient deux articles à la place de l'article 6 de l'acte actuel, les articles 306 et 307. L'article 306 nomme le chemin de fer Intercolonial et plusieurs autres chemins de fer. Il dit :

Sont par le présent déclarés être des entreprises d'utilité publique pour le Canada, et toute et chaque ligne d'embranchement et de chemin de fer qui se raccorde actuellement ou se raccordera plus tard aux lignes de ces chemins de fer, ou a quelqu'une d'entre elles ou qui les croisent ou les croisera, est une entreprise d'utilité publique pour le Canada.

Ceci jusqu'à un certain point reconnaît le principe que le ministre des Chemins de fer et Canaux a développé dans ce nouvel article, bien qu'il ait fait un pas de plus, parce qu'il parle pour l'avenir, en disant : tout chemin de fer qui, à l'avenir,——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'ancienne loi.

L'honorable M. TISDALE :—se raccordera à tout chemin de fer construit sous l'autorité du parlement canadien. Il y a une chose qui pourrait arriver et dont les conséquences seraient sérieuses. Supposons que nous accordions une charte à un chemin de fer sans le déclarer d'utilité publique pour le Canada ; cependant, grâce à cet article, la chose se trouverait inclue implicitement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pouvons le faire si le chemin de fer est constitué en corporation dans les limites d'une province.

L'honorable M. TISDALE : Nous ne pouvons accorder une charte à un chemin de fer sans le décréter d'utilité générale pour le Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: S'il est établi dans les limites d'une province. Pouvons-nous autoriser une compagnie à construire un chemin de fer destiné à ne pas dépasser les limites d'une province sans décréter expressément que cette entreprise est destinée à être d'utilité générale pour le Canada ?

L'honorable M. TISDALE : Mais si le chemin de fer se trouve dans deux provinces ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il l'est alors nécessairement.

L'honorable M. TISDALE : Ce n'est, je l'admets, qu'une distinction technique, mais elle mérite d'être prise en considération. Si nous outrepassons nos droits, la loi sanctionnant cette charte peut être déclarée " ultra vires ". La loi actuelle dit :

Chacun de ces chemins de fer et embranchements sera dorénavant soumis au contrôle législatif du parlement du Canada.

Mais nous laissons cette disposition de côté ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cette disposition n'est pas révoquée.

L'honorable M. TISDALE : Cependant, l'article dit :

Les dispositions de tout acte de la législature d'une province du Canada.

Nous supprimons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ces deux articles ne sont pas supprimés ; nous voulons les exclure de l'article contenant les actes abrogés, afin de laisser ces deux articles 306 et 307 en vigueur.

M. BARKER : Je crois qu'il serait préférable de suivre la ligne de conduite adoptée dans une occasion précédente et d'indiquer tous les chemins de fer provinciaux auxquels les dispositions de cet article devront s'appliquer. Il est très important pour ces compagnies qu'elles sachent sous la juridiction de qui elles se trouvent. Cela peut être le cause de difficultés sérieuses, principalement pour les chemins actuellement en voie de construction. Rien ne serait plus facile que d'indiquer tous les chemins de fer qui se trouveront atteints par les dispositions de cet article. Si le parlement peut l'adopter tel que préparé, il lui est tout aussi facile de mettre entièrement de côté la juridiction provinciale. Si l'honorable ministre est capable de faire ce qu'il demande ici, il peut dépouiller les provinces de tout droit de légiférer au sujet des chemins de fer. Afin de protéger les compagnies qu'il veut atteindre, il serait préférable de les indiquer par leurs noms respectifs pour faire disparaître tout doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible que l'honorable député ait raison. Comme je désire y penser de nouveau, je vais laisser l'article en suspens.

M. R. L. BORDEN : Cela pourrait se faire aisément en ajoutant comme paragraphe 3 quelque chose comme ceci : Sans préjudice des dispositions précédentes, il est ordonné que les chemins de fer indiqués dans cet acte comprennent ceux qui se trouvent nommés dans l'annexe de cet acte :

7. Les chemins de fer urbains et tramways, tout en étant par le présent expressément assujétis à celles des dispositions du présent acte qui sont mentionnées à l'article 5, ne seront pas, pour la seule raison qu'ils croiseront quelque ligne de chemins de fer comme celles mentionnées à l'article 6, ou s'y raccorderont, censés ou considérés être des travaux d'un intérêt général pour le Canada, ni être assujétis à aucune autre des dispositions du présent acte.

2. Le présent article s'applique à tous les chemins de fer électriques (distincts des chemins de fer électriques urbains) qui passent dans ou sur le parcs Queen-Victoria aux chûtes de Niagara, ou sur la propriété de la province d'Ontario située le long de la rivière Niagara et connue sous le nom de " Chain Reserve ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci soustrait à l'application de l'article général que nous avons laissé en suspens tous les chemins de fer électriques, de sorte que le simple fait de croiser la voie d'un chemin de fer qui se trouve sous la juridiction législative du parlement ne l'astreint pas par le fait même à cette juridiction. C'est la même chose que la loi actuelle.

M. TISDALE.

L'honorable M. HAGGART : Règle générale, vous gardez la juridiction sur les croisements de voies et les raccordements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et nous disons que le simple fait de croiser une autre voie, ne le constitue pas une entreprise d'intérêt général pour le Canada.

M. INGRAM : En quoi les dispositions de ce projet de loi peuvent-elles atteindre un tramway possédant une charte qui lui permet de circuler de la province de Québec dans la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles ne le toucheraient en aucune manière. Tout chemin de fer électrique qui tient ses pouvoirs du parlement continu d'être soumis à sa juridiction, et l'article 7 ne le concerne pas, car cet article ne s'applique qu'aux tramways qui tiennent leurs pouvoirs d'une législature provinciale, et qui, par le fait qu'ils croisent un chemin de fer fédéral, ne sont pas considérés comme étant des travaux d'un intérêt général pour le Canada.

M. SMITH (Wentworth) : Est-ce que ces chemins de fer urbains et tramways comprennent les chemins de fer électriques qui circulent au loin dans les campagnes et apportent du trafic aux grandes voies ferrées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. C'est au comité qu'il appartient de décider s'il convient de les faire entrer dans cette catégorie. Le paragraphe 2 de l'article 7, dit :

Le présent article s'applique à tous les chemins de fer électriques (distincts des chemins de fer électriques urbains) qui passent dans ou sur le parc " Queen-Victoria " aux chûtes de Niagara, ou sur la propriété de la province d'Ontario située le long de la rivière Niagara, et connue sous le nom de " Chain Reserve ".

M. LANCASTER : Ce paragraphe ne s'applique qu'à Niagara ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais. Si l'on considère que cela est à propos, on peut déclarer ici que les chemins de fer électriques qui transportent des marchandises seront soumis à la juridiction de la commission quant à ce qui concerne ce transport.

M. SMITH (Wentworth) : Cela serait préférable. Nous avons dans mon district un chemin de fer électrique qui transporte plus de fret qu'un grand nombre de chemins de fer à vapeur et qui apporte ce trafic à d'autres chemins de fer. Ce bill ne serait d'aucune utilité pour la population de ce district si ses disposition ne s'appliquaient pas à ces chemins de fer électriques, car ils transportent des quantités considérables de marchandises. Des milliers de chargements de wagons sont rassemblés de cette manière chaque saison. Le chemin a 25 milles de longueur, et il traverse tout le district où l'on s'occupe de la culture des fruits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Se raccorde-t-il à un chemin de fer fédéral ou bien est-ce simplement un chemin de fer local ?

M. SMITH : Il se raccorde au chemin de fer Canadien du Pacifique ainsi qu'au chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo et au Michigan-Central.

M. INGRAM : L'exploitation des tramways est encore à ses origines ; mais d'ici à quelques années il s'en construira un grand nombre et afin de pouvoir exercer une réglementation des prix de transport, la juridiction de la commission devrait s'étendre à ces tramways, et il devrait y avoir un article à cet effet dans le bill.

M. LANCASTER : Cette question se rapproche de la discussion qui a eu lieu l'autre jour relativement aux affaires des compagnies de messageries. J'ai alors cité comme exemple des marchandises expédiées par le chemin dont l'honorable député de Wentworth a parlé et qui est situé dans son comté, et le ministre des Chemins de fer a répondu que si ces marchandises étaient transférées au chemin de fer Canadien du Pacifique à Hamilton, elles tombaient sous la juridiction de la commission et qu'il était par conséquent inutile d'ajouter aucune disposition concernant les compagnies de messageries. Mainenant, l'honorable député (M. Smith) voudrait que la commission eût juridiction sur le trafic trasporté par un chemin de fer électrique de cette nature, et je suis de son avis. Mais il s'agit ici d'un chemin de fer provincial qui ne va que de Beamsville à Hamilton, et je ne sache pas que l'on fasse étendre la juridiction de cette commission à ce chemin de fer. Je ne dis pas que c'est impossible, mais il est bon de signaler la chose à l'attention du ministre. L'autre jour, devant le comité, nous avons discuté la question de l'expédition de marchandises dans mon comté par voie de ce chemin de fer électrique, qui est un chemin de fer provincial aucunement visé par les dispositions de l'article 3 de ce bill, qui indiquent à quels chemins de fer il devra s'appliquer, marchandises destinées à être chargées sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou du Michigan-Central à Hamilton pour être transportées à Ottawa, Montréal ou autres endroits. L'honorable ministre a alors prétendu que les mots "transports d'entier parcours" dans l'article 4 donnait à la commission une juridiction absolue sur les marchandises expédiées par voie des messageries, à titre de trafic d'entier parcours, mais cela ne réglait que la moitié de la question. Je partage l'avis de l'honorable député de Wentworth quand il prétend que le fret expédié par cette voie devrait être soumis à la juridiction de cette commission. Mais je me demande si les dispositions de l'article 3 adopté par ce comité? permettent au parlement ou à la commission d'exercer aucune juridiction sur ce trafic car ce chemin de fer ne tombe pas sous le contrôle de commission. Cet article dépeint l'application de ce projet de loi, et tous admettent que ses dispositions ne s'appliquent pas à un chemin de fer provincial qui n'opère aucun croisement ou raccordement avec un chemin de fer sous la juridiction de ce parlement. Le chemin de fer électrique de Grimsby à Beamsville part de Beamsville et se rend à Hamilton. C'est absolument un chemin de fer provincial. J'admets, avec le député de Wentworth, que les producteurs de fruits expédient des quantités de fruits beaucoup plus considérable par ce chemin que par le Grand Tronc qui est la seule autre voie ferrée à leur disposition. Encore une fois, je considère que ce chemin devrait être sous le contrôle de la commission. Je ne crois pas que l'on ait sérieusement songé à la question de savoir si cette commission peut avoir une juridiction quelconque en vertu de ce bill, sur un chemin de fer qui est absolument d'un caractère provincial.

M. INGRAM : Il y a aussi la question du transport du fret sur les lignes courtes et des échanges par voie des tramways. Nous savons que dans plusieurs districts ces tramways sont utilisés pour opérer le transfert des wagons entre les lignes courtes et les lignes prncipales. Ils servent à alimenter le trafic de ces dernières. Ils prennent les wagons sur les lignes principales, les transportent sur les lignes moins importantes où ils sont chargés puis ils les rapportent aux lignes principales. Si les tramways sont laissés de côté dans ce bill, de grands abus pourront en résulter de la part de ces lignes principales et des lignes moins importantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignorais que le transport du fret par voie des chemins de fer électrique eut atteint le développement indiqué par mon honorable ami dans Ontario. Je ne sache pas qu'il existe à l'heure actuelle aucun trafic de ce genre dans les provinces maritimes ou à Montréal, mais il est certain que la construction et le développement de cette classe de chemins de fer devrait faire des progrès considérables d'ici à quelques années. Leur exploitation sera peu dispendieuse, et cela permettra de les utiliser pour un trafic considérable ; de sorte que la question demande à être prise en sérieuse considération.

M. INGRAM : On est en frais d'en construire cinquante milles dans mon comté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour le transport des marchandises ?

M. INGRAM : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Lancaster) n'a pas rendu parfaitement ma pensée sur ce point, tel que je l'ai expliquée l'autre jour, et l'on ne saurait dire que c'est là

ce que je pense du cas actuel. Je ne crois pas que le parlement exerce aucune juridiction sur les tramways constitués en vertu de lois provinciales, quand bien même ces compagnies se livreraient purement et simplement au transport des marchandises, mais je suis bien convaincu que si nous ne pouvons pas exercer sur elles un contrôle direct, comme nous le faisons pour les autres chemins de fer, nous pouvons exercer un contrôle indirect, quand leur trafic se fait de la manière ordinaire.

Si quelqu'un a un wagon de marchandises à expédier à Beamsville par le chemin de fer électrique et le Canadien du Pacifique à un endroit quelconque situé sur cette dernière ligne, le Canadien du Pacifique ne peut établir des taux de transport qui ne seront pas soumis à la juridiction de la commission. Cela sera alors considéré comme transport d'entier parcours et tombera sous la juridiction de la commission. Mais en supposant qu'il s'agisse de marchandises destinées à des endroits situés dans les limites du chemin de fer électrique, expédiées sur un connaissement spécial, et que, rendu à l'extrémité de la voie on les réexpédie en vertu d'un autre connaissement, en l'abence de tout tarif de transport, si les tarifs spéciaux ne s'appliquent qu'au transport des marchandises sur les chemins de fer électriques, et qu'il existe un tarif spécial pour le transport sur un chemin de fer ordinaire, alors je doute que la commission ait juridiction sur ce trafic.

M. LANCASTER : C'est du trafic arrêtant à la tête de ligne du chemin de fer électrique dont j'ai parlé ce soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais comment nous pouvons obtenir cela. Règle générale, quand les marchandises sont expédiées par voie d'entier parcours, les compagnies de chemins de fer sont toujours plus disposées à accorder des taux raisonnables que dans le cas contraire ; par conéquent, ce mode d'expédition des marchandises par voie d'entier parcours deviendra beaucoup plus avantageux que le premier, étant plus avantageux il sera adopté, et s'il est adopté il se trouvera sous la juridiction de cette loi.

M. INGRAM : Si ces articles ne doivent pas s'appliquer aux tramways, le bill est absolument sans valeur quant à ce qui concerne les parties du pays qui doivent compter sur ces chemins de fer électriques pour transporter leurs marchandises. Il est dans l'intérêt public que la juridiction de la commission s'étende aux prix de transport exigés par ces tramways.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis d'avis qu'il serait bon d'inclure aussi les tramways qui transportent des marchandises. J'y verrai.

M. INGRAM : Le public tient beaucoup à la construction de ces chemins de fer électriques, qui vont lui permettre de faire transporter son fret jusqu'aux lignes principales. S'ils pouvaient exiger des prix plus élevés, cela n'apporterait aucun soulagement dans les parties du pays où ils sont exploités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous allons laisser le premier paragraphe en suspens, et je vais étudier la question.

Le paragraphe premier de l'article 7 est réservé.

Article 8.

Le comité des chemins de fer du Conseil privé est par le présent aboli et remplacé par une commission portant le nom de "bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada" et se composant de membres qui seront nommés par le Gouverneur en conseil après que le présent acte aura été sanctionné, et à toute époque quand il se produira des vacances. Cette commission constituera une cour ayant ses archives et un sceau officiel d'une authenticité juridique. Chaque membre de la commission occupera sa charge durant bonne conduite et pendant un espace de dix ans à compter de la date de sa nomination ; mais il pourra en tout temps être destitué par le Gouverneur général sur adresse du Sénat et de la Chambre des communes ; et il cessera d'occuper sa charge en atteignant l'âge de soixante-quinze ans. Chaque membre de la commission, à l'expiration de la durée de sa charge, pourra y être nommé de nouveau. L'un des membres de la commission sera nommé, par l'Exécutif, commissaire en chef du bureau, et il aura droit de remplir les fonctions de chef tant qu'il formera partie de la commission : et un autre des membres sera nommé, par l'Exécutif, commissaire en chef suppléant de la commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'article 8 soit modifié en retranchant après le mot "Gouverneur" dans la douzième ligne, les mots "général sur adresse du Sénat et de la Chambre des communes", et en leur substituant les mots "en conseil pour cause".

M. R. L. BORDEN : Quelle est la raison de ce changement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après avoir discuté le bill, le conseil a cru que les membres de la commission devraient occuper à peu près la même position que les lieutenants-gouverneurs en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. C'est une procédure très compliquée d'avoir à s'adresser au Sénat et à la Chambre des communes par voie de pétition. Il pourrait se présenter des circonstances où une action immédiate serait très importante sans avoir à attendre la réunion des Chambres.

M. INGRAM : Pourquoi fixe-t-on la durée de la charge à dix ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La durée de la charge varie selon les pays. Nous avons cru qu'en prolongeant la durée de la charge nous nous assurerions les services d'hommes compétents. Je crois qu'il serait presque impossible de s'assurer les services d'un homme com-

pétent s'il lui fallait abandonner toutes ses autres occupations pour occuper cette position quelques années seulement et s'exposer à tous les inconvénients de ce changement. Je crois que nous aurions tort de fixer moins de dix ans.

M. INGRAM : La loi dit que chaque commissaire pourra être nommé de nouveau ; s'il a donné satisfaction il pourra être continué pour un nouveau terme. S'il arrivait qu'un commissaire après être nommé faisait preuve d'incompétence, le gouvernement aurait à exercer son autorité pour le faire destituer par l'Exécutif. Si la durée de ses fonctions étaient plus courtes, il serait porté à remplir son devoir avec plus de zèle pour être nommé de nouveau.

L'article est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le blanc dans la quatrième ligne soit rempli par le mot " trois ".

M. INGRAM : Peut-on savoir quelle sorte de commissaires nous aurons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce que je puis dire, c'est que l'intention du gouvernement est de nommer les hommes les plus capables qu'il pourra se procurer.

M. INGRAM : Des hommes de chemins de fer, des avocats ou quoi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà exprimé l'opinion qu'il serait bon d'avoir dans cette commission un avocat ayant une certaine expérience dans les affaires de chemins de fer. Un commissaire ayant de l'expérience dans l'exploitation des chemins de fer serait aussi très utile. Quoi qu'il en soit, il n'y a encore rien de décidé à cet égard, le gouvernement ne s'est pas encore occupé de la composition de le commission ; c'est une question qu'il aura à décider bientôt. Je crois qu'il sera très difficile de se procurer les services de personnes occupant actuellement de hauts emplois dans l'administration des chemins de fer, mais nous ferons de notre mieux et c'est tout ce que je puis dire pour le moment.

M. INGRAM : A-t-on demandé au gouvernement de nommer un agriculteur réputé à cette charge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Beaucoup de professions ont demandé à être représentées et je ne crois pas qu'il y ait eu d'exception pour la classe agricole, mais je répète que le gouvernement ne s'est pas encore occupé de la composition de la commission.

M. INGRAM : D'après les plaintes qui nous arrivent de tous côtés, je crois que les cultivateurs ont de sérieux griefs contre les compagnies de chemins de fer, surtout en ce qui concerne les prix de transport. J'espère que le ministre n'oubliera pas la classe agricole et qu'il nommera un représentant de cette classe dans cette commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous verrons à ce que les intérêts des agriculteurs soient protégés le mieux possible.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux appeler cette institution " la commission des chemins de fer du Canada ", au lieu de " bureau des commissaires des chemins de fer " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est plus facile, plus simple et plus commode de la désigner sous le nom de bureau. Je ne crois pas qu'on puisse s'opposer à cette désignation qui me paraît très appropriée.

M. SPROULE : Dans la presse on ne l'appelle jamais que la commission des chemins de fer et toutes les requêtes adressées au gouvernement demandent la nomination d'une commission de chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans la clause interprétative, il est dit que le bureau signifie le bureau des commissaires des chemins de fer du Canada.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi fait-on de cette commission un tribunal ayant ses archives et un sceau officiel d'une authenticité juridique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sceau de la cour est une preuve par lui-même. Tous les ordres et règlements de la commission sont des décisions judiciaires qui ont tous force de loi.

L'honorable M. HAGGART : L'article 10 stipule, en vérité, que le président et le vice-président de cette commission devront être des avocats ; en effet, quelle que puisse être l'opinion des autres commissaires, ces derniers doivent accepter la décision du président ou du vice-président, lorsqu'il s'agit de questions de droit.

L'article tel que modifié, est adopté.

Article 10 .

10. L'audition de tous les cas se fera devant au moins membres de la commission, et le président (ou, en son absence, le vice-président) présidera le tribunal, et son sentiment prévaudra en toute question qui, suivant l'opinion des membres de la commission, est une question de droit. Dans tous les cas où il n'y a pas de partie adverse et qu'il n'est pas nécessaire de signifier d'avis à quelque intéressé, l'un des membres de la commission peut agir seul pour cette dernière.

M. INGRAM : Il y a trop d'avocats dans cette commission. On nomme trois commissaires dont deux doivent être des avocats. Comment donc seront représentés les différents intérêts en jeu ? On laisse de côté les citoyens qui jugeraient en se plaçant au point de vue du sens commun, toutes les

questions qui pourraient être soumises à cette commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne faut pas discuter à la légère cet article qui se trouve textuellement dans la loi anglaise se rapportant à une commission semblable. Je crois, cependant, qu'il vaut mieux le laisser en suspens, pour le moment.

L'article reste en suspens.

Article 11.

11. Aucun membre de la commission ne sera inhabile à agir à raison d'intérêt ou de lien de parenté ou affinité avec quelque personne intéressée dans une affaire qui aura été portée devant la commission ; mais si quelqu'un des membres a un intérêt dans l'affaire ou des liens de parenté ou d'affinité avec quelque intéressé, l'Exécutif pourra, à la demande de ce membre de la commission ou autrement, nommer quelque personne désintéressée pour agir comme membre de la commission *pro hac vice*. Dans le cas de la maladie, de l'absence ou de l'inhabilité d'agir d'un des membres de la commission, l'Exécutif pourra aussi nommer un membre de la commission *pro hac vice*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose qu'on ajoute à cet article le paragraphe suivant :

Aucun commissaire ne pourra posséder, acheter, acquérir, pour son propre avantage, aucune action, obligation ou autre garantie d'une compagnie de chemin de fer soumise aux dispositions de cette loi, ni avoir directement ou indirectement aucun intérêt dans des plans, devis, machines, inventions brevetées, ou partie d'iceux dont on pourra se servir comme faisant partie du matériel de tel chemin de fer, ou de tout matériel roulant en usage sur ces voies ferrées, et si tels actions, obligations, garanties, machines, plans, devis, inventions brevetées, ou partie d'iceux deviennent la propriété, par testament ou autrement, de tel commissaire, ce dernier sera absolument obligé de vendre ces valeurs dans les trois mois suivant la date où il en sera devenu acquéreur.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi cet article ? Je ne vois à cette stipulation aucune sanction sous forme de peines ou d'amende. Peut-être y est-il pourvu dans un article suivant, mais, jusqu'à présent, il ne s'agit que d'une simple défense.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nou n'avons pas cru opportun de déclarer dans ce projet de loi qu'il est illégal pour un commissaire de posséder des actions, etc., de crainte qu'un des membres de la commission pût, par inadvertance, rendre nulle la décision à laquelle cette dernière en serait venue. A mon avis, après avoir déclaré que les commissaires ne devront point posséder d'actions, etc., nous pouvons compter sur l'Exécutif pour mettre cette stipulation en vigueur. Il me semble que l'exercice exclusif de ce droit par le gouvernement est la meilleure garantie que nous puissions avoir.

M. BARKER : Cet article défend simplement à un commissaire de posséder des actions pour lui-même ?

M. INGRAM.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : Cette stipulation ne pourrait-elle aller plus loin et défendre à un commissaire de détenir des actions pour lui-même ou pour une autre personne ? Il pourrait acheter et posséder ces valeurs pour un des membres de sa famille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANANX: Je crois que la loi anglaise contient exactement cette disposition que je vous propose.

M. BARKER : Mais il n'y a pas de raison pour nous empêcher de perfectionner cette loi. A mon avis, aucun commissaire ne devrait détenir des actions pour lui-même ou pour une autre personne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois aucune objection à insérer dans ce projet de loi une stipulation à cet effet. Cette disposition pourrait, cependant, créer certains embarras. Quelqu'un qui posséderait des actions en qualité de fidéicommissaire ne pourrait, peut-être, facilement abandonner ces fonctions. L'article 10 semble faire disparaître cette objection, en stipulant qu'aucun commisssaire ne pourra posséder d'actions pour lui-même. Il est certain que ceux qui ont préparé la loi anglaise ont constaté que cette stipulation allait assez loin.

M. BARKER : Notre but est d'empêcher le commissaire qui pourrait avoir quelque intérêt en jeu, d'agir d'une manière contraire à son devoir, comme membre de cette commission. Propriétaire lui-même de ces valeurs, il se trouve influencé par cela même ; il en serait ainsi si ces actions appartenaient à sa femme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne voudrais pas accepter sans y songer à deux fois, ce que vient de nous proposer l'honorable député. Si ce dernier le désire, j'examinerai le point qu'il a soulevé. En attendant, je suis prêt à laisser cet article en suspens.

Article 12.

Chaque membre de la commission devra, pendant l'exercice de sa charge, résider au Canada, en tel lieu que l'Exécutif pourra à toute époque désigner ou autoriser.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose qu'on modifie cet article de façon à fixer à Ottawa la résidence des commissaires, qu'on biffe tous les mots après le mot " résider ", et qu'on les remplace par les suivants : " à Ottawa, Canada ".

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que les mots " à ou près Ottawa " vaudraient mieux. C'est ce qu'on exige des juges et, d'après la loi des chemins de fer, cette résidence doit se trouver dans un rayon de cinq milles de la capitale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : " A ou près " sont des termes très indéfinis. Il peut se présenter des cas où l'exécutif pourrait s'en servir avec avantage. Je préparerai un nouvel article ; en attendant, cette question peut rester en suspens.

Article 13.

Il sera du devoir de la commission de tenir des séances et de connaître de toute plainte, matière ou chose de son ressort, ou de faire tout acte compatible avec les attributions qui lui sont conférées, suivant les dispositions du présent acte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que cet article soit remplacé par le suivant :

Les commissaires consacreront tout leur temps à l'accomplissement des devoirs qui leur sont assignés par acte, et il leur est interdit d'accepter ou d'exercer tout emploi rétribué, incompatible avec les dispositions de cet article.

La motion est adoptée.

Article 15.

Lorsque des circonstances spéciales rendront opportun de tenir des séances en dehors de la cité d'Ottawa, la commission pourra, sauf l'approbation du ministère, siéger en toute partie du Canada.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre peut-il nous signaler certaines circonstances qui pourraient autoriser la commission à siéger ailleurs qu'à Ottawa ? Je sais que le peuple de ce pays considère qu'il est très important pour lui de pouvoir s'adresser facilement à cette commission; aussi, si cette dernière ne peut tenir ses séances ailleurs qu'à Ottawa, à moins de circonstances extraordinaires, cela enlèvera beaucoup de valeur à cette commission.

M. LANCASTER : Je suggérerais qu'on remplaçât les mots "circonstances spéciales" par l'expression suivante : " affaires publiques " ou " exigences publiques ". Que les commissaires suivent, sous ce rapport, l'exemple du juge de la cour d'Echiquier. Il devrait tenir les séances de cette cour à Ottawa même ; cependant, s'il le faut, il se rend à d'autres endroits pour recueillir des preuves. En effet, un homme peut se transporter d'un endroit à un autre plus facilement qu'une douzaine de personnes ne sauraient se rendre ici. Un grand nombre d cultivateurs et d'arboriculteurs fruitiers de l'ouest voudront peut-être expliquer leur cause à la commission ; dans ces cas, il vaudrait mieux pour les trois commissaires de se rendre à Sainte-Catherine, à Hamilton, à Toronto ou à tous autres endroits où les intéressés résident, que d'obliger ces gens à venir à Ottawa.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet article a pour but de permettre aux commissaires de faire exactement ce que l'honorable député veut exiger d'eux ; autrement dit, ce tribunal pourra tenir ses séances à différents endroits, lorsque l'intérêt public l'exigera. C'est ainsi, par exemple, que s'ils jugent ce déplacement nécessaire, les commissaires pourront se rendre à un endroit déterminé pour examiner le terrain et étudier toutes les différentes circonstances qui peuvent leur permettre de régler les difficultés qui ont surgi. Je suis prêt à retrancher les mots " circonstances spéciales ", si l'on a des motifs pour en désirer la suppression.

M. LANCASTER : Cela serait mieux, car autrement les commissaires pourraient croire " prima facie " qu'il est de leur devoir de siéger à Ottawa, et ils ne voudraient point tenir ailleurs leurs séances de la commission, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis prêt à supprimer le mot " spéciales ".

M. LANCASTER : Je suggérerais aussi qu'on biffât les mots " sans l'approbation du ministre ", afin que les commissaires aient le droit de se rendre où ils voudront, selon qu'ils jugeront opportun de le faire. Je ne veux pas prétendre que le ministre refuserait son approbation sans motif, mais il peut se présenter des circonstances où il ne serait pas facile aux commissaires de communiquer avec le ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais d'abord que ce pouvoir de tenir des séances ici et là, devait être exercé à la discrétion de l'Exécutif, car une commission peut se permettre de voyager à droite et à gauche, à seule fin de s'amuser aux dépens du pays, tout en s'imaginant travailler dans l'intérêt public. Ces voyages à d'autres villes occasionnent toujours plus ou moins de dépenses qu'il faut payer à même le trésor de l'Etat. Après mûre réflexion, il m'a semblé, cependant, que ce serait imposer une tâche encombrante à l'Exécutif si on obligeait ce dernier à s'occuper d'affaires de ce genre ; j'ai cru qu'il valait mieux laisser au ministre ou à son remplaçant le soin d'accorder à la commission le pouvoir de tenir ses séances ailleurs qu'à Ottawa. Il serait peut-être à désirer, dans l'intérêt public, que les commissaires pussent faire connaître au ministre leur intention de se transporter ailleurs.

M. SPROULE : Pourquoi n'appliquez-vous pas à cette commission la règle que doit suivre le juge de la cour de l'Echiquier, dans des circonstances semblables ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons à nous occuper que d'un seul juge dans le cas cité par mon honorable ami. Lorsqu'il n'a rien à faire, il ne peut certainement pas provoquer de procès ; ces derniers se rapportent à des faits qui se sont passés dans telle ou telle localité, et il ne saurait être question de discrétion dans ces cas. Mais il en est tout autrement lorsqu'il s'agit du déplacement

de trois commissaires et de leurs secrétaires.

M. LANCASTER : Si je ne me trompe, on pourra en appeler à l'Exécutif de la décision des commissaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. LANCASTER : Dans ce cas, le ministre des Chemins de fer et Canaux qui donnera aux commissaires l'ordre de se rendre à un certain endroit, se trouvera, jusqu'à un certain point, à juger la question en litige avant que la commission ait entendu la preuve, puis il devra se prononcer sur l'appel qu'on pourra prendre de la décision rendue par les commissaires, parce qu'il fait partie de l'Exécutif et parce qu'il est surtout le principal juge en sa qualité de ministre des Chemins de fer dans toutes ces question. Selon moi, l'honorable ministre ne devrait rien connaître d'avance des difficultés qui pourraient surgir, de même qu'il ne devrait pas avoir le droit de tracer aux commissaires leur ligne de conduite. Je crois que cette commission possédera encore plus la confiance du peuple, si on ne l'oblige pas à obtenir cette approbation du ministre.

M. INGRAM : J'avais compris que cette commission ne devait être à la merci d'aucune influence politique, mais les amendements qu'on propose sont de nature à modifier mon opinion sur ce point. Je ne veux pas insinuer que le ministre des Chemins de fer et Canaux abusera de sa position pour favoriser un parti politique, mais cette façon d'agir n'est pas conforme aux promesses qu'on nous a faites, lorsqu'on déclarait ici et par tout le pays, que cette commission n'aurait aucun caractère politique, et qu'elle s'occuperait des questions qui lui seraient soumises, sans tenir compte des considérations de parti.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable député de me dire s'il serait possible d'aller plus loin que nous ne l'avons fait dans ce sens.

M. INGRAM : A mon avis, si cet article doit être modifié dans le sens indiqué par l'honorable ministre, il vaudrait autant ne pas avoir de commission et revenir à l'ancienne coutume qui abandonnait la décision de ces questions au comité des chemins de fer du Conseil privé. Comment, le ministre aura le droit de recommander que telle ou telle chose se fasse et les commissaires, règle générale, se rendront à sa demande ! Si l'honorable ministre veut se servir de ce pouvoir pour des fins politiques, il pourra facilement atteindre son but.

Si les cultivateurs se plaignent des travaux de drainage qu'on fait sur leurs terres, si d'autres personnes ont aussi des griefs à faire valoir contre les compagnies de chemin de fer, d'autre part, si les commissaires ne peuvent siéger ailleurs qu'à Ottawa pour apporter remède à cet état de choses, je ne puis voir en quoi cette commission nous serait utile. Les commissaires devraient être parfaitement indépendants sous ce rapport Le ministre ne doit pas oublier non plus que l'Exécutif a le droit de condamner toutes les procédures de la commission. Si elles ne sont pas approuvées par l'Exécutif, ou si les commissaires agissent de façon à mériter le blâme de ce dernier, celui-ci peut remercier de leurs services les membres de la commission. C'est pourquoi, je crois qu'il ne serait pas sage de modifier le projet de loi dans le sens indiqué par l'honorable ministre. Il serait préférable d'accorder cette discrétion à la commission et la tenir strictement responsable de sa conduite.

M. SPROULE : Si l'on s'adresse à la commission pour lui demander le redressement d'injustices qui se commettent dans certains quartiers, et s'il faut que la cause s'instruise à l'endroit en question, ne surgirait-il pas des difficultés, les membres de la commission étant obligés de dire : Nous devons d'abord obtenir le consentement du ministre des Chemins de fer et Canaux ? Les intéressés devront-ils s'adresser en premier lieu au ministre pour qu'il permette à la commission de se rendre à la localité indiquée, et leur faudra-t-il demander à la commission de s'occuper de leur cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'attache pas beaucoup d'importance à ce détail. Mes honorables amis semblent croire que cela peut être de nature à retarder le travail de la commission ; je veux me rendre à leurs raison. Je propose donc :

Que l'article 15 soit modifié en retranchant le mot " spéciales ", dans la deuxième ligne, et les mots " sauf l'approbation du ministre " dans la troisième ligne.

Je m'empresse de proposer cet amendement, parce que je comprends parfaitement que, le cas échéant, le parlement pourra toujours consigner dans cette loi une disposition restrictive.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 16.

La commission siégera aux époques et procédera selon les formes qui lui paraîtront les plus convenables pour la prompte expédition des affaires ; les membres de la commission pourront, sauf les dispositions du présent acte, siéger ensemble ou séparément et soit en chambre soit en audience publique, mais toute plainte qui lui aura été portée devra, à la demande d'une des parties, être entendue et jugée en pleine audience. membres de la commission constitueront quorum, et nulle vacance survenue dans sa composition n'entravera le droit des membres restant d'exercer leurs fonctions.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi le mot " séparément " ? Il s'agit d'une cour d'archives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'une des parties intéressées désire que l'enquête se fasse publiquement, on accédera à sa demande. Cependant, il peut se présenter des circonstances où il vaudrait mieux pour la commission de siéger à huis clos.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'il s'agit de délibérer, les commissaires peuvent le faire à huis clos, mais lorsqu'il faut entendre la preuve et les argumentations, les séances doivent être publiques.

M. INGRAM : Mais les compagnies de chemin de fer peuvent avoir des difficultés avec leurs employés, et il peut être bien important qu'il y ait des pourparlers secrets, en vue de régler ces différends.

L'honorable M. HAGGART : Les commissaires n'ont rien à voir à cela.

M. INGRAM : Ils doivent s'occuper des tarifs de transport et de tous les griefs qui peuvent exister.

M. SPROULE : Non, pas en ce qui concerne les différends entre ouvriers et patrons.

L'honorable M. HAGGART : Cette commission constitue une cour d'archives et ses séances devraient être publiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne connaît pas beaucoup la procédure que l'on suit dans les cours d'archives.

L'honorable M. HAGGART : Ces cours ne siégent pas à huis clos.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les commissaires des chemins de fer d'Angleterre tiennent les séances de la commission à huis clos, bien qu'ils constituent une cour d'archives, mais la loi les autorise à agir de cette façon.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais. Ce projet de loi est une copie de la loi anglaise concernant les chemins de fer, mais je ne puis voir pourquoi une cour d'archives, à moins qu'il ne s'agisse de discuter la décision à rendre, siégerait à huis clos.

M. INGRAM : Mais s'il s'agissait de discuter la question des tarifs de transport ?

L'honorable M. HAGGART : Dans des cas semblables, le public a le droit de connaître tout ce qui se passe.

M. INGRAM : Il pourrait être nécessaire d'exclure de la cour certains intéressés dans une question de ce genre.

L'honorable M. HAGGART : Sans doute, mais cet article donne aux commissaires le pouvoir d'entendre toutes les causes à huis clos.

M. LANCASTER: Non, si l'une des parties intéressées désire que les séances soient publiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si ces parties s'entendent pour que la cause soit entendue à huis clos, pourquoi ne pas se rendre à leur demande ? Je propose :

Que le mot "deux" soit inséré dans la huitième ligne et que les mots qui suivent le mot "quorum" soient remplacés par les mots suivants: "nulle vacance survenue dans sa composition n'entravera le droit des membres restant d'exercer leurs fonctions".

La motion est adoptée.

On fait rapport de certaines résolutions.

## AJOURNEMENT.—INDUSTRIE DU FER ET DE L'ACIER.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi allons-nous nous occuper demain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous continuerons l'étude du bill des chemins de fer, et ce sera la première question soumise par le gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Et nous continuerons à discuter exclusivement ce projet de loi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; dans la soirée, s'il est possible, la Chambre se formera en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Je veux donner avis que, lorsqu'on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides, je soumettrai un amendement contenant en substance ce qui suit :

Cette Chambre est d'avis que le tarif douanier devrait protéger les industries du fer et de l'acier de façon à assurer à nos manufacturiers et à nos industriels le marché canadien pour les articles fabriqués au Canada, et à développer et encourager la fabrication, au Canada, des autres produits de l'industrie du fer et de celle de l'acier, produits que nous importons en si grande quantité des pays étrangers.

Et que, par conséquent, le tarif actuel devrait être modifié d'après ce principe——

Je dois dire, M. l'Orateur, que j'ai retardé de présenter cet amendement, à cause de l'absence du ministre des Finances ; en effet, je croyais qu'il valait mieux que mon honorable ami fût présent, lorsque cette motion serait présentée. Si l'on propose que la Chambre se forme en comité des subsides, demain, je présenterai cette résolution qu'on ne devra pas nécessairement considérer comme une motion blâmant le gouvernement, mais plutôt comme une proposition exprimant l'espoir que le gouvernement pourra, malgré les déclarations faites par le ministre des Finances, lors de son exposé budgétaire, étudier attentivement les idées exprimées dans cette résolution, et agir en conséquence.

La motion est adoptée, et la séance est levée à dix heures cinquante-cinq minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 2 juin 1903.

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

### PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe.—(M. Birkett, par M. Taylor.)

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston.—(M. Harty, par M. Logan.)

### LA CONCESSION TREADGOLD.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : M. l'Orateur, je voudrais, avant qu'on aborde l'ordre du jour, appeler l'attention de la Chambre sur une question à la fois grave et urgente. On a entendu dire à diverses reprises—la nouvelle en a même été communiquée à la Chambre—qu'on devait instituer une commission avec charge de s'enquérir de certaines concessions faites au Yukon, et entre autres, de la concession dite Treadgold. Dans l'intervalle, le bruit a couru que M. le juge Britton avait été appelé à diriger cette enquête. On dit encore que le commissaire qui assistera M. le juge Britton sera un ingénieur civil, et que, pour remplir la charge de secrétaire de la commission en question, on a choisi, ou l'on choisira M. Lacombe, membre de la législature de Québec. Je me conformerai au règlement en proposant l'ajournement en terminant mes observations. Les journaux de ce matin annonçaient que M. le juge Britton était parti de Kingston pour se rendre à Dawson. Voilà certes, pour le gouvernement, une très singulière manière d'agir envers la Chambre. Nous sommes en pleine session ; l'affaire dont il s'agit a été débattue en Chambre l'autre jour ; on nous a annoncé, comme je le disais tout à l'heure, qu'une commission d'enquête serait instituée ; et voici que tout à coup les journaux—non pas le cabinet, mais les journaux—nous apprennent que la commission est instituée, et que M. le juge Britton et un autre monsieur en sont les membres. Il me semble que le gouvernement devait tout d'abord informer la Chambre de l'institution de la commission, lui soumettre les noms des personnes qu'on se proposait de charger de cette enquête importante et difficile, lui faire connaître la nature exacte de la mission confiée à M. le juge Britton et à l'autre commissaire—chose qu'on nous avait pour ainsi dire promise l'autre jour, ce me semble. Il s'agit ici d'une grave affaire, et je prétends que la députation a droit de prendre connaissance des instructions qui doivent guider M. le juge Britton. On aurait dû nous communiquer ces instructions, car nous aurions pu nous rendre compte si elles étaient suffisantes, si la portée en était assez étendue.

La question que je soulève est plus importante qu'on ne serait généralement porté à le croire de prime abord. Sans vouloir aucunement revenir sur un débat antérieur, je demanderai qu'il me soit permis de rappeler les plus importantes protestations dont ces concessions hydrauliques ont été l'objet au Yukon, protestations dont le gouvernement a été informé par ses propres partisans. Lorsque le représentant actuel du Yukon se porta candidat, on lui demanda tout d'abord s'il s'emploierait à faire annuler toutes les concessions, y compris la concession Treadgold et autres concessions hydrauliques. Que la Chambre me permette de lire encore une fois—on ne perdra rien à les entendre de nouveau—certaines des questions qu'on posa à l'honorable député à l'époque où il se portait candidat ministériel. En voici un échantillon :

Vous engagez-vous à exiger l'annulation de la concession Treadgold ?

Promettez-vous d'exiger qu'on recherche la conduite des fonctionnaires, tant de Dawson que d'Ottawa, dont la fraude, l'incurie ou l'incapacité ont permis l'obtention de ces concessions en permier lieu, et leur maintien quand elles auraient dû être annulées en vertu des conditions qui y sont attachées, et promettez-vous d'exiger la punition des coupables ?

.. .. .. .

partiale et indépendante dont les membres seraient désignés par le premier ministre, le chef de l'opposition et lui-même. Ce n'est pas tout, M. l'Orateur, lorsque le député du Yukon reçut l'investiture de la convention libérale, on lui transmit les résolutions suivantes :

Il est résolu que le gouvernement soit requis sans retard de faire faire un examen minutieux et d'obtenir des rapports complets sur cette question, dans le but de faire révoquer sans plus tarder la concession Treadgold, et de se charger lui-même de cet appprovisionnement d'eau à titre d'entreprise nationale.

Il est résolu que, de l'avis de cette convention, un grand nombre des concessions actuellement détenues ont été obtenues par fraude et au moyen de supercherie ; qu'il est dans l'intérêt du pays qu'elles soient révoquées, et qu'à cette fin une enquête ait lieu pour s'assurer des circonstances de telles fraudes et supercherie et que le procureur général du Canada prenne les procédures prévues en pareil cas.

En réponse aux résolutions adoptées à la convention où on l'avait choisi comme candidat, l'honorable député du Yukon écrivit ce qui suit :

Dans ce but, je favoriserai la réduction des droits régaliens, etc.. .. .. .. .. une enquête minutieuse concernant les accusations de fraude qui ont été portées relativement à l'obtention de certaines concessions et, si cette fraude est établie, l'institution immédiate des procédures nécessaires pour faire révoquer ces concessions et faire rigoureusement observer les conditions attachées à tous les octrois faits par la couronne au Yukon.

De plus, la résolution suivante fut adoptée à une assemblée tenue sous les auspices du club libéral de Dawson :

Qu'on devrait instituer une enquête qui portera sur la recherche des circonstances qui ont accompagné l'obtention des concessions hydrauliques, afin que le procureur général du Canada puisse prendre les procédures prévues en pareil cas.

On peut voir, M. l'Orateur, que ce ne sont ni les députés de la gauche, ni leurs amis politiques, mais plutôt des partisans déclarés du gouvernement qui prétendent que les concessions Treadgold ont été obtenues par fraude et fausses déclarations, et que certaines personnes ont pour ainsi dire trompé le gouvernement, qui demandent que ces fraudes soit l'objet d'une enquête faite par un tribunal indépendant et impartial et non par quelque personne susceptible d'éveiller le moindre soupçon. Loin de moi la pensée de diminuer en rien le mérite de M. le juge Britton. Nous l'avons tous connu ; il fut un membre distingué de cette Chambre jusqu'au moment où, quelque temps après les dernières élections générales, il fut appelé à la magistrature, c'est-à-dire en 1900 ou en 1901. Il me semble, M. l'Orateur, que ce n'est pas à M. le juge Britton qu'on aurait dû confier le soin de diriger une enquête aussi importante. Ce magistrat est tout frais émoulu de l'arène, de la fournaise ardente de la politique, et quelque probe, quelque intègre qu'il puisse être, il doit, étant comme nous sujet aux faiblesses humaines, avoir ses prédilections politiques. Je vous le demande, M. l'Orateur, est-ce faire preuve de justice à l'égard de ce magistrat que de le contraindre à choisir entre ses préférences politiques et le devoir qu'il a juré d'accomplir ? Car, enfin, je le répète, M. l'Orateur, quelque absolument probe et intègre qu'il puisse être, il doit nécessairement, comme chacun de nous, avoir ses préférences en matière politique. Et se peut-il que ce vieux partisan des honorables ministres à qui il n'a jamais cessé d'accorder un appui dévoué, que celui qu'on vient d'élever à la magistrature inspire autant de confiance que le tribunal indépendant et impartial dont l'institution avait été suggérée à l'honorable député du Yukon par la convention libérale ? Chacun sait, M. l'Orateur—et ce n'est pas faire injure à M. le juge Britton que de rappeler ce fait,—que durant le dernier parlement et une partie de celui-ci, le gouvernement n'a pas eu en cette Chambre de partisan plus actif et plus dévoué que cet honorable magistrat. Ainsi, lorsqu'il fut question de nommer un comité pour s'enquérir de certaines questions se rattachant à la gestion des affaires de l'Etat par le gouvernement actuel, comme, par exemple, celle des rations de marche pour le Sud-africain, et aussi, je crois, celle des élections de Brockville et de Huron-ouest, M. le juge Britton étant celui qui, vraisemblablement, pouvait servir le mieux les intérêts du gouvernement dans les deux cas, c'est à lui qu'on eut recours.

Ce n'est pas tout ; en consultant les Débats, on découvre qu'en diverses circonstances M. le juge Britton a dit ce qu'il pensait de l'adminstration du Yukon. Personne d'entre nous n'ignore que lorsqu'un juge s'est déjà prononcé sur une question qui lui est soumise dans la suite, ou analogue à celle qu'il sera appelé à décider en sa qualité officielle, il se récuse de son plein gré, ou bien les parties intéressées le récusent elles-mêmes. Le 13 avril 1899, mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) proposa, relativement à la mauvaise administration des affaires du Yukon, un amendement à une motion où il était demandé qu'une adresse fût présentée à Son Excellence. M. Bertram, qui faisait alors partie de la Chambre, proposa un sous-amendement où l'on félicitait le gouvernement de la diligence dont il avait fait preuve par rapport à ladite mauvaise administration. M. le juge Britton, alors membre de cette Chambre, vota en faveur du sous-amendement de M. Bertram. Le 28 juin 1899, sir Chs. Hibbert Tupper, député de Pictou, présenta, encore au sujet de la mauvaise administration du Yukon, une résolution qui fut mise aux voix le lendemain. Il est vrai que M. le juge Britton ne vota pas cette fois-là, mais il est bon de dire qu'il avait pairé avec un député de la gauche. Le 31 mai 1900, le même député présentait une nouvelle résolution relativement à la mau-

vaise administration du Yukon. A cette occasion, M. le juge Britton prit la parole pour combattre la motion de l'honorable député de Pictou. Cette fois encore, il ne vota pas, ayant de nouveau pairé avec un député de la gauche. Le 28 juin 1900, l'autre représentant de Pictou (M. Bell) présenta une résolution toujours sur le même sujet et, et après avoir pris la parole pour appuyer l'attitude du gouvernement, M. le juge Britton vota contre la résolution. Il me semble que, dans les circonstances, le choix qu'on a fait est malheureux tant pour la Chambre et le pays que pour M. le juge Britton lui-même.

Je voudrais connaître la teneur de la commission qui doit guider M. le juge Britton. A-t-on nommé un avocat pour diriger les recherches ? Car il s'agit ici, personne ne l'ignore, d'une affaire embarrassante qui nécessite d'assez longues études préparatoires, d'une affaire tellement embrouillée que,—sans vouloir diminuer en rien le mérite de ceux qui n'appartiennent pas à la profession —qu'il importe de la confier à d'habiles avocats afin qu'un dossier soit bientôt formé et que rien ne soit négligé pour qu'il soit possible de remonter jusqu'à l'origine de cette concession.

Où siégera cette commission ? Les journaux nous ont appris que M. le juge Britton se met en route pour Dawson où il compte arriver dans une douzaine de jours.

Je me rappelle que, il y a quelque temps, le directeur général des Postes nous a mis au défi de prouver nos accusations devant cette commission. Va-t-il falloir négliger nos devoirs de représentants du peuple pour nous transporter au Yukon à nos propres frais ? Devrons-nous mettre de côté nos devoirs de mandataires du peuple et perdre notre temps pour le plaisir d'aller au Yukon prendre part à cette enquête, ou porter nos accusations devant la commission ? Quelle occasion nous fournit-on de faire la lumière au sujet de ses très graves accusations ? Le parlement étant en session, la Chambre étant présentement occcupée à discuter les affaires de l'Etat, il me semble que c'est à un commission parlementaire qu'on aurait dû s'en remettre du soin de rechercher ces accusations. Si l'on avait institué une commission parlementaire au cours de la session actuelle, il eût certainement été moins coûteux de faire venir des témoins du Yukon que de nous y transporter nous-mêmes, si toutefois nous jugions convenables d'y aller prendre part à l'enquête.

En outre, comme je l'ai déjà dit quand j'ai lu les questions posées à l'honorable député du Yukon (M. Ross), cette fraude est supposée avoir été commise non seulement à Dawson mais aussi à Ottawa. C'est sans doute le devoir de M. le juge Britton et de cette commission de siéger à Ottawa, mais si la commission doit siéger à Dawson et à Ottawa, c'est certainement là un autre argument en faveur de la nomination d'une commission parlementaire qui examinerait tout cela à fond et en ferait rapport à la Chambre, de sorte que cette Chambre pourrait voir ce qu'il y a de vrai dans les accusations portées contre le gouvernment et les ministres, et si oui ou non quelques-unes des concessions hydrauliques ont été, s'il faut en croire la résolution du club libéral, obtenues par fraude et fausses affirmations. Laissez-moi dire à la Chambre qu'il circule toutes sortes de rumeurs sinistres au sujet de cette concession. Je ne fais que répéter ici ce qu'on entend couramment dans les rues et dans les couloirs de cette Chambre, c'est-à-dire, que de fortes sommes d'argent ont été payées par les concessionnaires à certains personnages haut placés. Ce sont là les rumeurs qu'il conviendrait que le gouvernement fît tomber à néant. S'il n'y a rien de fondé dans tout cela, ce sera tant mieux pour l'honneur du gouvernement et le bon renom de ce pays. Je fais cette demande en ma qualité de membre de cette Chambre, et contre les membres de l'administration. Je propose, M. l'Orateur, que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, si mon honorable ami (M. Casgrain) ne s'était pas montré si crédule, et s'il avait su tirer mieux parti du jugement que la Providence lui a accordé, il ne se serait pas exprimé ainsi qu'il vient de faire. Mon honorable ami a volontiers prêté l'oreille à de simples rumeurs, et il lui a suffi, pour s'adresser à cette Chambre, de lire dans les journaux que M. le juge Britton était parti pour Dawson. Tout ce que je puis dire, c'est que, s'il a lu cela dans les journaux, il aurait dû prendre la peine de s'assurer si cette rumeur était fondée avant de s'exprimer comme il l'a fait, car je dois l'informer que, jusqu'ici, nous ne nous sommes mis en communication avec M. le juge Britton qu'afin de savoir s'il lui serait agréable ou non de faire partie de cette commission. Nous n'avons fait jusqu'ici que demander à M. le juge Britton s'il consentirait a faire partie de la commission et à se rendre au Yukon, afin de s'enquérir des faits soumis à la considération de la commission. Mon honorable ami nous parle maintenant des rumeurs qui courent les rues au supet de pots-de-vin acceptés par certains personnages haut placés, et il exprime l'espoir que le gouvernement va pouvoir se laver les mains de ces accusations. Le gouvernement ne nommera pas de commission pour s'enquérir de ce qu'il peut y avoir au fond de simples rumeurs. Si l'honorable député est prêt à assumer la responsabilité de ces rumeurs, en portant une accusation formelle devant cette Chambre, le gouvernement pourrait alors nommer une commission qui serait chargée d'ouvrir une enquête au sujet de ces accusations. Mais l'honorable député veut assurément plaisanter, quand il nous parle de nommer une commission, tout

simplement parce qu'il circule dans les rues toutes sortes de folles rumeurs.

Je passe et repasse aussi souvent que lui dans les couloirs de cette Chambre, et cela tous les jours. Ces rumeurs ne sont encore jamais parvenues à mes oreilles. Il est possible qu'elles ne soient entendues que par ceux-là seuls qui sont intéressés à les écouter. Quant à moi, c'est la première nouvelle que j'en ai. Si un membre de la Chambre des communes veut, ainsi que l'exige l'usage parlementaire, assumer la responsabilité de ces rumeurs, je suis prêt à lui accorder toutes les enquêtes qu'il désire. Pour ce qui est des accusations portées par l'honorable député contre M. le juge Britton, je crois qu'il admettra pareillement qu'elles ne reposent sur aucun fondement. M. le juge Britton est présentement, je crois, l'un des membres les plus éminents du barreau d'Ontario. M. le juge Britton, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami, est un homme comme les autres, c'est-à-dire qu'il peut avoir toutes les passions d'un homme. Il a pu avoir ses prédilections politiques, et il a dû en avoir dans le passé. Mais mon honorable ami ira-t-il jusqu'à dire que, parce qu'un juge a eu autrefois des prédilection politiques, il ne saurait jamais devenir un magistrat intègre ? Ce serait là porter une accusion très grave contre le barreau du Canada, parce que nombre d'hommes ayant appartenu aux deux partis, et qu'on a élevés à la magistrature, ont eu dans le passé leurs prédilections politiques. Cependant, je ne crois pas qu'on ait jamais accusé le barreau d'Ontario de s'être laissé influencer par ces sortes de préférences. Je connais des juges, choisis tant parmi les libéraux que parmi les conservateurs, qui ont eu dans le temps de fortes prédilections politiques, mais je n'en connais pas un seul de qui on a pu dire qu'il se laissait influencer par ces prédilections depuis qu'il a commencé à exercer ses hautes fonctions. Bien que M. le juge Britton, quand il faisait partie de cette Chambre, ait pu avoir ses prédilections politiques, je n'irais pas jusqu'à dire que cela peut l'empêcher d'exercer les devoirs qu'il a à remplir. M. le juge Britton a eu une longue expérience, dans la province d'Ontario, comme commissaire de l'irrigation. Il doit donc se connaître quelque peu en hydraulique ; il doit être quelque peu au courant des questions qui seront discutées au Yukon, et c'est là l'une des raisons qui nous ont engagés à faire appel à ses services. Il est vrai que M. Britton, quand il était ici, a voté contre une motion comportant une accusation de mauvaise administration au Yukon. Quand M. Britton donnait ainsi son vote, je ne vois pas qu'il ait agi là autrement que les événements ultérieurs ont démontré qu'il devait agir. Nous avons entendu souvent parler de mauvaise administration au Yukon, mais toutes ces inculpations se sont toujours trouvées être sans fondement, et si quelques députés doivent se rétracter ou présenter des excuses pour la manière dont ils ont alors voté, ce ne sont pas ceux qui ont voté comme M. Britton, mais bien plutôt ceux qui ont appuyé la motion contre laquelle M. Britton a voté. Il m'est inutile d'en dire plus long pour défendre le haut caractère de M. le juge Britton. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme, ayant comparu devant M. le juge Britton depuis qu'il a été élevé à la magistrature, qui soit prêt à soutenir les imputations faites à son égard par mon honorable ami. Je crois savoir qu'il n'est personne, dans la province d'Ontario, qui ne fasse des éloges de son caractère inattaquable de juge, de son impartialité, de son savoir, et j'ai tout lieu d'assurer qu'il s'acquittera de ses devoirs comme membre de la commission avec autant d'impartialité qu'il en apporte à l'exercice de ses fonctions judiciaires. Il convient assurément, avant que M. le juge Britton assume les devoirs attachés à sa mission, que le texte des instructions de la commission soit déposé sur le bureau de la Chambre. Il en sera ainsi fait, avant que M. le juge Britton se rende à Dawson. Nous n'entendons pas prendre l'avis du parlement sur la nature des instructions de cette commission, et nous entendons nous laisser guider en ceci par les règles et usages parlementaires. Nous sommes responsables de nos actes au parlement. Nous remplissons nos devoirs au meilleur de notre jugement, et dès que nos actes peuvent être établis sous une forme concrète nous les soumettons au parlement, et c'est au parlement de décider si nous avons bien ou mal agi. Quand nous communiquerons à la Chambre les instructions données à M. le juge Britton, s'il se trouve que ces instructions ne sont pas satisfaisantes à mon honorable ami (M. Casgrain), il sera libre, s'il le juge convenable, de proposer de nouvelles instructions. Mais nous ne sommes pas prêts à dire que nous devrions consulter le parlement sur les instructions qu'il convient de donner à cette commission. Nous sommes responsables de ces instructions. Malheureusement, elles ne peuvent être produites avant un jour ou deux, et la raison en est que l'un des commissaires que nous voulions adjoindre à M. le juge Britton nous a donné avis qu'il ne lui conviendrait pas de faire partie de la commission. Je ne crois pas que je doive en dire plus long pour le moment. Le texte des instructions sera soumis à la Chambre en temps voulu, et si mon honorable ami n'en est pas satisfait il sera libre de présenter toutes les motions qu'il voudra. Pour le moment, je dois protester contre la supposition émise par l'honorable député qu'un homme dont le passé a toujours été sans tache ne soit pas apte à remplir les devoirs dont on l'a chargé.

M. R. L. BORDEN : La sincérité avec laquelle s'est exprimé le très honorable premier ministre aurait pu certes créer une très heureuse impression sur cette Chambre, si nous n'avions pas vu déjà le très honorable

monsieur témoigner la même sincérité en diverses autres occasions quelque peu analogues. C'est ainsi, entre autres, que nous avons été heureux, il y a quelques années, de voir le très honorable ministre redoubler d'instances auprès de la Chambre pour demander qu'on fît une enquête complète et consciencieuse au sujet des élections de Huron-ouest et Brockville. Et quand il eut immédiatement consenti à saisir le comité de cette question, il fallait entendre quels flots d'éloquence ont coulé de la bouche du très honorable ministre. Il fallait à tout prix, disait-il, préserver l'intégrité du parlement. Il disait encore qu'aucun cours d'eau ne pouvait être pur, dont la source était contaminée, et autres phrases élégantes de ce genre. Et le très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ne fut pas lent à emboîter le pas derrière lui. Et alors, quand nous nous présentâmes devant ce comité, ce député contre qui aucune accusation n'avait été portée par mon honorable ami (M. Casgrain), mais au sujet duquel l'on n'avait énoncé que certains faits—ce député, disons-nous, fut l'un des hommes mis de l'avant par ce comité pour représenter le gouvernement et protéger ceux qu'on avait accusés d'être des criminels. Il est l'un de ceux qui ont alors voté pour que mes propres témoins, que j'avais amenés, ne fussent pas entendus avant que ces mêmes criminels eussent eu l'occasion de se faire entendre comme témoins. Je n'ai rien à dire contre M. le juge Britton, si ce n'est qu'il s'est toujours montré très chaud partisan, alors qu'il faisait partie de cette Chambre. Il a poussé au plus haut point cet esprit de parti, et c'était un homme naturellement porté à avoir des opinions très outrées. Je ne vois pas que j'énonce, en disant cela, rien de défavorable sur son compte, car nous avons, dans les rangs des deux partis qui se partagent cette Chambre, des partisans très outrés. Mais je trouve très remarquable que M. le juge Britton, qui ne fait que quitter l'arène de la politique active, ait été choisi pour cette mission, plutôt que tout autre juge du Canada ; et ce point est d'autant plus remarquable que, comme l'a signalé mon honorable ami (M. Casgrain), il avait assisté à quatre débats sur des questions de mauvaise administration au Yukon, qu'il avait voté ou convenu avec d'autres d'autres membres de s'abstenir de voter chaque fois qu'une résolution était proposée devant la Chambre, et qu'alors il avait toujours voté contre toute demande d'enquête présentée par la gauche de cette Chambre.

Ce ne sont pas là des accusations contre M. le juge Britton ; ce sont tout simplement des faits que pas un député de cette Chambre ne peut contredire. Dans ces circonstances, je dois me joindre à mon honorable ami (M. Casgrain) pour regretter que le gouvernement ait jugé à propos—en n'ayant que le choix parmi tant d'autres juges au Canada—de nommer M. le juge Britton pour cette mission spéciale. Cette question a été soulevée et discutée en parlement, et mon très honorable ami déclare qu'il est prêt à accorder toutes les enquêtes qu'on désirera, à la condition que la gauche porte des accusations formelles. Est-ce que nous n'avons pas déjà présenté des accusations, et n'est-il pas avéré que mon très honorable ami a alors demandé à ses partisans de voter contre ? Et n'est-ce pas ce qui est alors arrivé, c'est-à-dire que l'enquête demandée a été refusée, bien que l'honorable député de la gauche qui avait formulé ces accusations ait alors déclaré en pleine Chambre qu'il se retirerait de la vie publique et qu'il se considérerait indigne d'occuper toute charge de la Couronne, s'il ne pouvait pas prouver les accusations qu'il venait de formuler devant l'Orateur de la Chambre ? Et cependant mon très honorable ami persista à nous dire qu'il suffira qu'un député porte une accusation formelle, pour qu'une enquête nous soit immédiatement accordée.

Le très honorable ministre nous avait expressément promis que le texte de cette commission nous serait communiquée pas plus tard qu'aujourd'hui. Il nous a dit qu'il devait nous communiquer cela hier, mais dans tous les cas pas plus tard qu'aujourd'hui ; et voici qu'il nous annonce maintenant que cela n'a pu se faire, parce que l'un des commissaires ne consent pas à faire partie de la commission.

Y a-t-il quelque raison particulière qui puisse empêcher de nous faire voir les instructions de cette commission. Est-ce que tout cela ne pourrait pas être produit en blanc, de telle sorte que nous puissions en saisir le sens et nous assurer si on a pris toutes les précautions nécessaires pour sauvegarder l'intérêt du public. Mon très honorable ami doit reconnaître que des choses très graves ont été dites contre cet état de choses au Yukon. Je ne lui demande pas de s'en rapporter aux racontars des journaux, et je n'ai aucun désir de lui voir accepter les opinions de personnes intéressées, en tant que partisans politiques, dans les rangs de l'opposition. Mais je lui demande de s'en rapporter à ce que disent ses propres amis, au Yukon, et à ce qui a été dit dans des assemblées libérales. Et je le prie de reconnaître, si la chose est en son pouvoir, que la situation s'annonce comme assez grave, en tant qu'il puisse s'agir de la bonne renommée des hommes publics de ce pays. Ainsi, par exemple, dans une convention des libéraux du Yukon, on a émis l'avis suivant :

> Que le commissaire devrait être prié de représenter au gouvernement que, dans l'opinion de cette assemblée, l'introduction de semblables dispositions dans le décret de l'Exécutif ne peut avoir été obtenue que par de fausses déclarations et des manœuvres frauduleuses.

Puis encore :

> Il est résolu que, dans l'opinion de cette convention, plusieurs des concessions actuelles ont été obtenues par fraudes et supercheries. Qu'il est dans l'intérêt de ce territoire que ces con-

cessions soient annulées, et que pour cette fin, l'on ouvre une enquête afin de s'assurer des circonstances desdites fraudes et supercheries, et de ce qui a été fait sur les lieux par le procureur général du Canada.

Ce sont les partisans politiques de mon très honorable ami qui se font ainsi les porte-parole du Yukon. Ce n'est pas là l'expression d'une opinion indépendante : c'est l'opinion de ceux qui appuient le gouvernement, l'opinion des hommes d'affaires du Yukon qui ont choisi l'honorable député du Yukon (M. Ross) pour les représenter en cette Chambre. Et l'honorable député du Yukon, en formulant son programme, a dit ce qui suit :

J'ai reçu une copie du programme de la convention, qui m'a fait l'honneur de me choisir comme candidat à un siège aux communes. Je souscris entièrement à tous les articles de ce programme.

On lui pose cette question :

Promettez-vous d'exiger qu'on recherce la conduite des fonctionnaires, tant de Dawson que d'Ottawa, dont la fraude, l'incurie ou l'incapacité ont permis l'obtention de ces concessions en premier lieu, et leur maintien quand elles auraient dû être annulées en vertu des conditions qui y sont attachées, et promettez-vous d'exiger la punition des coupables ?

Et la réponse donnée par le commissaire du Yukon, M. Congdon, a été que M. Ross souscrivait entièrement et pleinement à tous les articles du programme. Cela étant, et surtout parce qu'une voix autorisée s'était fait entendre dans le Yukon, pour demander la nomination d'une commission indépendante, c'est-à-dire, une commission où le gouvernement et l'opposition, et aussi le peuple de ce pays, indépendamment du gouvernement et de l'opposition, seraient représentés; cela étant, dis-je, le gouvernement et mon très honorable ami auraient dû, il me semble, soumettre tout d'abord à la Chambre, comme on l'a fait pour l'enquête judiciaire relative aux fraudes électorales, le texte des instructions de la commission, afin que ces instructions puissent être examinées dans cette Chambre, et afin que nous puissions prendre toutes les mesures au sujet des questions recment l'assentiment de l'ex-ministre au Yukon ont déjà parlé. Nous avons ici, pour nous guider, un précédent avec l'enquête judiciaire ouverte au sujet des fraudes électorales. Alors, mon très honorable ami nous avait donné tous les détails relatifs à cette commission, avant que cette commission même en eût été saisie, afin de nous permettre de discuter tout cela sur le parquet de la Chambre. C'est aussi ce qui fut fait. Plusieurs propositions furent alors présentées, dont quelques-unes exigèrent l'assentiment de l'ex-ministre de la Justice, l'honorable David Mills, et les instructions furent amendées conformément à ces suggestions. Vu la gravité des accusations portées au sujet de ce qui nous occupe actuellement, accusations dont quelques-unes n'ont pas été mentionnées dans cette Chambre, bien que je ne doute nullement que le très honorable ministre a dû en entendre parler—dans tous les cas, tout cela a été publié dans les journaux du Yukon—je répète que le gouvernement aurait dû déjà nous soumettre le texte des instructions de la commission, et mettre cela en discussion, ainsi qu'on l'a fait pour les fraudes électorales. Cependant, le très honorable ministre a cru devoir adopter une autre ligne de conduite ; il a cru devoir instituer une commission dont les membres ont été choisis par lui.

J'ignore comment l'intérêt public sera sauvegardé, grâce aux mesures de précaution que prescrira la commission ; car ces instructions qu'on devait nous faire connaître aujourd'hui, nous n'avons pas encore eu l'occasion de la parcourir des yeux. En présence des faits déjà signalés à la Chambre, des bruits, et bien plus, des assertions de la presse du pays, je crois que le très honorable premier ministre a fait fausse route, en négligeant de s'ouvrir à la Chambre et au pays au sujet des instructions de cette commission avant de la fixer et de nommer les commissaires ayant mission de faire une enquête.

Par conséquent, je crois que l'honorable représentant de Montmorency pouvait à bon droit saisir la députation de cette affaire et que le gouvernement eut bien mieux fait de suivre en cette occurrence la ligne de conduite qu'il avait adoptée dans le cas que j'ai cité.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je n'élève la voix que pour dire que j'abonde entièrement dans le sens des observations tombées des lèvres de l'honorable chef de l'opposition, et surtout, des recommandations de mon honorable ami, le député de Montmorency. Je crois que le très honorable chef du gouvernement fait erreur lorsqu'il dit que ce dernier a porté une accusation contre M. le juge Britton. Il n'a pas fait d'imputations ; mais il désirait qu'on suivît dans cette circonstance comme toujours les règles ordinaires du protocole administratif. Il est hors de doute que, dans notre province au moins, M. le juge Britton serait inhabile à instruire des procès se rapportant à cette affaire, s'étant en mainte occasion prononcé non pas peut-être sur le point même du litige, mais sur des questions connexes, et qu'il se serait récusé pour cette raison. Dans ces circonstances, il n'est que juste et convenable, il me semble, que mon honorable ami de Montmorency fasse connaître au gouvernement ce qui, d'après lui et de l'avis de plusieurs autres représentants, est convenable dans la poursuite de cette enquête.

Le très honorable chef du gouvernement fait fi des accusations que mon honorable ami de Montmorency a signalées à la députation. Il n'est peut-être pas au courant de tous les bruits qui courent à ce sujet, comme il le dit dédaigneusement ; mais je suis sincèrement convaincu que, si le très honora-

ble premier ministre connaissait mieux ce qui se dit depuis des semaines dans toutes les villes du pays, il comprendrait que cette affaire est trop importante pour confier le soin de l'examiner à un homme qui occupait aussi récemment dans la politique le rang que M. le juge Britton occupait.

J'apprends avec plaisir de la bouche du très honorable premier ministre, que M. le juge Britton n'a pas encore accepté cette importante mission ; et connaissant cet honorable juge comme je le connais, je suis convaincu qu'après avoir pesé toutes les circonstances, il refusera de faire partie de cette commission, comme c'est son devoir, à mon avis.

Il y a un autre point qui mérite d'être signalé à la Chambre, à savoir, que M. le juge Britton, ou celui qui conduira l'enquête, commencera celle-ci au Yukon. Le Yukon est le pays qui a été lésé dans cette affaire néfaste et il peut être bon de tenir l'enquête sur les lieux ; pourtant, à moins que celle-ci ne s'ouvre d'abord ici et à moins que nous n'ayons l'occasion d'entendre devant les commissaires les dépositions des intéressés dont la plupart sont aujourd'hui en Angleterre, les principaux faits ne seront pas divulgués. Car les ministres ne doivent pas ignorer que des allégations graves ont été lancées dans le public, que des gens responsables ont déclaré à mainte reprise—pas un membre de la Chambre ne dira autrement, j'en suis certain—que ces concessions ont été obtenues à prix d'argent, ainsi que l'a dit le représentant de Montmorency, des personnes occupant de hautes fonctions publiques. On a cité des chiffres. On a déclaré qu'un document se rapportant à cette affaire a été signé et qu'il se trouve aujourd'hui quelque part dans la ville de Londres. Chacun sait cela, et je m'inscris en faux contre la thèse de mon très honorable ami qui veut que celui qui a entendu courir ces bruits parmi le public et mentionner les circonstances de lieu, de temps, etc.—qui, par exemple, entend dire que mon très honorable ami lui-même, lorsqu'il était en Angleterre, a eu connaissance de certains détails de l'affaire——

Le PREMIER MINISTRE : Je le nie catégoriquement.

M. MONK: Tant mieux, M. l'Orateur; mais je dis que ce bruit a couru, et je nie que nous soyons ici pour porter des accusations.

Le PREMIER MINISTRE : Portez-en donc ! portez-en !

M. MONK : Nous sommes ici pour faire connaître à la Chambre ce que pense et ce que dit le public. Je nie qu'il soit dans mes attributions de me mettre en quête d'accusations contre les ministres ou contre mes honorables amis de la droite. Mais, lorsque nous entendons constamment et incessamment faire ces déclarations, je dis qu'à titre de représentants du peuple, le devoir nous incombe de les porter à la connaissance de la députation et du gouvernement, et qu'il appartient ensuite au gouvernement de faire faire une enquête minutieuse touchant ces assertions. C'est ainsi que je comprends les devoirs qui nous incombent et je nie complètement que nous devions porter une accusation sans avoir une connaissance personnelle des faits, lorsque nous divulguons à la Chambre les plaintes non seulement de l'association libérale du Yukon, mais aussi de la presse. Mais, c'est au gouverntment qui se trouve en présence du public de faire faire une enquête.

Voilà ma thèse. Je ne crains pas de dire qu'à moins d'obtenir une telle enquête conduite par des hommes désintéressés de la politique—et en parlant ainsi je n'attaque pas M. le juge Britton, car lorsqu'il faisait partie de la Chambre, j'avais autant d'estime pour lui que pour qui que ce soit, mais il y a trop peu longtemps qu'il est sorti de l'arène politique pour que son jugement donne satisfaction au public dans une affaire semblable—je dis donc qu'à moins d'obtenir une telle enquête l'opinion publique ne sera pas satisfaite. Voilà le terrain sur lequel je me place. Le public ne sera pas content, s'il n'obtient pas les déclarations assermentées de ceux qui ont trempé dans cette concession, et les explications de ceux qui y sont intéressés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je désire seulement toucher à un point du discours de l'honorable député. La thèse qu'il soutient est étrange de la part d'un homme qui a tant d'expérience de la vie parlementaire. Il déclare que, lorsque des bruits dommageables à la réputation d'un membre du gouvernement courent et lorsqu'un membre du parlement en saisit la Chambre, il est du devoir du gouvernement de nommer un commission ayant mission de faire une enquête touchant l'affaire qui a donné naissance à ces bruits. Je me permettrai de demander à mon honorable ami de Jacques-Cartier et à son voisin si, au cours de leur carrière publique, ils ont jamais entendu énoncer une pareille doctrine ou été témoins de sa mise en pratique. Peut-on concevoir qu'il incombe aux députés de l'opposition de ramasser toutes les saletés qu'ils peuvent rencontrer et de les apporter devant le parlement ? Lorsqu'ils entreprennent cette tâche, viendra-t-on nous dire que le gouvernement doit nommer un tribunal auguste ayant mission de découvrir si ces calomnies sont fondées ? Allons donc ! le gouvernement qui agirait ainsi se ravalerait aux yeux du public. Non seulement il s'attirerait le mépris, mais il se couvrirait de ridicule et consacrerait à la poursuite de semblables enquêtes tout le temps que demande l'accomplissement de ses devoirs publics. Nos adversaires se lèvent l'un après l'autre pour déclarer qu'à Londres et dans chaque ville du Canada le bruit court que tel ou tel ministre a tenu une conduite peu honorable. Ils n'osent pas préciser davantage ; ils se bornent à dire qu'ils ont appris que des choses déshonora-

bles ont eu lieu. Ils ne disent même pas qu'ils ajoutent foi à ces renseignements, mais déclarent qu'il y a des gens qui les croient bien fond-es. Si ce principe était admis, que se passerait-il devant le parlement? Eh bien! chaque membre de la Chambre qui approuverait telle conduite, qui se repaîtrait de scandales, qui voudrait occuper ses loisirs, s'emparerait de quelque conte à dormir debout, le débiterait gravement devant le parlement, puis demanderait à celui-ci de nommer une commission.

M. MONK : Pourquoi en avez-vous nommé une ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le dirai à mon honorable ami dans un instant. Je désire savoir si jamais un membre responsable du parlement a énoncé une prétention plus absurde et plus étrange. Quant à moi, je ne crois pas qu'aucun membre de la Chambre, sauf mon honorable ami, consentirait à soutenir sérieusement une pareille thèse.

J'apprendrai maintenant à l'honorable député pourquoi nous avons nommé une commission. Nous n'avons jamais eu l'intention de nommer une commission ayant mission de s'enquérir des bruits que les honorables députés ont répétés ici et qui seraient généralement répandus, disent-ils. Il ne s'agit pas d'une telle commission, mais d'une commission qui décidera si le gouvernement a choisi le meilleur mode de réglementer l'exploitation des mines dans ce district. Si les députés de la gauche veulent flairer de tous côtés dans l'espoir de découvrir quelque chose de louche, libres à eux de le faire. Pourtant, s'ils désirent que nous attachions de l'importance à leurs déclarations, ils devraient au moins prendre la responsabilité de dire qu'ils croient que quelqu'un a mal agi avant de demander la nomination d'une commission d'enquête et d'espérer ou de pouvoir compter l'obtenir.

Je dis que la prétention de l'honorable député est dénuée de bon sens.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : J'ai été ravi, comme je le suis toujours, d'entendre les observations du ministre des Chemins de fer et Canaux. Son discours a été aussi éloquent que vigoureux, mais il m'a remis en mémoire le refrain d'une vieille chanson. A l'instar des floraisons printanières, il était étranger au sujet. Le ministre pouvait à son aise demander aux membres de la gauche de porter des accusations et de prendre la responsabilité entière d'assertions dont ils ne connaissent pas eux-mêmes la vérité ; pourtant, on nous a dit que le gouvernement a nommé une commission. Ce n'est pas nous qui avons demandé au gouvernement de nommer une commission, c'est le gouvernement lui-même qui a annoncé qu'il en avait nommé une. Ce renseignement est tombé des lèvres du très honorable premier ministre et les députés de la gauche qui y ajoutent foi ne sauraient se fourvoyer lorsqu'ils cherchent au mieux de leur habileté à aider au gouvernement à rendre cette commission aussi efficace que possible. Une commission peut avoir deux raisons d'être. L'une de découvrir la vérité ; l'autre de la supprimer. Certes, nous ne devons pas supposer que la droite a eu recours au subterfuge de nommer une commission, afin de se tromper elle-même, d'induire le pays en erreur et céler la vérité ! Elle n'a vraiment pas lieu de se plaindre, si nous sommes assez charitables pour croire qu'en créant une commission, elle désire sincèrement découvrir la vérité. S'il en est ainsi, elle n'a pas le droit de nous reprocher de lui donner quelques conseils concernant les caractères que devra avoir cette commission.

Je me reprocherais de dire un mot contre M. le juge Britton. Pas un seul membre du barreau d'Ontario ne m'approuverait, si je mettais en doute ses connaissances ou sa probité, mais quand nous songeons que M. le juge Britton s'est prononcé sur ces accusations lorsqu'il était notre collègue, nous avons le droit de croire, sans porter atteinte à son habileté ou à sa réputation, que le public pensera que justice n'a pas été rendue si la décision du juge n'était pas conforme à l'opinion que se serait formée d'avance la population. Et, nous savons tous qu'il est presque aussi dangereux de laisser croire au public, ou à une partie notable de la population, qu'une injustice a été commise que de commettre réellement un déni de justice.

La province d'Ontario a connu ce que sont ces commissions. Elle a eu une multitude de commissions. Dans la partie ouest de la province, une commission a été nommée apparemment comme la présente, une commission de juges ayant mission de s'enquérir de certaines matières électorales. Il n'était pas question d'un représentant du ministère public, de la découverte des coupables, de l'assignation des témoins—on s'est contenté de nommer un avocat auprès de la commission. D'une extrémité à l'autre de la province, conservateurs et libéraux, tous savent que l'unique résultat obtenu a été de discréditer non seulement la commission, mais aussi la magistrature, à cause de l'insuccès de la commission, de ce simulacre de tribunal pour mieux dire. Nous avons eu une deuxième commission très importante, à Toronto, et elle vient de terminer ses travaux. Comme elle n'a pas encore présenté son rapport, il me sera peut-être permis de dire que chacun croit que cette commission, composée de deux de nos juges les plus distingués, a fait de son mieux pour découvrir la vérité sans s'occuper des conséquences. Dans cette affaire, les avocats de la poursuite et ceux de la défense furent nommés par le gouvernement qui sembla croire que le public était le premier intéressé ; que, si une partie avait un avocat, l'autre devait en avoir un également, et que les frais d'assignation des témoins nécessaires pour établir un fait que le public était intéressé à

connaître ne devaient pas retomber sur les parties en cause. Aussi, je crois que le très honorable premier ministre adoptera ces dispositions de la commission récemment nommée dans Ontario et nommera un avocat de la poursuite aussi bien qu'un défenseur du gouvernement, et qu'il autorisera le premier à assigner les témoins, à les payer et à faire tout ce qui sera nécessaire. Je puis dire que le public aurait alors confiance au rapport que présenterait la commission.

J'ai à la main le compte rendu du discours que le directeur général des Postes (sir William Mulock) a prononcé et dans lequel il explique le but de la commission qui fait l'objet du présent débat. Le ministre a dit :

Mon honorable ami qui insiste tant pour avoir une enquête, n'ignore pourant pas que le gouvernement est décidé depuis longtemps à instituer cette enquête. Il doit se rappeler, qu'au moment de l'élection, le gouvernement promit aux électeurs de nommer une commission pour s'enquérir de tout ce qui concerne l'administration du Yukon. Depus lors jusqu'aujourd'hui l'occasion ne s'est pas présentée d'envoyer des commissaires enquêteurs sur les lieux. C'est à peine si la navigation est ouverte, si toutefois elle est ouverte. Quand l'honorable député du Yukon (M. Ross) qui est actuellement dans la Colombie Anglaise, sera de retour à Ottawa et que nous pourrons profiter de ses conseils, nous tiendrons les promesses faites aux électeurs du Yukon et nous instituerons une enquête sur toutes les acusations et même sur tous les soupçons que les honorables députés voudront bien avoir l'obligeance de porter à notre connaissance concernant l'administration du Yukon.

Je préviens mon honorable ami de cette intention du gouvernement, et outre l'occasion qu'il a eu aujourd'hui de faire connaître sa manière de voir sur les questions du Yukon, il en aura une autre de faire la preuve, s'il le peut, de toutes les accusations et insinuations, devant un tribunal, où on ne se contentera pas de lettres et d'extraits de journaux, mais où des témoins auront l'avantage de déclarer sous serment tout ce qu'ils savent.

Il sera intéressant pour la Chambre, lorsque le texte des instructions aura été déposé sur le bureau—je suppose qu'il le sera un jour, si quelqu'un de nous voit ce jour heureux—de rapprocher la déclaration et les promesses du directeur général des Postes de l'assertion que vient de faire le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair). J'appréhende que notre ingénieux premier ministre lui-même trouvera difficile de concilier cette promesse et cette assertion.

Je ne désire pas discuter le fond de la question, mais il est peut-être à propos de rappeler ce qu'on dit et ce qu'on pense en Angleterre, aux députés de la droite qui nous invite avec tant de légèreté à porter des accusations en nous promettant d'instituer une enquête. Il n'y a pas longtemps, un ministre de la Couronne, en Angleterre, contre lequel aucune accusation n'était portée mais qui était un des directeurs d'une compagnie dont les opérations n'avaient pas été complètement honnêtes, bien que personne, même parmi ses ennemis, n'insinuât qu'il eut trempé dans ces fraudes, par le seul fait d'avoir eu affaires à cette compagnie, se vit dans l'obligation, sous la pression de l'indignation publique, de remettre son mandat, ce qu'il fit sans tarder. Si le même esprit prévalait au Canada, si les ministre lisaient les journaux du Yukon, les résolutions de la Chambre de commerce de Dawson et même les déclarations de leurs propres amis politiques réunis en assemblée, je craindrais beaucoup que, parmi les sièges environnants mon très honorable ami, le premier ministre, il s'en trouvât au moins un de vide avant longtemps.

Nous espérons que la droite, lorsqu'elle nous communiquera le texte de la commission que nous attendons avec confiance et impatience, justifiera la bonne opinion que nous désirons avoir d'elle, en nous permettant de contribuer à rendre l'enquête aussi parfaite que possible. Car, toute partisannerie à part, parlant uniquement à titre de Canadien, il n'y a pas un homme qui se glorifie de ce titre qui, en présence des accusations portées par la presse anglaise, par les journaux, par la Chambre de commerce de Dawson, par les membres électifs du conseil du Yukon qui se sont prononcés dernièrement, et en présence des accusations contenues dans les discours de cet après-midi, ne comprend pas que, dans l'intérêt du pays, pour la sauvegarde de son honneur et de sa r-putation, ces accusations doivent être établies ou mises à néant aussitôt que possible.

La motion d'ajournement (M. Casgrain) est rejetée.

## LA LIGNE TRANSATLANTIQUE RAPIDE

M. R. L. BORDEN : Je demande au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) s'il a des renseignements à communiquer à la Chambre concernant les soumissions reçues pour l'établissement d'une ligne rapide.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : J'espère que, dans un jour ou deux, je serai en mesure de le faire.

## ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 21) modifiant en refondant les lois concernant les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Trois ou quatre articles ont élé laissés en suspens pour nous permettre de les étudier et d'en modifier le texte. D'abord, le paragraphe (e) de l'article 2. On se rappelle qu'un honorable député du Manitoba a fait observer que, dans sa province, il y a des circonscriptions politiques qui ne portent pas le nom de comtés et qu'il était peut-être à propos d'ajouter certains mots pour prévoir ces cas-là. Je propose d'intercaler après le mot "analogue",

dans la vingt-huitième ligne, les mots " à celle ", de manière à ce qu'on lise " ou autre division analogue à celle d'un comté."

L'honorable M. TISDALE : Si dans une province il existe une division qui ne soit pas celle d'un comté, ne vaudrait-il pas mieux employer le mon que porte cette division dans la province même ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces divisions ressemblent à des comtés ; cependant, elles ne portent pas le nom de comtés, mais celui de municipalités.

L'honorable M. TISDALE : Alors, pourquoi ne pas employer la même expression dont on se sert dans la province pour désigner la division ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'amendement que je propose suffira.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Maintenant, dans le paragraphe (k) du même article, je propose de biffer le mot " passage " dans la trente-troisième ligne de la version anglaise et d'insérer le mot " publique " à la suite du mot " communication " dans la version française.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je crois que le paragraphe (m) a aussi été laissé en suspens. Le ministre devait réfléchir à ce que je disais du projet de donner juridiction aux juges des cours de comtés, ce qui aurait pour effet de réduire grandement les frais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'y ai réfléchi et je n'y vois pas d'objection.

M. SPROULE : Le paragraphe (k) dit :

L'expression " grande route " comprend toute route, chemin, rue, ruelle ou autre voie de communication publique n'étant pas un passage à niveau pour l'usage d'une ferme.

Il me semble qu'il peut se présenter des cas où il serait opportun de donner de plus amples pouvoirs à la commission. Ainsi, un cultivateur peut vouloir subdiviser sa propriété et vendre 50 acres de terrain. L'acheteur de ces 50 acres aurait aussi besoin d'un passage à niveau et parfois la compagnie se fait tirer l'oreille ; elle en a même déjà refusé. Il me semble que la commission devrait avoir le pouvoir d'intervenir pour régler ces différends. D'autres fois, une partie du terrain est occupée par des maisons de plaisance, et un autre passage à niveau devient nécessaire. Une compagnie de chemin de fer a déjà refusé de laisser traverser sa voie par d'autres que le propriétaire de la ferme et pour d'autres fins que l'exploitation de celle-ci. Ce cas s'est présenté à la bifurcation de Toronto-ouest. D'autres cas semblables peuvent se présenter et nous devrions donner à la commission le pouvoir d'accommoder ces différends.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que la loi prévoit les difficultés que l'honorable député signale. Qu'il consulte l'article 196 du présent bill et il verra que chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'établir des passages à niveau pour l'utilité des propriétaires dont les terres sont traversées par la voie ferrée. Si la compagnie refuse, la commission peut l'y contraindre.

M. SPROULE : Les compagnies prétendent qu'elles ne sont tenues d'établir qu'un seul passage à niveau à l'usage d'une ferme. Lorsqu'un cultivateur vend 50 acres de sa terre, la compagnie peut refuser—elle l'a déjà fait—d'établir un autre passage à niveau pour l'utilité du nouveau propriétaire. Or, ce paragraphe (k) de l'article des définitions ne se rapporte qu'à un chemin public ou à une voie de communication n'étant pas un passage à niveau pour l'usage d'une ferme. Je crois que la commission devrait avoir le pouvoir de se prononcer sur le droit d'un cultivateur d'obtenir plus d'un passage à niveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bill ne contient pas d'autre article que l'article 196 se rapportant à ces cas-là, et cet article exige que les compagnies de chemins de fer établissent un passage à niveau à l'usage des cultivateurs. Je ne crois pas opportun d'obliger une compagnie à fournir un passage à niveau à tous ceux qui le demandent.

M. SPROULE : Permettez-moi de citer un cas dont j'ai eu connaissance. Le devant d'une ferme avait été vendu à l'époque de la construction du chemin de fer, mais le propriétaire s'était réservé sur un côté de la voie assez de terrain pour établir un chemin conduisant en arrière de 50 acres de sa ferme. Il est douteux que la compagnie consente à lui fournir un autre passage à niveau, car elle prétend lui en avoir donné un au milieu de sa ferme. Il s'est réservé un droit de passage le long de la clôture de sa terre sur une partie de celle-ci, parce que le reste de sa terre se trouve de l'autre côté du chemin de fer. Je crois qu'il a le droit d'obtenir un passage à niveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a réserve du droit de passage ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous dire que le propriétaire du terrain en arrière est aussi propriétaire du droit de passage ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et que d'un côté il possède tout juste assez de terrain pour avoir un droit de passage tandis qu'une grande partie de sa ferme se trouve de l'autre côté ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agirait d'établir une communication entre les deux ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me demande si cet article prévoit ce cas-là, mais j'y verrai. Je ne crois pas qu'on puisse changer rien à l'affaire en modifiant le paragraphe (k) de l'article 2.

L'honorable M. TISDALE : L'article 196—

M. SPROULE : L'article 196 ne prévoit point ce cas-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'avoue, mais c'est l'article qu'il faudra modifier quand nous serons rendus là ; dans l'intervalle, nous pouvons y réfléchir. Je comprends que le grief que mentionne l'honorable député mérite d'être pris en considération.

Je propose.

Que le paragraphe (m) de l'article deux soit modifié par l'insertion des mots " ou de comté " à la suite du mot " supérieure ".

Le paragraphe tel qu'amendé est adopté.

Article 4.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'article 4 soit amendé en biffant tous les mots après " exploité ", pour les remplacer par les suivants :

A l'exclusion des dispositions de l'acte spécial de la législature provinciale incompatibles avec le présent acte et au lieu de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Avant de passer outre, je désire appeler l'attention sur les mots suivants de la première ligne " un acte spécial du parlement du Canada ". Ne s'agit-il que du Canada depuis l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, en 1867 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; mais un autre article s'applique aux compagnies de chemins de fer constituées en corporations antérieurement à cette date.

L'honorable M. HAGGART : Comment faites-vous tomber sous le coup du présent bill la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, qui a été constituée en corporation antérieurement à 1867 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 306 qui n'est pas abrogé stipule que le Grand Tronc est un chemin de fer d'utilité générale pour tout le Canada ; par conséquent, il tombe sous le coup des dispositions du présent bill.

L'honorable M. TISDALE : Voici la difficulté que relève le représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart) : Dans l'ancienne loi, nous énumérions tous les chemins de fer ; en biffant cette énumération pour la remplacer par une clause générale, il y a lieu de craindre de rendre douteux que le présent bill s'applique à un certain chemin de fer, au Grand Tronc, par exemple, qui a obtenu sa charte de l'ancienne province du Canada, avant la confédération. C'est l'un de ces dangers qu'il faut prendre soin d'éviter. L'ancien mode de nommer les chemins peut sembler plus long et plus fastidieux ; mais, à moins que le texte de la clause générale soit suffisant, nous pourrions ne pas couvrir tout le terrain.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre est-il positif à dire que les mots " un acte spécial du parlement du Canada " s'appliquent aux lois adoptées par les deux anciennes provinces ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'ils s'y appliquent.

L'honorable M. HAGGART : J'en suis certain.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article 6 est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me propose de biffer l'énumération des actes au fur et à mesure.

M. R. L. BORDEN ; Croyez-vous que cela soit sage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous le faisons toujours.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il est très avantageux lors de la refonte d'une loi d'indiquer au bas des articles l'endroit où ceux-ci ont été pris. Cette question a été soigneusement examinée lors de la dernière refonte des lois dans notre province et on a mis ces renvois. Quand un statut était emprunté aux lois de la Grande-Bretagne, d'Ontario ou de notre province, cela était indiqué. Ces indications facilitent souvent la tâche d'interpréter un acte, car ils peuvent constater si la disposition a été empruntée à une autre loi qui aurait été l'objet d'une décision judiciaire. Si rien ne s'y oppose, je crois qu'il vaut mieux conserver ces indications.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous pourrons étudier la question.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice (l'honorable Chas. Fitzpatrick) sait-il quelque ligne de conduite on suit dans la présente refonte des statuts

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous indiquons la source des dispositions. Cela est très commode.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je crois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans la revision de plusieurs des statuts les plus

importants, c'est la ligne de conduite que nous avons adoptée. Il est très utile pour les avocats de pouvoir remonter jusqu'à l'origine d'une loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre de la Justice est-il d'avis qu'on devrait les retrancher au fur et à mesure ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On devrait les conserver. Dans l'Etat de New-York et la province de Québec où tous les articles sont numérotés consécutivement, on omet ces indications ; mais, je crois plus commode de suivre l'ancienne coutume et de les conserver.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Dans un Etat de l'ouest, en regard de chaque article, on indique toutes les décisions judiciaires basées sur cet article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette proposition a déjà été faite, mais c'est aller trop loin.

M. R. L. BORDEN : C'est ridicule.

Article 7.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Hier soir, l'honorable député (M. Ingram) a proposé d'amener sous la juridiction de ce bill les chemins de fer mus par l'électricité qui font le transport des marchandises moyennant considération. Après y avoir réfléchi, j'ai décidé de proposer un amendement à la fin du premier paragraphe de l'article 7 pour que les chemins de fer tombent sous le coup des dispositions du bill. Ce paragraphe dit qu'ils ne seront pas assujétis à aucune autre des dispositions du présent acte et je propos entre parenthèses :

A moins que ces chemins de fer ou tramways transportent des marchandises moyennant considération.

M. BARKER : S'ils transportent des marchandises, seront-ils considérés être des travaux d'utilité générale pour le Canada ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le suppose ; mais si l'honorable député entretient des doutes, je puis ajouter quelques mots pour rendre la chose plus claire.

M. BARKER : Je désire uniquement savoir si le fait de transporter des marchandises en fera des travaux d'utilité générale pour le Canada, soit qu'ils croisent quelque ligne ou s'y raccordent.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 10.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de rayer les mots entre parenthèse

Ou, en son absence, le chef suppléant.

et de les remplacer par :

Et le chef, quand il sera présent, présidera.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Article 12.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que cet article se lise comme suit :

Chaque membre de la commission devra, pendant l'exercice de sa charge, résider à Ottawa, Canada, ou dans un rayon de cinq milles, ou à telle distance que l'Exécutif pourra fixer en aucun temps.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Article 21—personnel du conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la disposition suivante soit insérée au premier paragraphe :

L'Exécutif pourra, de temps à autre, ou au besoin, nommer un ou deux experts ou spécialistes possédant la connaissance technique de ces questions, afin d'assister le conseil de leurs lumières et avis, au sujet de toute question qui pourra s'offrir à ses délibérations.

M. R. L. BORDEN : Est-ce qu'on ne se propose pas de leur donner voix au chapitre, dans les délibérations, outre ce rôle de conseillers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ne seront pas membres du conseil, mais simplement conseillers, au même titre que les assesseurs près des tribunaux.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Article 24.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que les mots "ordonnances et" soient insérés après le mot "faire". L'article serait donc ainsi conçu:

Le conseil pourra établir des ordonnances, des règlements——

au sujet des questions qui touchent à ces divers paragraphes.

M. BARKER : Le contexte de cet article a-t-il assez d'ampleur pour s'appliquer aux chemins de fer électriques, ou au moins à un wagon passant par les rues de la ville ou de sa banlieue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Article 24, paragraphe (a).

Limitant la vitesse à laquelle les trains et locomotives pourront circuler dans toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages désignée dans tout règlement, et si la commission le juge à propos, cette vitesse dans certaines parties désignées de toute cité, ville ou village, et permettant une autre vitesse dans d'autres parties d'iceux —mais cette vitesse ne sera jamais supérieure à six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit suffisamment protégée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de biffer tous les mots après " d'iceux ", dans la vingtième ligne. La fixation des vitesses serait ainsi laissée à la discrétion des commissaires. Il ne serait pas sage de notre part, à mon avis, de trop limiter leur discrétion.

M. LANCASTER : A mon avis, il ne faudrait pas nous engager aussi loin que cela. La loi en discussion attribue des pouvoirs très étendus aux commissaires ; or, cette question des vitesses entraîne de si grands dangers pour les voyageurs en différentes localités que la disposition en question paraît attribuer aux commissaires une tâche d'exécution presque impossible. Depuis nombre d'années, sous l'empire de la loi actuelle des chemins de fer, il y a une limite fixée à la vitesse des trains qui circulent dans les villes et villages. L'article de la loi en vigueur que la disposition en discussion doit remplacer, porte :

> Cette vitesse ne devra jamais être supérieure à six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit suffisamment protégée.

Nos tribunaux ont rendu nombre de décisions basées sur cet artice. Pour ne pas faire perdre au comité un temps précieux, je me contenterai de dire, d'une façon générale, que les compagnies de chemins de fer ne sont certainement pas en lieu de s'en plaindre. Ces décisions ont été plus hostiles à la protection du public que certains députés ici et la plupart des gens ne l'auraient désiré.

Ce serait aller encore plus loin dans ce sens que de supprimer toutes ces restrictions et autoriser les commissaires à réglementer la vitesse à chaque croisement de chemin de fer dans toute l'étendue du Canada. Sans limitation aucune, il pourra y avoir autant de degrés de vitesse qu'il y a de croisements. J'entends le ministre me dire qu'on doit supposer que les compagnies de chemins de fer ont de l'entendement et qu'elles suivront quelque règle définie. A mon avis, il serait préférable d'établir une disposition semblable à l'article primitif. Ainsi, si le ministre pense qu'il importe de relever le degré de vitesse et que, vivant plus rapidement qu'autrefois, il nous faut aussi voyager plus rapidement et traverser les rues des villes et villages à une vitesse supérieure, je serais prêt à étudier s'il ne conviendrait pas de porter ce chiffre à huit ou dix milles l'heure au lieu de six. Mais affirmer que la commission ne suivra pas de règle, qu'elle pourra stipuler le degré de vitesse qu'elle jugera bon à chaque croisement de chemins de fer qu'elle n'est pas tenue d'établir l'uniformité des vitesses, ce serait réellement aller à l'encontre des intérêts du public. Sans doute, les compagnies de chemins de fer sont tenues à des dommages-intérêts, si elles n'usent pas des précautions voulues. Mais les dommages-intérêts ne rémunèrent pas les pertes de vie. Dans plusieurs anciennes localités d'Ontario, il est

M. BLAIR.

arrivé nombre d'accidents à ces croisements de chemins de fer. A Grimsby, assez récemment, trois jeunes gens de dix-huit à vingt ans ont été tués en un clin d'œil en traversant la rue du dépôt. Ils revenaient de l'église et cheminaient derrière un train de marchandises qui venait de passer, lorsque le train express, allant dans la direction opposée à une très grande vitesse les frappa et ils furent lancés dans l'éternité en un instant. Leurs familles, il est vrai, ont droit à des dommages-intérêts pour ces pertes de vie ; mais il ne s'agit point de cela ; le point essentiel est de prévenir ces accidents. Le législateur, en portant cette loi, n'a pas voulu qu'elle fût un moyen d'obtenir une indemnité pour ces pertes de vie, et cela tout simplement parce que les compagnies de chemins de fer sont responsables, et parce que le moyen de les rendre vigilantes est de leur faire payer le prix de leur négligence.

Ce n'est pas là ni une compensation réelle, ni un véritable équivalant pour la perte de ceux qui nous sont chers. Il faut veiller à la sécurité des voyageurs qui traversent une voie ferrée tout comme au bien-être de ceux qui voyagent en chemin de fer à grande vitesse. Depuis quelque temps, on ne cesse d'agiter cette question de la sécurité des voyageurs sur les trains. Or, il y a une autre classe de voyageurs qui ont à se servir de ces grandes routes quand les trains passent, et ils ont tout autant droit que les premiers à la protection des lois. Voilà pourquoi, il faudrait apporter quelque restriction aux pouvoirs de la commission. Si l'on se bornait à porter le degré de vitesse de six à huit ou dix milles l'heure, je n'aurais guère à y redire ; mais je ne saurais approuver qu'on raye du statut l'article en question et qu'on donne à la commission le pouvoir d'autoriser les compagnies à faire circuler leurs trains à telle vitesse que les commissaires jugeront bon. Il n'est guère propable que les commissaires aillent visiter chaque ville ou village du pays pour y examiner les différents croisements à niveau, et sans cela, il leur serait impossible de déterminer avec certitude à quelle vitesse les trains doivent circuler dans telle ville en particulier. Tous les croisements de chemins de fer à niveau n'offrent pas les mêmes dangers ; tout dépend du profil du terrain et d'autres conditions locales. Tantôt un train fait son apparition tout à coup ; tantôt, on peut l'apercevoir d'un demi mille de distance. Le danger n'est donc pas le même à tous les croisements à niveau.

A mon avis, on ne saurait décider à quelle vitesse un train doit circuler avec sécurité à un croisement de chemin de fer, à moins d'examiner le passage à niveau lui-même, et d'étudier les accidents du sol, les déclivités, les pentes des vallées, les bâtiments, les arbres et l'état du terrain. Ce serait donc une erreur d'investir la commission du pouvoir d'autoriser une compagnie de faire circuler ses trains à une vitesse quel-

conque, sans y apporter certaines restrictions. Accorder pareil pouvoir à la commission, c'est lui demander virtuellement l'impossible ; tout au plus pourrait-elle exercer ce pouvoir ; si on limitait les trains à la vitesse relativement faible, de six à huit milles à l'heure. A moins que le ministre ne soit d'avis qu'il faille autoriser la circulatiton des trains à une vitesse supérieure, il faudrait stipuler ici que le règle consacrée dans l'article en question de la loi primitive servira de guide à la commission.

Je veux ici appeler l'attention sur les mots de la première ligne de l'article en discussion : " limitant le degré de vitesse auquel on pourra faire circuler les trains et locomotives des chemins de fer dans toute cité, ville ou village ". Ces mots " trains et locomotives des chemins de fer ", ne concordent pas avec le texte de la loi. Le ministre a modifié la première ligne en stipulant que les commissaires pourront établir des ordonnances et des règlements limitant la vitesse à laquelle les trains et locomotives des chemins de fer devront circuler. Je tiens à lui faire observer que, dans son article d'interprétation, il donne au mot " trains " une acception beaucoup plus large que celle que comportent les mots " trains et locomotives des chemins de fer ". Je lui conseillerais de substituer le mot " trains " aux mots " trains et locomotives des chemins de fer " ; car le mot " trains " dans le paragraphe (cc) de l'article d'interprétation embrasse toute machine, locomotive ou autre matériel roulant. Or, le matériel roulant, que ce soit des trains ou des locomotives de chemins de fer, tels que définis par cet article 24, devraient être régis par l'article, et le mot " trains ", s'appliquerait alors à tout autre matériel roulant, comme les trains des chemins de fer électriques. Les mots " trains et locomotives des chemins de fer " ne comportent pas de sens large ici et aucun article d'interprétation n'en donne la définition. L'article 24 n'attribue donc aux trains et aux locomotives des chemins de fer que leur sens ordinaires tandis que le mot " trains " comprendrait machines, locomotives, matériel roulant, et tout ce qui passe sur la voie ferrée.

Je tiens aussi à faire observer que dans la loi actuelle des chemins de fer, les mots " trains et locomotives des chemins de fer " ne comportent plus le même sens que dans le bill à l'étude. Par conséquent, si l'on veut que l'article en discussion atteigne le but visé, et qu'il protège le public aux croisements de chemins de fer en attribuant aux commissaires le pouvoir de réglementer la vitesse, il faudra que les termes en question s'appliquent aux machines et à tout ce qui passe sur la voie ferrée, sous une forme quelconque. Il faudrait dire " trains et locomotives des chemins de fer et tout matériel roulant " comme le propose le député d'Elgin-est, ou bien donner au mot " trains " le sens qu'il comporte dans l'article d'interprétation.

M. INGRAM : Cette partie du bill est d'une haute importance, parce les compagnies de chemins de fer qui se concurrencent au pays cherchent à qui mieux mieux à augmenter leur vitesse. Le public, en général, tient à voyager à grande vitesse. Je ferai observer que si nous obligeons législativement les compagnies de chemins de fer à faire passer leurs trains dans les villes et villages à une vitesse non supérieure à six milles à l'heure, alors elles ne pourront plus faire circuler leurs trains à la vitesse indiquée à l'horaire du chemin de fer. Il n'y a pas de règles ou règlements de chemins de fer au pays qui puissent s'exécuter à la lettre. Les compagnies de chemins de fer enfreignent continuellement les règlements que nous avons établis ici pour leur gouverne. Il n'y a pas un seul chemin de fer au Canada dont la circulation puisse s'effectuer d'après les règles actuellement en vogue. Je tiens à faire observer que si le public veut que les trains des chemins de fer circulent à grande vitesse, alors il convient de relever le chiffre de la vitesse pour la circulation à travers les villes et villages. Il ne sert à rien d'établir ici des règlements dérisoires car, en efft c'est s'en moquer, que de les violer constamment. On veut obliger les compagnies à faire circuler leurs trains à une vitesse non supérieure à six milles à l'heure, dans les villes et villages ; fort bien, mais alors je ferai observer que, lorsqu'un employé préposé à la machine est chargé de conduire le train à destination dans un délai qui demande la circulation à grande vitesse, bien supérieure à celle établie ici, alors s'il se produit un accident dans la ville ou le village traversé par le chemin de fer, ce n'est pas ce pauvre mécanicien qui devrait en subir les conséquences mais la compagnie de chemin de fer elle-même, puisque c'est elle qui bénéficie de l'augmentation de vitesse. Aujourd'hui, quand il arrive un accident de chemin de fer, dans une ville ou un village, l'employé est sommé de comparaître à l'enquête du coroner ; la compagnie invoque les statuts et règlements, s'il est prouvé que l'employé a fait circuler le train à une vitesse supérieure à celle stipulée par ces statuts, on le tient responsable de l'accident. Rien de plus injuste pour cet employé; car, s'il lui arrive de conduire le train à une vitesse inférieure à celle établie par l'horaire de la compagnie, celle-ci le congédie sans autre forme de procès et le remplace. Pour mon propre compte, je l'avoue, il me répugnerait souverainement d'imposer pareille chose aux employés de chemins de fer. Puisque la compagnie bénéficie de la vitesse supérieure, on ne saurait légitimement punir l'employé. Si la vitesse stipulée ici est insuffisante, en raison de la clameur publique pour la circulation à grande vitesse, je serais plutôt d'avis de la porter à douze milles à l'heure, au lieu de six. Il y a, au pays, nombre de passages à niveau qui ne sont pas suffisamment protégés. Le parlement sera en bon

lieu d'étudier si les croisements à niveau dans les districts à population dense, ou dans les villes et villages, sont assez protégés pour qu'on puisse autoriser cette augmentation de vitesse. Voilà des questions qu'il appartient au parlement de délibérer, et pour ma part, je tiens à ce que le blâme retombe sur le vrai coupable.

M. LANCASTER : Le député d'Elgin-est (M. Ingram) ? n'a pas bien saisi ma pensée. Je veux bien que les trains de chemins de fer circulent à une vitesse d'un mille à la minute, si on le désire, pourvu que les compagnies de chemins de fer protègent suffisamment leurs croisements à niveau, au moyen de barrières en y préposant des gardes. Le ministre des Chemins de fer a rayé la disposition relative à la vitesse, mentionnée dans ce paragraphe; " cette vitesse ne devra jamais être supérieure à six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit suffisamment protégée ". Je veux bien que la circulation des trains se fasse à aussi grande vitesse qu'on le voudra, si la voie est suffisamment protégée, mais aussi bien les compagnies doivent-elles protéger leurs croisements à niveau au moyen de barrières et de gardes afin que les voyageurs étant avertis que le train arrive, attendent qu'il soit passé, comme cela se pratique dans les quartiers les plus populeux des grandes villes. Je tiens à bien définir mon attitude et à faire comprendre à mon collègue qu'il s'est mépris sur le sens de ma pensée.

Je n'affirme pas qu'il soit dans l'erreur en soutenant pareille opinon, mais il se trompe dans l'interprétation qu'il a ordonné de mes affirmations. Je le répète, je veux bien que la circulation des trains se fasse à grande vitesse, si on le veut, pourvu que les croisements à niveau soient suffisamment protégés. Le bill porte que la vitesse ne sera pas supérieure à six milles l'heure, à moins que la voie ne soit suffisamment protégée. Le texte de la loi primitive porte : " suffisamment clôturée " ; mais à mon sens, les mots " suffisamment protégée " sont préférables, car la décision des tribunaux porterait sur la question de savoir s'il y a des gardes préposés aux croisements à niveau des barrières dites de protection pour la sécurité du public, quand les trains passent. Peu importe à quelle vitesse les trains circulent, pourvu que personne n'éprouve de mal. Si les intérêts du pays demandent que la circulation des trains de chemins de fer se fasse à grande vitesse, je ne m'y oppose nullement; mais en pareilles circonstances, si on donne cette autorisation aux compagnies, c'est bien le moins qu'elles puissent faire, que d'ériger quelques nouvelles barrières et de préposer à ces barrières quelques gardes de plus, afin de protéger convenablement leurs voies. Sans doute, il y a quelques voies ferrées qui sont suffisamment protégées par la nature même, et pour la protection desquelles les compagnies ne seront pas tenues de faire tant de frais.

M. INGRAM.

Quoi qu'il en soit, si on les autorise à faire circuler leurs trains à aussi grande vitesse qu'elles le jugeront bon, tout ce que nous leur demandons, c'est qu'elles protègent suffisamment leurs voies. Le ministre biffe les mots " cette vitesse ne devra jamais être supérieure à six milles l'heure, à moins que la voie ne soit convenablement protégée ". Le ministre donne pleine et entière liberté d'autoriser la circulation des trains des chemins de fer à aussi grande vitesse qu'on le voudra, et cette modification de la loi donne à entendre aux compagnies de chemin de fer qu'elles ne sont plus tenues de préposer des gardes ou d'ériger des barrières dites de protection, à ces croisements à niveau. Un avocat doit faire partie de cette commission, qui, sans doute, se composera d'hommes d'entendement. Ils seront probablement au courant des prescriptions de l'ancienne loi et on appellera leur attention sur le fait que cette loi stipulait que la circulation des trains ne devait pas se faire à une vitesse supérieure à six milles l'heure, à moins que les croisements à niveau ne fussent suffisamment protégés. Quant ils sauront que cette prescription législative a été rayée du statut; quand ils apprendront que le parlement a jugé utile de biffer cet article, alors s'il arrive que les passages à niveau ne soient pas suffisamment protégés, ils diront sans doute qu'ils n'ont pas à s'occuper de la question de savoir si ces croisements offrent la sécurité voulue. Et en vérité, ils auraient bien raison de tenir ce langage, puisque le parlement n'a pas exigé que ces compagnies protégeassent leurs croisements à niveau. Si le ministre portait cette vitesse à huit ou dix milles l'heure, je n'y trouverais guère à redire, car dans une affaire qui se déroule actuellement devant la cour Supérieure, la Compagnie du Grand Tronc est poursuivie pour avoir fait circuler ses trains à une vitesse de vingt milles à l'heure. Le jury a été d'avis qu'il était légitime de faire circuler les trains à cette vitesse à travers le village de Forest et appel a été interjeté à la cour Suprême de la décision de la cour d'Appel d'Ontario, qui avait rendu jugement en faveur des parents des victimes de l'accident en question.

Il peut s'élever des doutes sur la question de savoir quelle vitesse est censée légitime ou non ; mais si le ministre portait cette vitesse à huit ou dix mille l'heure, cela, à mon sens, serait préférable à la radiation de l'article qui limite la vitesse, ce qui reviendrait à dire aux commissaires qu'ils n'ont pas à s'occuper de la protection des passages à niveau. Si le bill demeure dans sa forme actuelle, il faudra stipuler que les croisements à niveau doivent être protégés, là où la vitesse des trains est supérieure à six milles à l'heure. Cette stipulation, à mon avis, serait légitime. Si les compagnies ne veulent pas protéger leurs croisements à niveau, elles devront se contenter d'une vitesse de

six milles l'heure ; mais si elles tiennent à dépasser cette vitesse, et à faire circuler leurs trains à une vitesse de trente-cinq ou quarante, cinquante ou soixante milles l'heure, il faudra qu'elles aient des gardiens préposés à chaque passage à niveau et les moyens de protection voulus, afin que les voyageurs soient avertis de l'approche du train. L'article, dans sa teneur primitive, me semble préférable, dans l'intérêt public, à l'amendement proposé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a peut-être pas bien saisi toute l'économie du bill. L'article en discussion est calqué sur la disposition de la loi actuelle et traite de la vitesse à laquelle les trains peuvent circuler dans "toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages, désignée dans un règlement". Il n'y est pas question de la vitesse, d'une façon générale. Il ne s'agit pas ici de la vitesse des trains aux croisements des grandes routes, chose dont il est question ailleurs. Comme l'article traite de la juridiction de la commission des chemins de fer, il importe de se demander s'il ne serait pas utile de déclarer qu'il y a lieu de laisser aux commissaires le soin de décider dans une certaine mesure à quelle vitesse les trains devront circuler. Ce qui est laissé ici à la discrétion des commissaires n'est pas le pouvoir d'autoriser les compagnies à faire circuler leurs trains dans un district à la vitesse qu'il leur plaira, ou à une vitesse anormale, mais à celle spécifiée dans la loi. En effet, l'article 227 porte :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de—

Dans le bill à l'étude, c'est six milles à l'heure. Réflexion faite, je crois que cette vitesse est trop faible.

M. INGRAM : Je puis marcher aussi vite que cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La vitesse devrait être plus grande que cela, disons de dix milles ou peut-être même de douze milles à l'heure. De fait, je n'ai pas d'opinion très arrêtée à ce sujet. Nous avons décrété que la vitesse ne sera pas supérieure à ce chiffre dans les districts en question. La chose est laissée à la discrétion des commissaires. Il se peut que dans certaines circonstances exceptionnelles, ils décident que la circulation ne devra pas se faire à la vitesse stipulée par la loi ; car la loi dit formellement que les trains ne circuleront pas à une vitesse supérieure à celle-là. A mon avis, il y a lieu de laisser à la discrétion des commissaires de décider si cette vitesse ne sera pas inférieure à cela stipulée.

Paragraphe (e) de l'article 24.

M. INGRAM : Cela veut-il dire que si les compagnies installent les écrans métalliques jugés convenables par les commissaires, elles seront exemptes de toutes responsabilité aux yeux de la loi ?

M. BARKER : Ce sera là le résultat de cette disposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nombre d'incendies ont éclaté, parce que les compagnies n'ont pas installé les toiles ou écrans métalliques convenables.

M. BORDEN (Halifax) : Je doute fort que l'article, dans sa teneur, libère les compagnies de toute responsabilité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose l'amendement du paragraphe (f), par l'addition de ce qui suit :

Exigeant que la compagnie emploie ou l'exemptant d'employer sur le chemin de fer ou toute partie d'icelui dans tel délai ou durant telle période de temps que la commission jugera utile.

M. INGRAM : Que devient le bill du député de Wentworth (M. Smith) que le ministre, en séance du comité, nous a promis d'étudier ? Il n'est rien stipulé ici relativement à l'outillage moderne de ces wagons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En temps et lieu, au cours de la délibération du bill, je me propose d'incorporer dans ce projet de loi la plupart des articles du bill de M. Smith, de Wentworth, dans leur teneur même, et peut-être même dans toute leur intégrité.

M. MONET : Dans l'hypothèse où la commission ne jugerait pas à propos d'ordonner à une compagnie de chemin de fer d'installer des appareils modernes, alors si le feu de la locomotive causait quelque dommage à la propriété d'un particulier, le ministre est-il d'avis que la compagnie ne serait pas responsable ? Pourquoi ne pas nous charger nous-mêmes de cette partie de la loi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est précisément ce que je propose d'attribuer à la commission le pouvoir d'exiger, sous l'empire du paragraphe (e) l'emploi d'appareils tout à fait modernes.

M. MONET : Je raisonne dans l'hypothèse où la commission des chemins de fer ne jugerait pas propos de donner pareilles instructions aux compagnies de chemins de fer. Dans l'affaire Roy, le Conseil privé a jugé que le plaignant avait subi des dommages, mais que la compagnie, s'étant conformée aux prescriptions de la loi des chemins de fer, elle n'était nullement passible de dommages-intérêts. La compagnie, je suppose, ne serait plus en lieu de dire aujourd'hui qu'elle n'est pas responsable parce que la commission des chemins de fer, investie des pouvoirs voulus, ne lui a pas donné d'instruction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette conclusion n'est pas admissible.

M. MONET : Dans l'affaire Roy, le Conseil privé a décidé que la compagnie, ayant rempli toutes les obligations imposées par la loi des chemins de fer, ne saurait être tenue de dommages-intérêts. Si la commission des chemins de fer n'ordonne point à la compagnie de faire certaines choses pour la protection de la propriété des particuliers, alors, je suppose que la compagnie dira qu'elle n'est pas passible de dommages-intérêts, pour s'être abstenue de faire ce qu'on ne lui a pas ordonné de faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bill à l'étude prévoit ce cas.

M. BORDEN (Halifax) : J'appelle l'attention du ministre sur la rédaction de cet amendement. Dans sa teneur actuelle, cette disposition législative est certainement remarquable. On veut sans doute stipuler que, dans un certain délai, les compagnies de chemins de fer emploieront ces appareils ; mais le texte du bill ne comporte point ce sens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons que la commission ait le pouvoir de prescrire, dans certaines localités et dans certains délais, l'emploi des appareils convenables et nécessaires et que, dans d'autres circonstances, les compagnies soient exemptées de cette obligation.

M. BORDEN (Halifax) : Ne suffirait-il pas d'exiger de la compagnie qu'elle emploie ces appareils, dans un certain délai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le pense. Je réserverai cet article.

M. LANCASTER : Le ministre a peut-être oublié l'autre argument que j'ai formulé outre celui qu'il a mis de côté, au sujet du paragraphe (a), où les mots " trains et locomotives des chemins de fer " figurent, au lieu du mot " trains ", mot qui, dans l'article d'interprétation, s'applique à toute machine, locomotive ou autre matériel roulant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le mot " trains " répondrait à tout, en effet. S'il s'agissait de rédiger cet article de nouveau, c'est le mot qu'il faudrait usiter ; nous avons copié l'article primitif dans sa teneur même.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a, sans doute, oublié sa promesse d'hier, au sujet de l'article 6, touchant la liste des chemins de fer.

L MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je me rappelle parfaitement la chose.

M. TAYLOR : Le ministre, si je ne me trompe, ne se propose pas de reprendre la délibération du bill ce soir et nous étudierons le budget des dépenses. Comme il est près de six heures et qu'il est trop tard pour aborder l'étude d'un autre article, je désire appeler l'attention du ministre sur ses paroles de vendredi soir:

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet après-midi, au cours du débat, je me suis souvent demandé si c'était bien le bill des chemins de fer ou le budget qui était en discussion. Le débat a roulé tantôt sur un de ces thèmes tantôt sur l'autre, de sorte qu'il était impossible de bien saisir la pensée des orateurs qui nous ont adressé la parole.

M. TAYLOR : C'est vous, qui avez accaparé le temps de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité entend-il l'honorable député affirmer de sang-froid que c'est moi qui ai accaparé le temps de la Chambre ?

Après avoir feuilleté le compte rendu officiel des débats, je vois que le ministre des Chemins de fer et Canaux y occupe la plus large place 458 lignes, soit 50 pour 100 plus d'espace que les autres orateurs. Le chef de l'opposition y figure pour 313 lignes ; le député de Kent, 212 ; le député de Guysborough, 220 ; le député du Cap-Breton, 90 ; tandis que les députés de Lanark, de Hamilton et autres y tiennent moins de place. Le ministre des Chemins de fer et Canaux détient donc, sans conteste, le record. C'est la justification de mon observation qu'il avait accaparé le temps de la Chambre. Il s'est surpassé lui-même, cet après-midi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député détient certainement le record comme statisticien.

On rend compte des délibérations.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

## SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des Subsides.

Traitements et dépenses casuelles des différents ports dans les diverses provinces et dans les Territoires du Nord-Ouest, $1,059,865.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il nous donner le rensignement qu'il a promis au sujet de Gananoque ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : Le port de Gananoque fait bonne figure. En 1894-5, les recettes s'élevaient à $17,202.20, et les dépenses à $1,811.77. En 1901-2, les recettes ont atteint le chiffre de $20,591.61, et les dépenses celui de $1,795.15. Ainsi les recettes accusent une augmentation de $3,000 et la dépense a baissé quelque peu. L'honorable député peut se vanter que son port est administré économiquement. La dépense représente 8 pour 100 des recettes.

M. BLAIN : Quelle proportion de ce surcroît de dépenses de $80,000 consacrera-t-on aux traitements, en Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Environ $6,000.

M. BLAIN : Comment les recettes des deux exercices soutiennent-elles la comparaison ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'année dernière, les recettes se sont élevées à $2,354,404, et l'année précédente à $2,358,842, soit environ $4,000 de moins, l'année dernière, que l'année précédente.

M. BLAIN : Comment se fait-il que les dépenses, en Colombie Anglaise, accusent une augmentation, tandis que les recettes vont en diminuant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons estimé que les traitements de fonctionnaires étaient insuffisants, et nous avons relevé le chiffre de leur rémunération. La vie coûte fort cher dans cette province. En outre, il y a eu surcroît de besogne à Vancouver et à Victoria, et il nous a fallu employer de l'aide supplémentaire. Cette diminution de recettes tient sans doute à ce que le chiffre des affaires a fléchi ailleurs.

M. BLAIN : Comment se fait-il que les recettes accusent une diminution en Colombie Anglaise, tandis que partout ailleurs elles augmentent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sache point qu'il me soit plus facile qu'à l'honorable député, de découvir la raison d'être de cette situation. Peut-être cela tient-il à ce que le mouvement des affaires en Colombie Anglaise s'est ralenti. Comme de raison, il se perçoit quantité de taxes douanières, dans une province, sur des marchandises qui se consomment ailleurs. Ainsi en est-il du port de Montréal où l'on perçoit des droits de douane sur les marchandises qui entrent dans la consommation de toutes les provinces. Toutefois, les relevés statistiques semblent indiquer que la Colombie Anglaise n'a pas joui d'une aussi grande prospérité que des autres provinces.

M. SPROULE : L'autre soir, nous avons demandé au ministre de la Milice et de la Défense si le gouvernement était prêt à déposer sur le bureau le rapport de la commission sur l'affaire Martineau, et il a répondu qu'au retour du ministre des Finances, ce rapport nous serait soumis. Le ministre des Finances est-il en mesure de déposer ce document sur le bureau, ce soir même ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons prendre les mesures pour faire imprimer ce rapport et le soumettre à la Chambre sans retard.

M. ROCHE (Marquette) : Il y a quelques jours, j'ai appelé l'attention du ministre des Douanes sur une pétition relative à l'établissement d'un port de douane à Dauphin. L'honorable député le sait, la ville de Portage la Prairie, qui est le port de douane le plus rapproché, se trouve à 115 ou 120 milles de la ville de Dauphin, et les marchands de cette localité souffrent sérieusement de cet éloignement du port de douane, c'est une ville importante qui compte une population de 1,200 habitants et qui progresse rapidement.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai sans doute un rapport sur cette question, mais je ne l'ai pas sous la main en ce moment. J'irai aux renseignements et demain même je le déposerai sur le bureau. Il y a nombre de localités qui aspirent au titre de port de douane, et d'année en année, nous nous efforçons de répondre à ces demandes. Depuis mon entrée en charge, j'ai établi dans les Territoires du Nord-Ouest des ports de douane à Edmonton, Moose-Jaw, Medicine-Hat, Strathcona, Banff, Stand-off, Wapella, Whitewood, Qu'Appelle, Wolseley, Moosomin, Indian-Head, Broadview, Grenfell, Station de Qu'appelle, Battelford, Olds, Canmore et Qu'Appelle-sud. Au Manitoba nous avons ouvert des bureaux à Melta, Morden, Rapid-City, Neepawa, Selkirk, Manitou, Sprague, Mowbray, Stonewall, Gladstone, Minnedosa, Birtle et Yorkton. Ainsi, on le voit, nous améliorons ce service aussi rapidement que possible.

M. TAYLOR : J'ai sous les yeux le budbet des exercices de 1895-6 et 1896-7, et je vois qu'à cette époque il était d'usage de répartir les crédits du budget des douanes par provinces. Ainsi, en 1895-6, voici comment s'est faite cette répartition : Nouvelle-Ecosse, $108,000; Nouveau-Brunswick, $88,000 ; l'Ile du Prince-Edouard, $16,000 ; Québec, $201,000 ; Ontario, $286,000 ; Territoires du Nord-Ouest, $3,000 ; la Colombie Anglaise, $60,000. Comme de raison, je ne donne que les chiffres ronds. L'augmentation et la diminution des dépenses y figuraient dans des colomnes séparées. Aujourd'hui, le ministre englobe tout le Canada dans une seule somme. Dans le budget de 1896-7, il y a un tableau des crédits affectés au service extérieur pour chaque port, avec comparaison des crédits de l'exercice précédent. Or, cette année, le ministre vient nous demander $80,000 de plus, sans nous donner de détails, et voilà cinq ou six ans que les dépenses de son budget se gonflent ainsi, au point qu'aujourd'hui l'augmentation totale est de $500,000 par année. Il faudrait un état circonstancié des dépenses, comme cela se pratiquait autrefois. Cette année, il nous demande une somme globale de $1,059,865 ; soit une augmentation de $80,000 sur l'exercice précédent, et cela sans nous donner de détails. Pourquoi donc s'est-il départi de la règle statutaire observée sous le régime de ses prédécesseurs ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette réforme n'est pas de date récente.

M. TAYLOR : C'est le ministre lui-même (l'honorable M. Paterson) qui l'a inaugurée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Sans doute, j'en suis l'auteur ; mais elle remonte à plusieurs années déjà, et elle a obtenu la sanction du comité. Il est bien difficile de faire une estimation précise des besoins de chaque province.

Avec l'ancienne manière, si nous avons $8,000 d'excédent dans la Colombie Anglaise, et d'autre part un déficit du même montant dans Québec, l'auditeur général ne nous permettait pas de nous servir de ces $8,000 d'excédent pour compenser le déficit dans Québec : il nous fallait obtenir un crédit spécial sanctionné par la Chambre. Lorsque le montant est voté en bloc, nous pouvons nous en servir dans n'importe laquelle des provinces. Quant à l'observation faite par l'honorable député de Leeds (M. Taylor), il trouvera les recettes par port d'entrée dans le rapport de l'auditeur général, et je pense, aussi, dans les relevés de la navigation et du commerce.

M. TAYLOR : C'est très vrai en ce qui regarde les recettes. Mais pour l'année 1895-6 et 1896-7, nous avons la dépense par port. Voici Halifax, par exemple. Le crédit pour cette ville a été: appointements des employés permanents, $44,000 ; travail suplémentaire, $2,000 ; loyer du bureau et imprévu, $2,000 ; total, $48,000. Mais l'honorable ministre a changé cela de manière qu'il peut dépenser tout le montant sans faire connaître au comité le détail de la dépense. Il faudrait un état détaillé par province et par port. Comme les choses sont aujourd'hui, toute la somme pourrait être dépensée dans une province et rien dans l'autre, sans que l'auditeur général pût trouver à redire. La députation est laissée dans l'ignorance des détails jusqu'à ce qu'elle prenne communication du rapport de l'auditeur général, une année ou deux après (car les faits n'y sont donnés que jusqu'au 30 juin de l'année précédente, et c'est déjà alors de l'histoire ancienne). Au contraire, si nous avions le détail de la dépense devant nous au moment où nous sommes appelées à voter les crédits, nous nous rendrions compte dans quelles provinces et dans quels ports se produisent les augmentations. A grand son de trompe l'honorable ministre annonce que c'est l'augmentation des recettes qui entraine l'augmentation des dépenses. Mais lorsque je lui demande de donner les chiffres pour un port en particulier, ils accusent d'une part une augmentation des recettes, et d'autre part, une diminution des dépenses. Si cela se produit dans un port, pourquoi pas dans d'autres, et pourquoi y aurait-il une augmentation d'un demi-million de dollars sur les dépenses de l'exercice de 1895-6 ? Sous le régime actuel, il nous est impossible de dire si le crédit est nécessaire ou non. Dans mon opinion, c'est de l'extravagance de la part de l'honorable ministre de demander un crédit aussi considérable en comparaison de celui d'il y a quelques années.



Le MINISTRE DES DOUANES : Non, ce n'est pas de l'extravagance.

M. TAYLOR : Le montant du crédit semble l'indiquer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non. Cette somme est requise. Il faut payer les employés pour les services qu'ils rendent. Plusieurs nouveaux bureaux ont dû être établis, comme ceux dont j'ai parlé dans les Territoires du Nord-Ouest ; et il en a été établi dans toutes les provinces. En ce qui regarde Gananoque, le port que l'honorable député a mentionné, il n'est pas le seul à donner pareil résultat. Quelque modeste que soit le chiffre des affaires, il nous faut payer les appointements du douanier. Dans certains ports des provinces maritimes, le montant n'est que de $400. Le douanier n'est pas occupé tout le temps, mais il est empêché de s'adonner à une autre besogne.

Dans un port comme celui-là, il pourrait se produire une augmentation de plusieurs mille dollars dans le chiffre des recettes sans qu'il fut nécessaire d'augmenter les dépenses. Dans le port de Montréal, les recettes, qui étaient d'à peu près $6,000,000 en 1895, s'étaient élevées, en 1902, à $10,000,000 à peu près, augmentation d'environ $4,000,000. Pourtant les frais de perception ne se sont accrus à cet endroit que de $20,000. Il est clair que dans un cas comme celui-là les dépenses doivent augmenter. Il faut dire la même chose de Vancouver, de Winnipeg et de tous les bureaux importants. C'est dans ces bureaux que les dépenses ont augmenté ; et si l'honorable député considère le nombre des douanes importantes, il se rendra compte que l'augmentation que j'ai demandée n'est pas assez considérable pour être appelée extravagante.

M. TAYLOR : Il me semble que l'honorable ministre n'est pas bien fondé à dire que, les recettes ayant augmenté dans telle proportion, et les dépenses dans une proportion moindre, donc il n'est pas extravagant. C'est ce que l'honorable ministre se complaît à nous répéter; et pourtant, dans le cas à Gananoque, et de nombre d'autres ports sans doute, les recettes ont augmenté sans accroissement des dépenses.

M. SPROULE : Il est regrettable, à mon avis, que le ministre des Douanes ait changé l'ancienne manière de tenir les comptes. Si la raison qu'il en a donnée devait être acceptée, elle s'appliquerait tout aussi bien dans le cas du département des Travaux publics, dont les crédits également devraient alors être votés en bloc, le ministre restant libre d'exécuter les travaux qu'il lui semblerait bon. Cette nouvelle manière de tenir les comptes nous a mis dans l'impossibilité de nous assurer si l'argent est dépensé avec économie. Si nous avions les détails, nous pourrions les rapprocher de ceux des années précédentes et constater quel travail avait été fait dans ces ports, le nombre des

employés, et le montant des recettes. Nous pourrions juger assez bien si l'affaire était conduite d'une manière extravagante ou non. Nous ne pouvons le faire maintenant. Il serait peut-être un peu plus difficile de satisfaire l'Auditeur général, mais même cela n'est pas une raison suffisante pour changer la comptabilité. Actuellement nous sommes empêchés de nous rendre compte s'il y a extravagances ou non dans l'administration de tel bureau en particulier.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître quelques-uns des changements qui ont eu lieu à Montréal ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais trop si je puis faire connaître à l'honorable député tous les changements qui ont eu lieu à Montréal ; c'est un grand port. Je ne pense pas cependant que des changements importants y aient été effectués. Il y a eu un ou deux employés de mis à la retraite ; quelques nouvelles nominations ont été faites en remplacement d'employés décédés ; enfin, quelques surnuméraires ont été nommés, la besogne ayant augmenté. Je pourrais donner les noms des nouveaux employés nommés dans le cours de l'année dernière.

L'honorable M. TARTE : Que l'honorable ministre veuille bien nous dire les noms de ceux qui ont été mis à la retraite. S'il ne peut le faire, je n'insisterai pas pour le moment; mais je lui demanderai plus tard de nous les faire connaître.

M. CLARKE : Assurément, l'honorable ministre ne s'attend pas à faire voter ce crédit sans donner l'explication des augmentations qui sont demandées. Je désire obtenir nombre de renseignements en ce qui regarde le port de Toronto.

Je désire savoir combien d'employés ont été mis à la retraite, qui sont ceux qu'on a nommés à leur place ; avaient-ils subi ou non l'examen du service civil ; et nombre d'autres choses. Le ministre devrait laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce qu'il ait fourni tous ces renseignements. Autrement, nous y allons à l'aveuglette. Ainsi, en 1896-7, les dépenses à Toronto ont été de $67,687 ; que seront-elles, l'année prochaine ? Quelle est la cause de l'augmentation ? Combien d'employés ont été nommés de plus ? Quels sont ceux qui ont reçu une augmentation d'appointements, et depuis combien d'années sont-ils dans le service ? Combien d'employés de ce service n'ont pas reçu d'augmentation ; depuis combien d'années y sont-ils ; et depuis combien d'années ont-ils été ainsi laissés de côté ? Ce sont là, assurément, des demandes très raisonnables.

Le MINISTRE DES DOUANES : En ce qui est des mises à la retraite, il n'y en a eu qu'une ; celle de M. Lavoie, remplacé par M. Menier.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire les noms des noveaux agents qu'il a employés cette année ? S'il n'a pas ces noms sous la main, je les lui demanderai plus tard ; je ne suis pas pressé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici les noms des hommes nouvellement employés à Montréal: William Mayberry, E. Raymond, A. Demers, L. A. Beaulac, H. Lajoie, A. Boyd, S. H. Carpenter, A. Fichaud et John Hamilton. Ils sont nommés pour la saison de navigation.

L'honorable M. TARTE : Ce sont des surnuméraires ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui ; il se fait peu de changements. Maintenant, pour Toronto : il y a deux ou trois employés dans ce port, et je n'ai jamais eu auparavant à rendre compte en détail de chacun d'eux. C'est quelque chose de nouveau ; il vaudrait mieux que l'honorable député mentionnât des cas particuliers où dans son opinion quelque injustice a été commise, et je m'efforcerai de le renseigner. Mais il faudrait beaucoup de temps pour fournir tous les renseignements qu'il a demandés. Il en trouvera une grande partie dans la liste du service civil, en ce qui regarde les employés permanents ; il y trouvera le nombre de leurs années de service et le chiffre de leurs appointements. Ceux que nous appelons commis temporaires, naturellement, ne figurent pas sur cette liste. Mais je me ferai un plaisir de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il désirera obtenir au sujet de l'un ou de l'autre de ces employés. Je puis lui donner les noms de ceux qui ont été nommés récemment. Tous ceux que nous nommons permanemment ont dû passer l'examen du service civil. Mais, en général, ils sont d'abord nommés temporaires ; et une fois qu'ils ont passé leur examen d'aptitudes, ils sont nommés au service permanent par arrêté ministériel.

M. CLARKE : Il serait intéressant de connaître le nombre de ceux qui ont passé l'examen du service civil. J'aimerais aussi à connaître les âges de ceux qui ont été placés récemment.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y en a 108 au port de Toronto ; 92 sont permanents, et les autres sont appelés temporaires.

L'honorable M. TARTE : Pourquoi M. Lavoie a-t-il été mis à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il était très âgé, et avait été plus de trente-cinq ans dans le service.

L'honorable M. TARTE : Quel âge avait-il lorsqu'il fut mis à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Soixante et neuf ans. Au port de Toronto, il y a Thomas Armstrong, douanier, nommé le 15 avril 1880 ; James Brooks, paqueteur, sa-

laire $500, nommé en 1901 ; E. L. X. Jarvis, messager, nommé en 1897.

M. KEMP : L'honorable ministre peut-il nous dire les âges de ces messieurs ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si mon honorable ami (M. Kemp) veut faire le calcul lui-même, il trouvera les âges. Armstrong a été nommé en 1880, et il est encore en fonctions. Il ne reçoit que $320. Puis, James Brooks, qui reçoit $500 d'appointements, naquit le 14 mars 1840, et fut nommé le 9 avril 1901 ; E. L. Darby reçoit $450, né le 20 septembre 1879, nommé le 27 juillet 1897. George A. Cresman, appointements $600, né 29 novembre 1874, nommé 10 juillet 1901. W. J. McCleary, appointements $600, né en 1868, nommé en 1899. George Forest, appointements $600, né en 1836, nommé en 1900. George M. Biggs, appointements $300, né en 1859, nommé en 1900. John V. Horn, appointements $500, né en 1866, nommé en 1901. A. B. Stanbury, nommé en 1901, appointements $600, et A. R. Cochrane, nommé en 1902, appointements $300. Et la liste se continue.

M. CLARKE : Combien d'entre tous ces fonctionnaires ont subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne s'en trouve pas un seul.

M. TAYLOR : Quelques-uns d'entre eux étaient âgés de 67 ans, lorsqu'ils ont été nommés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si ces fonctionnaires subissent les examens du service civil, et s'ils remplissent leurs devoirs à la satisfaction de leurs chefs, leurs noms sont portés à la liste des employés permanents.

M. SPROULE : Comment l'honorable ministre peut-il agir ainsi quand la loi relative au service civil dit clairement qu'on ne peut nommer fonctionnaire permanent de l'Etat une personne âgée de plus de 35 ans ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette stipulation ne se rapporte qu'aux employés faisant partie du service intérieur ; elle ne concerne aucunement les fonctionnaires du service extérieur. Comme tous ces détails ont fait l'objet d'une assez longue discussion, à une séance précédente, les membres de la Chambre connaissent parfaitement cette question; je crois donc, M. le président, que vous pouvez déclarer que cet item est adopté, et nous discuterons le crédit suivant.

M. BLAIN : Il s'agit d'un item à propos duquel, à un autre point de vue important, le ministre doit nous fournir certains renseignements. Ce crédit est bien considérable et l'on se plaint généralement de ce que mon honorable ami nomme, pour remplir des fonctions dans son ministère, des personnes—et un grand nombre—qui n'ont pas subi les examens du service civil. L'honorable ministre pourrait peut-être nous fournir un tableau indiquant le nombre des fonctionnaires qu'il emploie, ceux d'entre ce derniers qui ont subi les examens dont je viens de parler, cet état nous fera connaître aussi le nombre de prsonnes nommées depuis cinq ou six ans, et qui n'ont pas subi ces examens.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais nous nous occupons actuellement de ce qu'on appelle le service extérieur. Le budget du service intérieur a été adopté à une séance précédente. J'ai profité de cette circonstance pour fournir tous les renseignements que mon honorable ami me demande maintenant au sujet de ce service. Par tout le Dominion, on compte 445 employés surnuméraires, et 1,172 employés permanents, soit en tout, 1,617 personnes attachées au service extérieur.

M. BLAIN : Combien d'entre tous ces employés ont subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les percepteurs, leurs adjoints et les inspecteurs ne sont pas obligé de remplir cette formalité. Pas un d'entre eux n'a tenu à faire du zèle sous ce rapport.

M. CLARKE : Se trouvent-ils au nombre de ces 400 fonctionnaires dont nous parle le ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les percepteurs ne sont pas compris dans cette liste. Règle générale, je crois, les employés surnuméraires n'ont pas subi cet examen.

M. BLAIN : Quel est leur nombre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : 400 et plus.

M. CLARKE : De tous les fonctionnaires du ministère des Douanes, il s'en trouve plus de 25 par 100 qui n'ont pas subi les examens du service civil.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ainsi que je le disais, l'autre soir, je serais heureux de voir ces fonctionnaires remplir cette condition pour devenir ensuite employés permanents. Les fonctionaires surnuméraires ne peuvent, comme ont le droit de l'exiger les employés permanents, recevoir d'appointements pour cause d'absence, ils ne peuvent non plus réclamer les trois semaines de vacances qu'on accorde aux fonctionnaires permanents. N'empêche, cependant, qu'un certain nombre de ces employés surnuméraires remplissent leurs fonctions avec autant de zèle et d'intelligence qu'on en trouve chez les fonctionnaires permanents. Au nombre des premiers on compte des hommes qui ont été nommés en 1880, en 1882 et depuis. Leurs états de services datent de dix, de quinze et même de vingt ans et le fait de ne pas avoir subi les examens du service civil ne les empêche pas de remplir leur devoir

à la satisfaction de leurs chefs. Ils auraient pu passer un examen au sortir de l'école, mais maintenant ils n'entreprendront pas cette tâche. J'aimerais—j'exprime ici mon opinion personnelle—que le parlement adoptât une loi me permettant de mettre les noms de ces fonctionnaires sur la liste des employés permanents.

M. BLAIN : Je veux protester contre cette façon d'agir. Si nous devons avoir des examens du service civil, pour permettre à quelqu'un de devenir fonctionnaire de l'Etat, c'est commettre une injustice à l'endroit de ceux qui remplissent cette formalité avec succès, que de leur préférer des personnes qui n'ont pas subi ces examens ; ce fait est d'autant plus condamnable qu'un grand nombre de candidats heureux aux examens, ne peuvent obtenir de positions dans le service civil. A mon sens, le gouvernement devrait abolir ces examens, ou bien ne nommer à des fonctions publiques que les personnes qui auraient passé avec succès les examens en question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Toute la difficulté provient de ce qu'un grand nombre de ces personnes sont au service de l'Etat, depuis plusieurs années. A Montréal, seulement, on compte vingt-un employés surnuméraires qui étaient en fonctions, lorsque j'ai pris la direction du ministère des Douanes. Nous ne sommes pas responsables de leur nomination, mais nous avons dû continuer à les employer comme fonctionnaires surnuméraires, et il en sera ainsi tant qu'ils n'auront pas subi les examens du service civil. J'avoue, avec mon honorable ami, qu'il est bien à désirer que ces employés passent ces examens.

M. BLAIN : Mais, pour l'avenir ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous tâcherons de faire pour le mieux. Nous ne sommes pas parfaits dans le sens indiqué par l'honorable député.

M. CLARKE : Depuis 1897, le ministre a-t-il nommé employés surnuméraires des personnes qui avaient subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne le crois pas. Nous nommons, d'abord, ces personnes employés surnuméraires, puis elles subissent les examens en question. Si quelqu'un désire remplir l'emploi de douanier ou d'emballeur, il lui faut d'abord subir un examen.

M. CLARKE : Tout ce que le gouvernement exige des fonctionnaires, se relie à l'influence des amis politiques de ces derniers. Ces aspirants fonctionnaires ne sont pas obligés de passer des examens, et le ministre semble ignorer complètement la loi du service civil. Cette loi est complètement ignorée dans certaines circonstances.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLARKE : Oui, en ce qui se rapporte, par exemple, au port de Toronto. On a nommé à cet endroit, une foule de fonctionnaires qui n'ont jamais subi les examens préliminaires ou de compétence. N'est-il pas juste que nous connaissions les mérites respectifs de ces employés, leur âge, tout ce qui les concerne, avant que nous votions ce crédit ? De ces $80,000, quelle partie servira à payer l'augmentation des appointements des fonctionnaires et qui, de ces derniers, profitera de cette faveur? On me dit que certains employés qui remplissent, maintenant, des fonctions de subalternes ou d'adjoints, reçoivent un traitement aussi élevé que celui accordé à leurs chefs. Le ministre peut facilement se procurer ces renseignements des fonctionnaires de son ministère, et il nous faut ces informations pour nous mettre en état de discuter, d'une manière intelligente, ce crédit considérable d'un million de dollars. Cela vaudrait mieux, selon moi. Si j'en étais réduit à cette extrémité, je pourrais parcourir toute la liste du service civil, mais il me serait impossible de mentionner les noms des employés surnuméraires, parce qu'ils ne se trouvent pas dans ce tableau. Un grand nombre de ces fonctionnaires sont attachés au port de Toronto. Je demande au ministre des Douanes et à son collègue, le ministre des Finances, si je n'ai pas raison d'insister pour que cet item reste en suspens jusqu'à ce que nous ayons obtenu les renseignements en question, non seulement en ce qui se rapporte aux employés du gouvernement, à Toronto, mais encore à tous les fonctionnaires des ports considérables de Montréal, Vancouver, Halifax et Saint-Jean.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le document que j'ai lu, tout à l'heure, indique l'âge, la date de la naissance des employés en question, ainsi que tous les autres détails qui les concernent. Voici le nom, la position et les appointements des fonctionnaires surnuméraires du ministère, à Toronto : Thomas Armstrong, douanier, $1 par jour ; A. Calder, messager, $500 par année; E. L. Darby, même emploi, $400, par année; W. J. McCleary, fonctionnaire chargé d'empêcher les fraudes, $600 par année; George Evans, douanier chargé de surveiller le débarquement des marchandises, $600 par année; D. Fraser, même emploi, $600 par année; George Forest, emballeur, $1.50 par jour ; J. B. Brooks, même emploi, $500 par année; J. V. Horne, messager, $500 par année; J. M. Biggs, douanier chargé de surveiller le débarquement des marchandises durant la saison de navigation, $50 par mois ; A. B. Stanbury, chargé d'empêcher les fraudes contre la douane, $600 par année; E. H. Ross, $20 par mois.

M. CLARKE : Quel est l'emploi de ce dernier fonctionnaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il fait le travail que lui indique le percepteur des

douanes. On ne peut s'attendre à ce que j'entre dans tous les détails de sa besogne,

M. CLARKE : Il semble curieux qu'un employé du gouvernement ne reçoive que $20 par mois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suppose que c'est un garçon de bureau.

Il y a encore George H. Cressman, chargé d'empêcher les fraudes contre la douane, et A. R. Cochrane qui remplit les mêmes fonctions ; chacun de ces deux fonctionnaires reçoit $600 par année. Je crois que c'est là toute la liste des employés en question. Voilà aussi tous les renseignements que je puis fournir, et j'ose dire qu'au cours des vingt années que j'ai passées dans la vie parlementaire, je n'ai jamais entendu demander ni donner d'explications plus complètes.

M. INGRAM : Quels sont les fonctionnaires surnuméraires à Windsor ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sont J. W. Yearsley, J. Watson, P. E. McEwen, et le nouveau percepteur, John Acheson Smith.

M. INGRAM : Il y a un grand nombre de fonctionnaires surnuméraires qui ne peuvent se prévaloir des dispositions de la loi du service civil, mais qui se sont montrés de bons employés, non-seulement à Windsor, mais ailleurs. Je suis certain que mon honorable ami d'Essex-nord, qui doit s'intéresser aux fonctionnaires du gouvernement à Windsor et aux environs, dira, avec moi, que les fonctionnaires publics à ces endroits, remplissent fidèlement leurs devoirs. Beaucoup d'entre eux ne sont que surnuméraires, et c'est commettre une grande injustice à leur égard que de ne pas inscrire leurs noms sur la liste des employés permanents. On les rend ainsi les jouets d'influences politiquees d'où qu'elles viennent, et leur position est certainement embarrassante. Le gouvernement devrait prendre des mesures pour modifier la loi de façon à ranger parmi les fonctionnaires permanents ces vieux serviteurs de l'Etat si capables et possédant une si grande expérience. De cette façon ils ne seront plus inquiétés par les changements de gouvernement, tant qu'ils rempliront fidèlement leurs devoirs. Le ministre veut-il nous dire combien sur les $100,000 qu'il se propose de demander au parlement, il réservera pour acquitter les taxes que soldent, aujourd'hui, les compagnies de transport ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Environ $78,000. Ces $100,000 dont parle mon honorable ami ne sont pas compris dans le crédit que nous discutons maintenant ; cet item se trouvera dans les estimations supplémentaires.

M. INGRAM : Comment le ministre peut-il indiquer ce montant ?

Le MINISTRE DES DOUANES: Les compagnies de transport ne paient pas directement les fonctionnaires, mais ce paiement doit se faire par l'entremise du ministère, et le comptable en a nécessairement connaisssance.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, cette augmentation se rapporte aux employés chargés spécialement d'accommoder les compagnies de transport, et non pas aux fonctionnaires échelonnés le long des lignes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sont les mêmes fonctionnaires qui font un travail supplémentaire, et le crédit que je demanderai servira à les payer pour ce travail. Les compagnies de transport n'auront plus à voir à ces détails.

M. INGRAM : Si vous avez des fonctionnaires qui travaillent le jour et la nuit, vous n'avez pas besoin de leur accorder des appointements supplémentaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les employés font leur travail de jour et ils sont payés en conséquence ; cependant, il leur faut travailler la nuit aussi.

M. INGRAM : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si nous établissons une équipe de jour et une autre de nuit, il nous faudrait employer un plus grand nombre de fonctionnaires ; une des raisons qui nous ont empêchés de faire cette réforme, c'est que les appointements de ces employés ne sont pas très élevés, loin de là, et que ces hommes désirent vivement eux-eux-mêmes faire un travail supplémentaire, pour gagner un peu plus d'argent. Je reconnais, avec l'honorable député, que, lorsqu'un homme a travaillé fidèlement dix heures durant, par jour, sa tâche est suffisante; toutefois les fonctionnaires en question demandent à travailler encore trois ou quatre heures de plus, afin d'augmenter le chiffre de leurs appointements.

M. INGRAM : Ce n'est pas le point que je voulais discuter. A Fort-Erié et à Niagara, il faut des fonctionnaires le jour et la nuit. Comment peut-on tenir compte à ces employés du travail supplémentaire, puisqu'il faut qu'une partie d'entre eux se repose pendant que l'autre veille ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous n'avons pas d'équipe de nuit à ces ports.

M. INGRAM : Alors, un changement s'impose. Tous les trains de chemins de fer n'arrivent pas pendant le jour seulement. Un grand nombre n'entrent en gare que pendant la nuit, et il est aussi important d'avoir une équipe de nuit qu'une équipe de jour. C'est ainsi, par exemple, qu'à Détroit, il nous faudrait deux équipes dans le sens que je viens d'indiquer. Si le ministre n'a pas de fonctionnaires de nuit, et si l'ouvrage doit être fait par les employés de jour qui reçoivent, pour ce travail supplémentaire, des appointements plus élevés que ceux qu'ils gagnent pour travailler le jour, le ministère

se trouve à payer les services de ces hommes plus cher que ne lui coûteraient deux équipes, l'une de jour et l'autre de nuit. Je crois que ce service devrait être réorganisé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà ce que nous aimerions faire, mais il ne s'agit pas de cela maintenant ; attendons le budget supplémentaire. Il serait peut-être préférable d'avoir deux équipes distinctes, mais la dépense serait plus forte, nécessairement. Prenons le cas d'un fonctionnaire qui reçoit $600 d'appointements par année, et qui, pour le travail supplémentaire qu'il accomplit avec tant de plaisir, gagne de $150 à $200 de plus. Il se trouve à retirer $750 ou $800, mais ses appointements ne sont que de $600. Si nous chargions une autre personne de faire ce travail de nuit, il faudrait lui accorder des appointements de $600 au moins, soit le salaire de l'employé de jour. Mais ce dernier récriminerait et nous dirait : Je gagnais $800, et vous diminuez de $200 cette somme; je ne puis vivre en ne gagnant que $600 par année. Il nous demanderait de lui accorder, pour son simple labeur de jour, presqu'autant qu'il retirerait en travaillant le jour et en faisant un travail supplémentaire de nuit. Ce système occasionnerait une nouvelle dépense ; cependant, selon moi, il présenterait des avantages bien appréciables, surtout dans certains cas.

M. INGRAM : L'honorable ministre ne parle que des endroits où les fonctionnaires n'ont que deux ou trois heures d'ouvrage supplémentaire à faire. Je veux surtout parler de certains points, comme Détroit, où il serait nécessaire d'avoir une équipe de jour et une équipe de nuit. Dans ce cas, il en coûte beaucoup plus cher de retenir pour la nuit les services des employés qui travaillent le jour, qu'il nous faudrait payer pour deux équipes distinctes travaillant le même nombre d'heures.

M. SUTHERLAND (Essex) : Je demeure à Windsor, et cela me donne le droit, peut-être, d'expliquer le système qu'on a suivi par le passé, à cet endroit. La compagnie qui entretient un service de bateaux passeurs, fait voyager ceux-ci jusqu'à minuit ; les fonctionnaires de la douane reçoivent 25 cents par heure, après six heures du soir, et ils sont heureux de pouvoir gagner cet argent. Quant au coût de perception sur les chemins de fer—je parle du coût supplémentaire—il varie de $40 à $50 par mois. Cela a contribué beaucoup à augmenter les appointements des fonctionnaires ; aussi ces derniers sont-ils toujours prêts à surveiller l'arrivée des trains et des bateaux la nuit. Je dois dire qu'ils sont opposés au changement projeté et qu'ils préfèrent être payés par les compagnies que par le gouvernement. Cependant, des hommes d'affaires de Windsor et d'ailleurs ont présenté une requête demandant que ce système fut changé. Je profiterai de la circonstance qui m'est offerte pour parler de ces fonctionnaires qui ont été au service du pays depuis tant d'années, et dont les noms, cependant, ne figurent pas sur la liste des employés permanents. En 1900, lorsque je suis arrivé ici, j'ai constaté qu'il y avait quatre ou cinq fonctionnaires qui se trouvaient dans le cas que je viens de mentionner. J'ai cru que ces employés, quelles que fussent leurs attaches de parti, méritaient d'être nommés d'une manière permanente, s'ils remplissaient parfaitement leurs devoirs.

D'après ce qu'on a dit, j'avais compris, que si ces employés étaient malades ou s'ils voulaient prendre un congé, ils ne recevaient pas d'appointements tant que durait leur absence, tout cela parce qu'ils n'étaient pas fonctionnaires permanents. J'ai cru que cela constituait une injustice, et c'est pourquoi j'ai demandé à l'honorable ministre des Douanes d'inscrire sur la liste des employés permanents, les noms de ces fonctionnaires—quatre en tout, je crois, deux nommés par les conservateurs, avant 1896, et deux libéraux nommés par le gouvernement actuel.

M. CLANCY : Comment l'honorable député a-t-il pu réussir dans cette tâche ? Le ministre des Douanes ne vient-il pas de nous dire qu'il regrettait de ne pouvoir se rendre à des demandes semblables ?

M. SUTHERLAND : Je ne saurais comprendre pourquoi on serait aussi exigeant sur la question des examens à l'égard de ces employés qu'on doit l'être envers certains autres fonctionnaires publics. Je croyais remplir mon devoir envers des serviteurs fidèles du public, en rendant permanente leur nomination, ce qui évitait à ces fonctionnaires tous les embarras que j'ai mentionnés.

M. CLANCY : Ce n'est pas là ce que j'ai demandé. Je partage l'opinion de l'honorable député, lorsqu'il dit qu'il faut remédier au mal dont on se plaint. Je ne veux pas demander au ministre des Douanes de nous expliquer comment l'honorable représentant d'Essex a réussi à faire ce qu'il semble impossible au ministre d'exécuter lui-même, lorsqu'il s'agit de fonctionnaires se trouvant dans le même cas que celui mentionné par l'honorable député. Mais il serait peut-être facile au ministre d'expliquer comment ce fait s'est produit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oh ! oui, et je le fais avec grand plaisir, et vous constaterez combien tout cela est simple, lorsque vous saurez comment les choses se sont passées. Les percepteurs des douanes, ceux qui sont chargés d'empêcher la contrebande, les employés qui doivent surveiller le débarquement des marchandises ne sont pas obligés de subir les examens du service civil. Les estimateurs doivent passer des examens speciaux. Ainsi que je l'ai expliqué à une séance précédente, je constate que l'esprit de la loi veut que nous nous effor-

cions de faire subir au plus grand nombre possible de fonctionnaires des examens de compétence ; mais dans certains cas, nous profitons de la latitude que certaines dispositions de la loi nous donnent, pour nommer des commis à la fonction d'employés du service préventif, sans les obliger à subir ces examens. Lorsqu'il s'agit d'employés qui font partie du service depuis plusieurs années, et qui ont rempli leurs devoirs d'une manière fidèle et efficace, mais qui ne peuvent, cependant, subir les examens d'aptitudes, nous retenons leurs services comme fonctionnaires chargés d'empêcher la contrebande. Il serait difficile, en vérité, pour un homme qui fait partie du personnel du ministère depuis longtemps, de subir un examen sur la litérature, etc. Moi-même, je ne sais trop si je pourrais réussir dans cette tâche. Il ne serait pas juste de forcer ces employés à remplir cette formalité.

M. CLANCY : Je comprends facilement que la règle posée par l'honorable ministre est juste, et que les fonctionnaires qui font partie du service depuis plusieurs années et qui ont donné entière satisfaction, devraient être mis au nombre des employés permanents, en qualité de fonctionnaires chargés d'empêcher la contrebande. Mais mon honorable ami retient tous les jours les services de nouvelles personnes qu'il place au-dessus de ces commis surnuméraires qui ont si bien rempli leurs devoirs, par le passé. L'honorable ministre fait des signes de dénégation, mais peut-il dire que ce que j'affirme n'est pas exact ? Il aura l'appui des deux côtés de la Chambre, s'il veut soumettre un projet de loi pour remédier aux maux causés déjà et pour en prévenir d'autres.

Il ne peut défendre sa conduite en disant que cet état de choses existait lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. S'il est véritablement un homme de progrès, il mettra fin au système dont on se plaint. Un commis surnuméraire qui est employé toute l'anné, et qui reçoit, en vérité, les appointements qu'on accorde à un employé permanent, ne devrait pas être considéré comme surnuméraire, et personne ne devrait être nommé à une fonction dans le service public, s'il n'a pas subi les examens d'aptitudes. Je demanderais au ministre de nous exprimer son opinion sur ce point. Il nous faut savoir s'il est prêt à s'occuper de cette question et à traiter d'une manière équitable cette classe d'employés ; nous voulons qu'il nous dise s'il mettra fin à ce système qui est tout à fait incompatible avec le bon fonctionnement d'une administration bien entendue.

M. CLARKE : En vérité, cet item est la base de tout ce crédit, et nous ne pouvons le laisser adopter sans obtenir d'autres renseignements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Lorsque cet item a été discuté, à une séance précédente, certains membres de l'opposition ont dit que j'avais parlé trop longuement ; c'est pour cela que j'ai cru devoir leur céder la parole, ce soir. S'il faut modifier la loi du service civil, je devrai faire connaître mes vues à mes collègues. C'est rendre seulement justice aux vieux serviteurs du public qui ont toujours rempli leurs fonctions à la satisfaction de tous les intéressés, et qui ne sont peut-être pas capables de subir avec succès les examens du service civil, que de ne pas les forcer à remplir cette formalité. Quant aux nominations à faire, nous tâchons d'agir pour le mieux ; cependant, dans les cas de décès, de changements imprévus, lorsqu'il nous faut nommer immédiatement un fonctionnaire, nous avons adopté comme règle de choisir une personne que nous croyons capable de remplir ces fonctions, sauf à lui faire subir ensuite les examens du service civil. Quelquefois aussi, lorsqu'il s'agit d'un fonctionnaire très compétent, mais qui ne se sent pas capable de passer avec succès ces examens, nous faisons entrer cet employé dans le service préventif. Si je ne me trompe, le gouvernement précédent, soit par arrêtés ministériels, soit en se servant d'autres moyens, a inscrit sur la liste des employés permanents, tous les fonctionnaires qui avaient été nommés avant 1882 et depuis cette année jusqu'à 1896 ; en même temps, on appliquait les stipulations de la loi concernant les pensions de retraite aux fonctionnaires dont les noms se trouvaient déjà sur la liste des employés permanents. Il ne saurait être question de ce dernier détail, maintenant.

M. KEMP : L'honorable ministre voudrait-li nous soumettre une liste des fonctionnaires formant le personnel du bureau des douanes du port de Toronto et des autres endroits qui sont en communication avec ce dernier, et indiquant les appointements de chacun de ces employés, la date de leur nomination, le montant de dépenses qu'il faut payer ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai tous ces renseignements sous la main. Mais il me faudra beaucoup de temps pour lire la liste qui contient les noms d'environ cent fonctionnaires.

M. CLARKE : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous passer cette liste, pour quelques instants ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle se trouve dans le volume contenant les détails se rapportant aux différents ports du pays.

M. CLARKE : Le ministre ne pourrait-il pas la faire copier par un des commis du ministère ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Et la produire lors de la dernière épreuve du budget ?

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Kemp)

ne veut pas retarder l'adoption de cet item tant que ces détails ne seront fournis à la Chambre. Il désire simplement que je dépose cette liste sur le bureau de la Chambre dans n'importe quel temps.

M. KEMP : Oui, dans un jour ou deux.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il remercié de ses services M. A. S. Gerald, de Prescott, et, dans l'affirmative, pour quelle raison ?

Lt MINISTRE DES DOUANES : Il a été mis à la retraite, l'an dernier, je crois.

M. BENNETT : Quelle règle suit le ministère en ce qui concerne les appointements ? Le montant de ces derniers a-t-il quelque rapport avec les sommes perçues à tel ou tel endroit ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais cette règle n'est pas invariable. Lorsqu'un fonctionnaire demande une augmentation de traitement, on insiste d'ordinaire sur l'augmentation de revenus à l'endroit où cet employé exerce ses fonctions ; quand il nous est possible de nous rendre à des demandes semblables, nous aimons, par exemple, à constater une augmentation de revenus. Cette règle s'applique surtout lorsqu'il s'agit des percepteurs. Cependant, les traitements ne sont pas toujours uniformes. Les percepteurs des douanes à certains ports reçoivent des appointements aussi élevés que ceux accordés à leurs confrères stationnés à d'autres ports dont les revenus sont deux fois plus considérables.

M. BENNETT : Je crois que le percepteur de Midland reçoit $800 d'appointements par année. Je ferai remarquer au ministre qu'un douanier chargé de surveiller le débarquement des marchandises, a été nommé à ce port, aux appointements de $600, tandis que le traitement du percepteur qui compte de longues années de service, n'est toujours que de $800.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je croyais qu'on avait accordé une augmentation de traitement au percepteur en question. Je pense, toutefois, que nous avons diminué son travail, en lui nommant un adjoint. Le port de Midland est en pleine voie de progrès, et nos revenus, à cet endroit, se chiffrent dans les $26,500. Sans m'engager en quoi que ce soit, je puis dire que le percepteur de Midland aurait droit à un traitement plus élevé, si l'on compare ce port à d'autres. De fait, je crois qu'on m'a mentionné son nom relativement à cette augmentation. En parlant ainsi, je ne veux pas faire de promesse absolue. Cela m'amène à répondre à la question posée par l'honorable député de Leeds (M. Taylor), à propos des estimations que nous faisions pour les différents ports. C'est à dessein que nous avons abandonné cette coutume. Les estimations devaient être préparées longtemps d'avance—le plus souvent au-delà d'une année d'avance—il devenait quelquefois impossible d'accorder à un fonctionnaire la somme qu'on avait demandé eau parlement, et cet employé pouvait refuser d'agir, à moins qu'on ne lui donnât le montant voté. C'est pourquoi nous avons demandé au comité de laisser toute cette question à notre discrétion. J'ose demander aux membres du comité si, à leur avis, nous avons commis une injustice envers un fonctionnaire quelconque, si nous avons méconnu le mérite de nos employés. Je serais heureux qu'on me mentionne un seul cas où nous aurions manqué à notre devoir, sous ce rapport, car alors nous pourrions remédier à l'injustice ainsi commise. Sans doute, le comité ne me demandera pas de lire toute cette liste qui contient les noms de 1,600 employés, et d'indiquer les appointements de chacun de ces fonctionnaires. Mais chaque membre du comité connaît les fonctionnaires de son district, et il me fera plaisir de fournir tous les renseignements qu'on me demandera sur tel ou tel employé.

M. BENNETT : Les revenus du port de Midland sont beaucoup plus considérables que ceux d'un grand nombre d'autres endroits où les fonctionnaires reçoivent des appointements plus élevés ; pourtant, ce fait seul n'indique pas tout l'ouvrage que doit faire le percepteur à ce port. Une quantité considérable de grain passe par ce port ; l'an dernier, elle a été d'environ 15,000,000 de boisseaux. On ne perçoit aucun droit sur cet article qui passe en transit. J'espère que le ministre augmentera de $200 au moins les appointements du percepteur. Même avec cette augmentation, le traitement de ce fonctionnaire ne dépasserait pas celui d'autres employés qui ont beaucoup moins d'ouvrage à faire. Le ministre veut-il dire quel est le loyer du bureau occupé par le percepteur, à Midland ?

Le MINISTRE DES DOUANES : $180.

M. BENNETT : Si l'on payait le percepteur en proportion du coût du loyer en question, son traitement serait de $2,000 à $3,000 par année. Je constate que ce loyer n'était d'abord que de $60 par année, mais la pression exercée par un partisan outré, a eu pour résultat de faire payer au pays un loyer de $180 pour un appartement qui serait loué trop cher à $90.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le comptable m'informe que lors du changement de local, l'inspecteur ou le percepteur nous a fait un rapport recommandant le choix de l'appartement que nous avons loué. Si les souvenirs du comptable le servent bien, et si je ne me trompe moi-même, il est certain que le percepteur nous a recommandé de louer l'appartement en question.

M. BENNETT : Peut-être le percepteur craignait-il de faire rapport dans un sens contraire. Auparavant, ce bureau se composait d'une salle très vaste, maintenant il n'y a plus que deux petites chambres. Toutefois, en sa qualité de partisan acharné, le

propriétaire mérite quelque considération et il se contente de fournir ces deux chambrettes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne connais rien de ce qui peut se rapporter au partisan en question ; je me rappelle, et en cela je m'appuie aussi sur les souvenirs du comptable dont la mémoire est assez bonne, que ce changement de local a été effectué à cause de l'augmentation des affaires au port de Midland ; il était question, je crois, d'une voûte de sûreté ou de quelque chose de semblable, à propos du nouvel appartement. A tout événement, nous nous rappelons que le percepteur a recommandé ce changement.

M. BENNETT : J'espère que ce fonctionnaire sera traité aussi libéralment que l'est le propriétaire de l'emmeuble en question.

Le MINISTRE DES DOUANES : On ne l'accusera pas d'être un des fidèles du parti.

M. COCHRANE : Quels sont les appointements du percepteur des douanes, à Campbellford ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils sont de $500.

M. COCHRANE : Fait-il lui-même son travail ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. COCHRANE : Le ministre est-il certain de cela ? Les renseignements que j'ai obtenus, indiquent que c'est un employé du Grand Tronc et un sous-percepteur qui font son ouvrage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est responsable, et il doit lui-même remplir les fonctions de percepteur, et c'est ce qu'il fait, si je suis bien informé.

M. COCHRANE : Quel est le traitement du percepteur des douanes, à Brighton ?

Le MINISTRE DES DOUANES : De $600.

M. COCHRANE : Le revenu des douanes n'est-il pas plus considérable à Campbellford qu'à Brighton ? J'ose affirmer qu'il est deux fois plus élevé.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est vrai.

M. COCHRANE : Alors comment conciliez-vous tout cela ?

Le MINISTRE DES DOUNES : C'est une tâche qui n'est pas facile.

M. COCHRANE : Il est absurde d'avoir à constater qu'un fonctionnaire ne reçoit que $500, pour percevoir un revenu qui dépasse du double celui perçu dans un autre port, par un employé qui reçoit $600 d'appointements pour ce travail.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je crains d'avoir suivi de trop près la ligne de conduite adoptée par mes prédédesseurs à l'égard de ces deux fonctionnaires.

M. BENNETT.

M. COCHRANE : J'ai entendu cette réponse si souvent que cela me rend malade d'y porter la moindre attention, surtout lorsqu'elle tombe des lèvres du ministre des Douanes dont la voix de stentor m'était si familière lorsque, se trouvant dans l'opposition, il condamnait le parti que j'appuie depuis tant d'années.

Voici qu'aujourd'hui encore, nous l'entendons invoquer cette excuse ridicule qu'il ne fait que marcher sur les traces du gouvernement qu'il a condamné. Un gouvernement composé d'hommes d'affaires agit-il de cette façon ? Cette tactique me semble si absurde que j'espère qu'aucun ministre intelligent n'y aura recours, mais qu'il préfèrera assumer la responsabilité de ses actes et qu'il ne nous dira pas : Mais vous avez fait comme nous ! L'honorable ministre avait l'habitude de dénoncer tout ce que le parti conservateur faisait, et, maitenant, il a—je ne veux pas me servir de l'expression qui me vient sur les lèvres—mais je dirai qu'il a l'impudence et l'effronterie de déclarer qu'il suit les traces de ses prédécesseurs qu'il a si souvent conspués. N'est-ce pas le comble de l'hypocrisie de la part d'un ministre de suivre l'exemple d'un parti qu'il a condamné ? Agissez donc par vous-même, et soyez responsable de vos actes ; ne jetez pas le blâme sur un parti qui, depuis plusieurs années, se trouve dans l'opposition, au grand préjudice, je crois, du pays tout entier.

Le MINISTRE DOUANES : Je me rappelle vaguement qu'il m'est arrivé de condamner certains actes du gouvernement précédent. Depuis que je suis ministre des Douanes, j'ai compris que si j'avais été aussi bien renseigné alors, que je le suis maintenant, j'aurais mis une sourdine à certains reproches que je faisais dans ce temps-là. J'ose dire que mon honorable ami, s'il occupait ma position ou une position semblable, en arriverait à la même conclusion. Mais, après tout, il n'y a pas de raison pour continuer de mettre en pratique une politique injuste. Si, il y a plusieurs années, on a accordé un certain traitement à celui qui remplit telles ou telles fonctions, il est bien difficile de diminuer, aujourd'hui, les appointements de ce fonctionnaire.

M. COCHRANE : Mais on a changé de fonctionnaire. L'argument invoqué par le ministre aurait beaucoup de force, si l'ancien fonctionnaire avait conservé son emploi. Mais ce n'est pas le cas du percepteur de Brighton qui s'est démis de ses fonctions. Le ministre a nommé un homme nouveau et lui a donné des appointements presque aussi élevés que ceux accordés à l'ancien employé. Le percepteur des douanes, à Campbellford, a été nommé il y a longtemps ; il a perçu presque le double du montant des droits perçus à Brighton ; cependant, ses appointements sont moins élevés. S'il s'agissait de l'ancien fonctionnaire, on pourrait peut-être invoquer l'argument apporté par le minis-

tre, mais on ne peut s'appuyer sur cette raison pour défendre la nomination d'un fonctionnaire nouveau qui reçoit un traitement beaucoup plus considérable que celui accordé à un autre fonctionnaire qui, pourtant, perçoit des revenus beaucoup plus considérables.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela est vrai, mais, après tout, il faut se rappeler que, lorsqu'on a payé certains appointements à un fonctionnaire attaché à un port quelconque, appointements qui ne sont pas excessifs, si l'on réduit ce traitement, on considère que cela est une insulte pour ce port, pour la ville intéressée qui prétend que son prestige est diminué.

M. COCHRANE : Vous n'insultez pas la population de Campbellford, en augmentant les appointements du percepteur en question, de façon à rendre justice à ce dernier, si on compare son travail à celui de l'autre fonctionnaire dont j'ai parlé.

M. CLARKE : L'honorable ministre, si je ne me trompe, s'est engagé envers mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp), à soumettre à la Chambre un état indiquant le nom, l'âge, la date de la nomination et les appointements de chacun des fonctionnaires de douanes, à Toronto.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, et c'est ce que je ferai.

M. CLARKE : Je voudrais lui demander aussi s'il va faire une déclaration relativement à cette partie des $80,000 qui se trouvent dans le budget de son ministère, pour l'exercice courant, partie qui sera distribuée parmi les fonctionnaires de la douane, au port de Toronto.

Le ministre doit connaître ce qu'il se propose de faire et quels sont les employés dont il va augmenter les appointements. Je voudrais savoiraussi quelle méthode il a adoptée pour payer les estimateurs adjoints, au port de Toronto. Je constate que certains de ces fonctionnaires reçoivent $1,000 et même $1,-600, tandis que d'autres ne retirent que $1,-200, $800 et même $700. Je vois ici le nom d'un de mes vieux amis, M. McCall, qui est au service du ministère des Douanes depuis vingt-cinq ans, et qui reçoit $800—chiffre mirifique—d'appointements, par année. D'autres employés dont les nominations ne datent que de douze ou de quinze ans, reçoivent un traitement de moité plus élevé. Quelle est donc la méthode adoptée par l'honorable ministre ? Suit-il, sous ce rapport, l'exemple de ses prédécesseurs, ou bien a-t-il pu trouver lui-même un plan quelconque ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les estimateurs adjoints, règle générale, se trouvent soumis aux dispositions de la loi du service civil, et leurs appointements varient de $600 à $1,500. Le traitement des estimateurs eux-mêmes varie de $800 à $2,000.

M. CLARKE : Quelle est donc cette règle de fer qu'applique l'honorable ministre, lorsqu'il s'agit de déterminer le montant des appointements des différents fonctionnaires?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas de règle invariable mais nous tâchons de nous guider sur les données de la justice et de l'équité, et quand je parle de justice et d'équité, je veux faire allusion aux fonctions que ces employés remplissent et à la manière dont ils s'en acquittent. Un homme peut avoir agi comme estimateur depuis nombre d'années, mais une autre personne qui n'a pas exercé ces fonctions aussi longtemps, peut recevoir des appointements plus élevés, parce qu'elle est plus capable.

M. CLARKE. J'espère que le ministre mettra en pratique les principes de l'équité et de la justice, mais non pas de cette justice rigoureuse qu'on a appliquée, je crois, à un grand nombre de ces fonctionnaires. Quelques-uns de ces estimateurs adjoints sont des hommes très compétents, dont les états de service datent de longtemps, mais dont les appointements sont toujours restés les mêmes, alors que d'autres personnes bien capables aussi, je n'en doute pas, mais qui ont été nommées longtemps après les premiers, reçoivent un traitement de moitié plus élevé, bien qu'elles n'aient pas l'expérience, l'entraînement suffisant, si je puis m'exprimer ainsi. Assurément, si le ministre se laisse guider par la justice et l'équité, en remaniant les appointements de ces fonctionnaires, il devra réorganiser ce département de son ministère et les employés dont les appointements n'ont pas varié devraient être plus spécialement favorisés. Si nous avons ce tableau qu'a demandé mon honorable ami de Toronto-est, nous pourrions plus facilement comprendre cette question. Celui dont j'ai mentionné le nom est un des meilleurs fonctionnaires du ministère, et ses appointements ne sont que de $(00, tandis que d'autres personnes qui ont été nommées plus tard ,reçoivent le double de ces appointements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a été nommé en 1877.

M. CLARKE ; C'est un homme très digne d'estime.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a rempli ces fonctions durant 17 ou 18 ans du régime conservateur qu'appuyait mon honorable ami, et ce dernier ne devrait pas se montrer trop dûr à mon égard, si je n'ai pu, au cours de six ans, accomplir ce que l'ancien gouvernement n'a pu faire en dix-huit années. Si ses appointements étaient de $800, lors de sa nomination, ils sont restés à ce chiffre.

M. CLARKE: Ce qui aggrave l'affaire, c'est qu'on a nommé, depuis, des estimateurs adjoints qui reçoivent le double des appointements que retire la personne dont je parle. Cela n'existait pas sous l'ancien gouverne-

ment. Les estimateurs adjoints, lors de leur nomination, ne recevaient pas de traitements de $1,200 ou de $1,800 ; au contraire, leurs appointements étaient très modestes. Il y a des fonctionnaires dont les états de service datent de plusieurs années, qui sont très capables, et qui ne reçoivent que $750 par année. Si le ministre se laisse guider par la justice et l'équité, il ne permettra pas que les appointements de ces vieux serviteurs publics ne soient que de $750, de $800 ou de $900, et qu'on nomme des étrangers qui n'ont pas l'expérience de ces anciens fonctionnaires, mais auxquels on accorde un traitement de 60 à 75 pour 100 plus élevé que celui servi aux vieux employés. Je suis certain que, son attention ayant été appelée sur cet état de choses, le ministre verra à ce que justice soit rendue aux intéressés. Ces derniers ne semblent pas avoir réussi à obtenir ni stricte ni large justice.

Le MINISTRE DES DOUANES : A moins qu'il n'y ait quelque raison spéciale, il me semble que le fonctionnaire dont a parlé mon honorable ami, mérite d'être traité mieux qu'il ne l'a été jusqu'à présent.

M. CLARKE : Il y a une foule de cas semblables, et j'espère que l'honorable ministre laissera cet item en suspens.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourquoi ?

M. CLARKE : Pour nous permettre de nous entendre avec lui, et de lui démontrer que tout ce système est mauvais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous demandons ce supplément de crédit. Autant que possible, et avant de préparer nos estimations, nous prenons les noms des fonctionnaires dont nous croyons pouvoir augmenter le traitement ; mais cela ne nous lie aucunement. Il pourrait devenir nécessaire d'organiser un service pour d'autres ports. Le ministère des Douanes compte au delà de 1,600 employés, et si j'accorde à chacun de ces fonctionnaires $500 d'augmentation, ces $80,000 disparaîtront bientôt. Voilà ce que je ne puis faire. Il nous faut ouvrir d'autres ports. Le ministère doit s'occuper de cas semblables à celui signalé par l'honorable député de Toronto (M. Clarke). Je ne veux pas qu'on prétende que j'ai violé ma parole, et c'est pour cela que j'affirme que je vais étudier sérieusement cette question. Il n'existe donc pas de raison de retarder l'adoption de cet item, puisque l'honorable député obtiendra tous les renseignements qu'il a demandés.

M. CLARKE : Il sera alors trop tard pour agir.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je devrai toujours présenter les estimations supplémentaires de mon ministère, et de plus il y a encore la discussion du budget en dernière épreuve.



M. CLARKE : Nous savons ce que cela signifie, car l'expérience des sessions passées nous a servi.

M. CLARE : L'honorable ministre déclare que le montant du revenu perçu a quelque rapport avec les appointements. Je voudrais appeler son attention sur le montant de revenus perçus dans quelques bureaux de douane, et mentionner en même temps les appointements payés aux différents fonctionnaires. A Bowmanville le revenu a été de $10,545, l'an dernier, et les appointements payés se sont élevés à $1,500 ; à Cobourg, on accuse un revenu de $19,763, et l'on a payé $3,000 d'appointements ; à Collingwood, les recettes se sont élevées à $20,000, et les appointements des employés représentent $1,635 ; à Galt, le revenu a dépassé $66,000 et l'on n'a payé que $1,850 d'appointements. Voilà un état de choses qui n'est pas juste. Depuis deux ans, je demande au ministre d'augmenter les appointements des fonctionnaires de Galt. Le montant perçu à cet endroit est de beaucoup plus élevé, surtout si l'on tient compte des appointements payés, que celui perçu à certains autres endroits.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai pris note des représentations faites par l'honorable député (M. Clare). Je ne sais pas si je pourrai faire ce qu'il demande, mais la question sera sérieusement étudiée. Galt est une ville de l'intérieur. A Cobourg, il se fait du transbordement, et le percepteur des douanes de cette localité a des ports secondaires sous sa direction.

M. CLARE : Celui de Galt aussi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que oui.

M. CLARE : Les droits perçus à Galt sont beaucoup plus importants que ceux des autres villes que j'ai nommées, et si l'on tient compte de cela, je ne vois pas pourquoi les appointements ne seraient pas augmentés, si l'on veut qu'ils soient équitablement repartis.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'il entend par " D. Ferguson faisant fonction de préposé aux arrivages ", à la page F.-11 du rapport de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A Saint-Thomas ?

M. INGRAM : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : On désigne ainsi les fonctionnaires qui ne sont pas encore nommés par un arrêté ministériel. Lorsqu'ils sont mis sur le bordereau de paye des fonctionnaires permanents, en vertu d'un arrêté ministériel, ils deviennent des " percepteurs " et des " préposés aux arrivages ". L'expression " faisant fonction " signifie que ce fonctionnaire n'a pas d'abord été nommé en vertu d'un décret ministériel.

M. INGRAM : A l'heure qu'il est, M. Ferguson est-il percepteur permanent, en vertu d'un décret ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, depuis le 20 mai dernier.

M. INGRAM : Et M. Morse ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a été fait fonctionnaire permanent le 1er avril.

M. HACKETT : A vant de passer à un autre item, M. le président, je désire rappeler à l'honorable ministre la promesse qu'il a faite l'an dernier au sujet de la mise à la retraite du percepteur de Charlottetown, M. James Curry. Il a pris sa retraite à l'âge de 67 ans, alors qu'il était encore plein de santé et de vigueur. A la dernière session, j'ai demandé qui avait fait le rapport dans le cas de M. Curry, et quels étaient les renseignements fournis à la commission du trésor qui a ordonné sa mise à la retraite. L'honorable ministre m'avait promis ces explications pour l'an dernier, mais je ne les ai pas encore obtenues. Est-il en état de me les donner maintenant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, M. Curry a été mis à la retraite, mais je ne me rappelle plus exactement dans quelles circonstances. Quelles sont ces explications que je m'étais engagé à fournir, l'an dernier?

M. HACKETT : Voici ce que je trouve dans les " Débats " de la dernière session :

M. HACKETT : L'honorable ministre peut-il dire sur la recommandation de qui cet employé a été mis à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne m'attendais pas à donner ces détails, et je ne les ai pas sous la main, mais je me les procurerai et je les communiquerai à l'honorable député.

Voici ce que je voulais savoir : Quel est l'inspecteur qui a fait rapport que M. Curry n'était plus en état de remplir ses fonctions? A-t-il été mis à la retraite en vertu des dispositions de la loi concernant les pensions de retraite des fonctionnaires civils ? Quels renseignements ont été fournis à la commission du trésor qui a ordonné sa mise à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je tâcherai de fournir ces renseignements à l'honorable député quand je déposerai mon budget supplémentaire.

M. WILSON : Quels sont les appointements du percepteur de douane et du préposé aux arrivages à Napanee ? Je crois que ce percepteur de douane est aussi percepteur des droits d'accise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il reçoit $800.

M. WILSON : Est-ce tout ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne reçoit que $800 du département des douanes.

M. WILSON : Mais il est aussi percepteur de droits d'accise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ignore.

M. WILSON : J'aimerais à le savoir.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député voudra-t-il renouveler sa demande lorsqu'il s'agira de voter les crédits du département du Revenu de l'intérieur ?

M. WILSON : Il devrait y avoir dans la Chambre assez de ministres pour donner un renseignement comme celui-là. Il n'y a pas de raisons pour que deux ou trois ministres seulement assistent aux séances. Pourquoi ne sont-ils pas à leur poste comme nous ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre dont il s'agit de discuter et de voter les crédits est tenu d'être ici et de donner les explications demandées, et un certain nombre de ses collègues en profitent pour expédier d'autres affaires pressantes. Le percepteur en question est aussi au service du département du Revenu de l'intérieur et lorsque mon collègue soumettra son budget à la Chambre il donnera tous les renseignements que l'on voudra, sur son compte.

M. WILSON : Quels sont ses appointements comme préposé aux arrivages ?

Le MINISTRE DES DOUANES : $500.

M. WILSON : Et vous ne savez pas ce qu'il reçoit comme percepteur du revenu de l'intérieur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WILSON : Je tâcherai d'être ici quand il s'agira de voter les crédits du département du Revenu de l'intérieur.

M. BLAIN : L'an dernier, combien a-t-on nommé d'employés dans le ministère des Douanes, qui n'ont pas subi les examens du service civil, et combien en a-t-on nommé en tout ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ignorais que cette question me serait posée ce soir, et je ne suis pas en état d'y répondre ; mais je me procurerai la liste demandée.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il nous communiquer la liste de ceux qui ont été nommés cette année et qui ont subi les examens ? De plus, puisqu'on vient de faire remarquer à l'honorable ministre que certains évaluateurs recevaient $750 par année et d'autres $1,600, peut-il donner quelques explications pour justifier ces anomalies ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai pris note de cela et j'y verrai.

M. CLARKE : Le salaire d'un douanier varie de $40 à $70 par mois et beaucoup des derniers arrivés reçoivent plus que les anciens employés. Comment explique-t-on cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas d'appointements fixes pour cette classe d'employés. On peut les payer peu ou beaucoup. Parce qu'ils sont tous désignés sous le nom de douanier, il ne faut pas s'imaginer qu'ils remplissent tous les mêmes fonctions ; les uns sont dans les bureaux occupés à faire les entrées, ce qui est un travail tout spécial, tandis que d'autres se tiennent sur les quais.

M. TAYLOR : Je désirerais aussi avoir du ministre la liste des employés mis à la retraite l'an dernier, dans les différents ports, et les raisons de leur mise à la retraite. M. Gerald a-t-il été mis à la retraite parce qu'il était incapable de remplir les fonctions ou pour d'autres raisons ? A-t-il demandé sa mise à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me faudrait me rafraîchir la mémoire en étudiant la liste qui a été déposée sur le bureau de la Chambre, et qui donne les noms de tous les retraités et les raisons de leur mise à la retraite.

M. TAYLOR : Une partie de ces $80,000 servira-t-elle à augmenter le salaire du percepteur du port de Gananoque où il a été perçu l'an dernier $20,591, et dont les dépenses de bureau n'ont été que de $1,193, pour Gananoque proprement dit, et de $1,170 y compris les deux postes qui en dépendent ? Ce fonctionnaire a droit à une augmentation. A Bowmanville qui n'a rapporté que $10,000, le percepteur et son adjoint reçoivent $1,643, et à Gananoque, dont le revenu est double, $1,100 seulement.

M. BENNETT : Son frère est député.

M. TAYLOR : Son nom est Beith et je suppose qu'il est le frère de l'honorable député de ce nom. L'honorable ministre devrait rendre justice au percepteur de Gananoque. Il y a plus d'arrivages et de départs de navires à cet endroit que dans presque tous les autres ports du Saint-Laurent. Le percepteur est obligé d'être sur pied jour et nuit et il ne reçoit qu'un salaire insignifiant.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas de doute que le port de Gananoque fait très bonne figure.

M. TAYLOR : Le ministre reconnaîtra-t-il les mérites de ce fonctionnaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne serait peut-être pas prudent de faire une promesse catégorique mais j'ai pris note de l'observation, et j'y songerai. Il ne faut pas se guider uniquement sur le revenu d'un port, car Galt rapporte $45,000 et le percepteur ne reçoit que $800.

M. TAYLOR : Guelph rapporte $113,000 et les salaires sont de $3,500. A Toronto il paie $87,000 pour percevoir $6,000,000 et à Montréal, $155,000, pour $10,000,000. Il n'y a pas de comparaisons à faire avec ces endroits.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; cela varie beaucoup.

M. KEMP : J'aimerais à savoir si l'on se propose de prendre des mesures plus sévères pour empêcher certains importateurs de frauder le revenu en faisant admettre des marchandises venant du continent européen, comme étant de provenance anglaise, pour profiter du tarif de préférence ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous voulons bien faire tout notre possible pour cela ; mais je ne connais pas de meilleurs moyens que ceux que nous employons actuellement. Si on en connaît de plus efficaces on nous obligerait en nous les faisant connaître. Nous avons adopté les règles qui nous ont paru les plus propres à assurer ce résultat, et tous les fonctionnaires ont reçu instruction de les appliquer rigoureusement et de se montrer très vigilants.

M. KEMP : Cependant, il s'importe constamment des marchandises fabriquées sur le continent européen et qui sont entrées comme étant de provenance anglaise. Le certificat signé par l'expéditeur ou son commis et qui doit accompagner la facture, est absolument inefficace, et c'est tout ce que le gouvernement exige. La première année du tarif de préférence les percepteurs exigeaient un déclaration spéciale que les expéditeurs étaient obligés de faire sous serment devant un notaire, un commissaire, un fonctionnaire municipal, un consul anglais, un secrétaire ou président d'une Chambre de commerce. Mais en 1898, le gouvernement remplaça tout cela par un simple certificat. Ce certificat peut être signé par un simple commis à l'emploi des expéditeurs et ne contient rien autre chose que la déclaration ordinaire. L'honorable ministre qui est un homme d'affaire de grande expérience sait le peu de cas que font les expéditeurs de ces certificats. Ces derniers n'attachent guère d'importance à une déclaration sous serment et encore moins à une simple signature sur la facture. Je sais personnellement que la formule actuelle est bien souvent signée par un jeune commis, dans des maisons qui envoient des centaines de factures dans une journée, et c'est la seule sauvegarde que nous donne le gouvernement pour empêcher les marchandises continentales de profiter du tarif de préférence accordé aux marchandises anglaises. Ce n'est certainement pas l'intention du gouvernement de permettre ces abus, et je me rappelle qu'en 1901, l'honorable ministre des Finances disait exactement ce que vient de dire l'honorable ministres des Douanes, c'est-à-dire qu'il aimerait à connaître un moyen efficace d'arrêter ces fraudes.

Un de nos plus importants marchands en gros de Toronto, qui fait de fortes importations, m'a avoué qu'il avait dans son magasin des marchandises dont il ignorait la provenance ; il ne pouvait pas dire si elles étaient allemandes, belges ou anglaises. Voici un

cas qu'il me citait : " Il y a quelques années, avant l'adoption du tarif de préférence, j'achetai d'une maison bien connue de Bradford une certaine variété d'étoffe à robe, comme étant de fabrication anglaise, et ces marchandises furent placées dans mon entrepôt à Toronto. A cette époque, mon fils était à faire son apprentissage dans une ville de France. Peu après, il fit un voyage au Canada et vit ces marchandises dans mon entrepôt et me demanda où je les avais achetées. Je lui dis qu'elles venaient de chez Priestley, de Bradford ; mais mon fils m'assura qu'elles avaient été fabriquées dans un atelier de France où il avait été employé."

Ce même commerçant me disait qu'il ne pouvait pas déclarer sous serment de quel pays venaient les marchandises suivantes : étoffes à robe, certaines qualités de dentelles, soies, rubans, velours, velvetine, bonneterie, linge de corps, gants, boutons, indiennes et flanelles. Je suis convaincu que toutes ces marchandises sont constamment importées dans le pays comme étant de fabrication anglaise, bien qu'une grande partie soit de fabrication allemande. Il y a quelque temps, le News, de Toronto, publiait un article intitulé : " Comment certaines maisons allemandes réussissent à éluder une partie des droits.—Beaucoup de fabricants expédient leurs produits au Canada, via l'Angleterre.—Ils économisent ainsi 10 pour 100.—D'Allemagne au Canada, 35 pour 100 ; d'Angleterre au Canada, 25 pour 100 ; d'Allemagne en Angleterre, rien." Cet article, dont je ne citerai qu'un court extrait, disait :

Le tarif canadien sur les tissus de laine importés d'Allemagne est de 35 pour 100, contre 25 pour 100 qu'ont à payer les mêmes produits fabriqués en Angleterre. Comme ces marchandises allemandes sont admises en franchise en Angleterre, le fabricant allemand a immédiatement compris qu'en expédiant ses produits au Canada, via l'Angleterre, il économisait 10 pour 100 de droits. Walter Muhlinghaus, de Toronto, qui représente la Compagnie Herman Muhlinghaus, de Lennep, Allemagne, affirme que ce moyen détourné et illégal d'exporter au Canada, est employé par beaucoup de maisons allemandes. Dans ce but, elles établissent des agences à Londres et vendent leurs produits par leur entremise. M. Muhlinghaus ajoute que la maison de son père, qu'il représente ici, expédie ses produits directement d'Allemagne au Canada.

Il arrive souvent que l'agence allemande est donnée à une maison anglaise qui, profitant de ce qu'on appelle un " truc du métier ", vend ces marchandises allemandes, avec la marque "Fait en Angleterre ", et dans bien des cas, l'acheteur canadien n'y voit que du feu. Les marchandises en question consistent généralement en tissus et étoffes.

Grâce à modicité du prix de revient, en Allemagne, le fabricant anglais peut acheter certaines catégories de marchandises allemandes et les vendre au Canada, et réaliser plus de bénéfices que s'il les fabriquait lui-même en Angleterre. M. Muhlinghaus dit que le prix de revient est de 30 pour 100 moins élevé en Allemagne qu'en Angleterre.

Je me suis assuré que tout cela est l'exacte vérité et je ne doute pas que l'honorable ministre des Douanes et ses employés savent comme moi ce qui se passe. C'est un abus auquel il faudra mettre fin d'une manière ou d'une autre. Nous n'avons pas donné une préférence fiscale à l'Angleterre pour en faire profiter les autres pays européens, au détriment de notre revenu.

Une autre question maintenant. A propos de la surtaxe sur les marchandises allemandes, on a adopté de nouveaux règlements, mais ils ne seront pas plus efficaces que les anciens et la tentation de faire venir les produits allemands par voie de l'Angleterre sera encore plus grande. On n'exige pas d'autres garanties qu'un certificat de l'exportateur ou de son commis au bas de la facture, et cela ne vaut rien. L'acheteur canadien ne se considère pas tenu de faire des recherches ; il voit son voisin faire la même chose, et il n'a pas d'intérêt à prévenir les douaniers que les marchandises qu'il reçoit sont peut-être de provenance allemande, belge, autrichienne ou française. Il se dit : " Mon voisin ne le fera pas ; alors, pourquoi le ferai-je ? " Si j'avertis les douaniers, j'en serai quitte pour payer plus de droits." Alors l'abus continue et les marchandises allemandes nous arrivent sous l'étiquette de marchandises anglaises. Grâce à la surtaxe la tentation sera plus forte et les abus plus nombreux. Le gouvernement devrait trouver un moyen d'y mettre fin.

M. SMITH (Wentworth) : Pourquoi les percepteurs de douanes ne donnent-ils pas un reçu pour les droits payés aux ports d'entrée—un reçu direct, à l'importateur ou à son courtier ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela n'a pas été jugé nécessaire. L'importateur acquitte les droits et il retire sa marchandise.

M. SMITH (Wentworth) : Quand un importateur donne de l'argent a son courtier, ce dernier acquitte les droits au port d'entrée, et l'importateur n'a aucun moyen de vérifier les actes de son courtier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'importateur donne un chèque à son courtier, il lui revient par la banque. S'il paie en argent, il doit s'en rapporter à son courtier.

M. SMITH (Wentworth) : Il a intérêt à connaître les détails et savoir comment cet argent a été employé. Je ne vois pas pourquoi le percepteur ne donne pas un reçu, comme cela se fait de l'autre côté de la frontière. Ce reçu serait très utile à l'importateur. La coutume est d'acquitter un triplicata de l'entrée, mais ce moyen est long et embarrassant, et prend autant de temps que n'en prendrait la délivrance d'un reçu direct.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les voyageurs sur les chemins de fer qui acquittent les droits sur de petits colis, reçoivent

un reçu, mais on n'en donne pas dans les transactions ordinaires, et c'est la première fois que j'entends des plaintes à ce sujet. En règle générale, les courtiers sont des hommes solvables et les importateurs savent à qui ils ont affaire.

M. SMITH (Wentworth) : La question n'est pas très importante, mais je sais que de nombreuses plaintes ont été faites. Dans certains cas, on a vu des gens refuser d'acquitter les droits si on ne leur donnait pas un reçu, et je ne vois pas pourquoi on le leur refuserait. On pourrait préparer une formule approuvée par les fonctionnaires du département.

M. KEMP : Je désirerais avoir des explications sur la question que je viens d'exposer devant la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en ai pas d'autres que celles que je viens de donner. Comme le dit l'honorable député, l'intention du gouvernement n'est pas de faire profiter du tarif de préférence les marchandises qui n'y ont pas droit. On exige de l'exportateur un certificat signé par lui-même ou son commis qui doit déclarer qu'il connait personnellement ce qu'il certifie. Que le certificat soit signé par l'exportateur ou par le commis, la responsabilité de la maison est la même. Il est vrai aussi, comme l'a dit l'honorable député, qu'au début, nous exigions une déclaration sous serment avec la facture. Mais cela était une source de grands embarras pour nos importateurs, et les exportateurs de l'étranger s'en plaignaient aussi beaucoup. Ils avaient un honoraire de 15 cents à payer sur chaque certificat, souvent il leur fallait aller devant la Chambre de commerce, et faire de nombreuses démarches, très ennuyeuses, surtout quand il s'agissait de petits colis. Le député en est venu à la conclusion qu'une maison qui pourrait signer un certificat faux sur la facture, pourrait également donner un affidavit faux. Quant à la peine encourue elle est la même dans les deux cas. Nous avons cru qu'avec un certificat, nous faciliterions les importations, éviterions des ennuis aux exportateurs et aux importateurs et que le revenu n'en souffrirait pas plus qu'avec une déclaration assermentée. On me dira peut-être qu'un homme qui consentirait à faire une déclaration pourrait hésiter à prêter serment, mais je ne crois pas que de pareils cas se présentent. Celui qui n'attacherait pas d'importance à sa signature n'en attacherait pas plus à son serment.

A l'avenir nous pourrons peut-être exercer une meilleure surveillance à l'étranger, car mon collègue, l'honorable ministre du Commerce, s'occupe de nommer des agents commerciaux dans plusieurs villes d'Angleterre. Nous en avons déjà un à Birmingham, et si nous avons des doutes sur la provenance des articles de quincaillerie qui nous arriveront de cet endroit, nous pourrons avoir recours à ses services. Nous apportons à cette question tout le soin et la vigilance possibles, et nous recevrons avec plaisir toute recommandation pratique de nature à rendre les règlements actuels plus efficaces.

M. KEMP : J'ignorais que le président ou le secrétaire d'une chambre de commerce exigeait un honoraire, mais dans tous les cas, ça doit être une bagatelle. Je me trouvais à Londres à l'époque ou les règlements ont été changés, et M. Murray, le secrétaire de la chambre de commerce de Londres, me fit observer que les résultats pourraient en être désastreux. La raison qu'il en donnait était que dans une ville comme Londres, surtout, il y a toute sorte de marchands, et parce qu'un improtateur canadien importe d'une maison de Londres, il ne s'ensuit pas qu'il fait affaire avec des sujets britanniques pratiquant la haute moralité et l'intégrité que nous nous plaisons à reconnaître aux négociants anglais. Beaucoup de ces marchands sont des étrangers qui, assez souvent, ne sont établis à Londres que pour peu de temps ; ils appartiennent à toutes les nationalités et si le gouvernement canadien les obligeait à se présenter devant un notaire ou le président ou le sécretaire d'une chambre de commerce, pour y faire une déclaration sous serment, cela offirait une meilleure protection pour notre revenu qu'un simple certificat. Je crois que le gouvernement ferait bien d'annuler le règlement passé en 1898, surtout en précision de la surtaxe qui sera bientôt imposée sur les marchandises allemandes ; car la tentation sera encore plus forte qu'auparavant. Je répète que dans les trois quarts des cas, au moins, ce certificat au bas des factures n'offre aucune protection, en supposant qu'il ait quelque valeur dans un quart des cas ; cela n'empêche pas les marchandises continentales d'entrer au Canada comme marchandises anglaises.

M. CLARKE : Cela ne vaut pas même l'ancienne monnaie "continentale" des Américains.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'admets pas que ce certificat n'offre aucune protection. Dans le cas de M. Murray, je suppose que les honoraires exigés pour chaque affidavit servaient à grossir ses émoluments, et n'allaient pas dans la caisse de la Chambre de commerce.

M. KEMP : J'ignore en quoi consistait cet honoraire.

Le MINISTRE DES DOUANES : S'il en était ainsi, il était naturellement porté à ne pas vouloir voir cesser cette source de revenu. Le certificat nous donne cette garantie que s'il est erroné, les marchandises sont saisies, et l'importateur innocent a son recours contre l'exportateur, et que de plus, d'après nos lois douanières, l'auteur d'une fraude ne peut exiger le paiement des marchandises expédiées dans ce pays. Les exportateurs, s'ils signent un faux certificat,

s'exposent à voir leurs marchandises confisquées sans pouvoir en exiger le paiement. Pour ceux que les principes d'honnêteté ne retiendraient pas, la loi est là, qui leur inspirera une crainte salutaire.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'il fait quand une fraude est découverte ? Et aussi, comment fait-il ou comment font ses fonctionnaires pour s'assurer s'il y a fraude ou non ? Peut-il nous éclairer sur ce point ? Durant les sessions précédentes nous l'avons questionné sur ce sujet, mais il ne nous a jamais donné aucun éclaircissement. Peut-il le faire maintenant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Celui qui signe cette déclaration sait si elle est fausse ou non.

M. CLARKE : Oui, mais comment les employés de la douane peuvent-ils le savoir ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sont des spécialistes que leur connaissances peuvent mettre à même, dans certains cas, à faire la distinction entre une marchandise de fabrication allemande et une autre. Peut-être que pour les tissus, cela serait difficile. L'honorable député de Toronto (M. Brock) pourrait peut-être nous renseigner sur ce point.

M. CLARKE : La difficulté est encore augmentée du fait que la matière première dont l'article est fait peut venir d'Allemagne. L'article peut même avoir été fabriqué en partie en Allemagne et avoir encore le droit de participer au tarif de préférence. Encore une fois comment peut-on s'assurer que les marchandises qui nous viennent d'Angleterre accompagnées de ce certificat ne sont pas des marchandises allemandes n'ayant pas pour un sou de main-d'œuvre anglaise ? Les modes de fabrication sont les mêmes. Comment s'y prend-on pour faire la différence ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous devons nous en rapporter, en grande partie, aux certificats. Mais tant que nous aurons un tarif de préférence, cette difficulté subsistera et nous ne pourrons pas l'empêcher. Avons-nous négligé notre devoir ? Voilà toute la question.

M. CLARKE : Tout le tarif différentiel est mal agencé.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député est opposé à la préférence ; mais nous l'avons, et il s'agit de l'administrer le mieux possible. Toute la question est de savoir si, à l'heure qu'il est, nous négligerons certaines précautions qui nous assureraient une plus forte somme de protection.

M. CLARKE : Grâce à l'honorable ministre tout est dans un véritable chaos. Ses règlements sont impraticables. Il prétend que c'est une préférence à l'Angleterre et nous disons que c'est une préférence à l'Allemagne. Le gouvernement devrait en changer le nom et l'appeler une préférence à l'Europe continentale et non une préférence anglaise. Le ministre est incapable d'indiquer un seul moyen de connaître la provenance des marchandises, à moins d'en surveiller la fabrication depuis le commencement jusqu'à leur arrivée au Canada.

Ce fut toujours notre prétention et aujourd'hui, il est obligé d'admettre que nous avions raison. Alors qu'entend-il faire ? Va-t-il continuer à laisser ces marchandises pénétrer dans le pays sous l'étiquette de marchandises anglaises, puisqu'il avoue que ses employés n'ont aucun moyen de connaître la valeur du certificat qui accompagne la facture ? Va-t-il faire savoir à ses collègues que toute l'affaire est une farce indigne ? C'est une insigne fausseté d'appeler ce tarif une préférence accordée à l'Angleterre quand il est obligé d'admettre que les marchandises étrangères sont admises à profiter de ce tarif de faveur. Le fabricant allemand et l'intermédiaire de Londres et New-York sont les seuls à en bénéficier—ce n'est ni l'artisan anglais, ni le fabricant anglais.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député fait erreur et transporte la discussion sur un terrain étranger à la question qui nous occupe. Il met en cause toute la politique fiscale du gouvernement.

M. CLARKE ; Parce que le ministre admet que ses règlements n'offrent, virtuellement, aucune garantie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je n'admets pas cela. Je considère que le certificat nous offre une excellente protection et que nous en avons une autre dans les connaissances spéciales de nos douaniers. Je crois aussi que nos agents commerciaux, à l'étranger, nous seront très utiles. L'honorable député combat le tarif de préférence, lui-même. Pour que les marchandises soient admises, la déclaration doit comporter qu'elles ont été terminées en Angleterre. Vingt-cinq pour cent, au moins, de la valeur de l'article, doivent être de fabrication anglaise, et ces vingt-cinq pour cent doivent être représentés par le complément de main-d'œuvre qu'on a fait subir à l'article. On ne pourrait pas faire admettre sous le tarif de faveur des marchandises qui représenteraient 25 pour 100 de fabrication en Allemagne, pour y être terminées. Le complément de main-d'œuvre doit avoir été donné en Angleterre.

L'honorable député demande ce que nous pouvons faire plus. En voici un exemple : De l'huile de graine de lin était importée d'Angleterre ; et nous avons été informés que cette huile était fabriquée, en grande partie, avec de la graine de lin venant de la république Argentine. La question était intéressante. Si l'huile provenait de la graine importée de la République Argentine elle ne pouvait pas être admise à bénéficier du tarif de faveur ; mais si cette graine venait des

Indes ou de quelque autre possession britannique admise à bénéficier de la préférence, la valeur de la graine devait être comptée dans les 25 pour 100 obligatoires. Nous écrivimes au haut au commissaire qui prit des renseignements auprès du fabricant lui-même, pour savoir quelle proportion de graine de lin de la République Argentine entrait dans la fabrication de cette huile.

Nous prenons toutes les précautions possibles pour protéger le revenu, mais je n'ai aucune objection à admettre qu'il est impossible de prévenir toutes les fraudes. Le département des Douanes ne peut pas en être blâmer. Nous appliquons la loi. Les honorables députés qui m'entourent et forment le parlement du Canada, ont dit : " Nous voulons accorder cette préférence ". Puisque le parlement a décidé que ces marchandises seraient admises sous un tarif réduit, nous ne pouvons pas les exclure. Nous les admettons en vertu des règlements qui nous paraissent les meilleurs. Quand il y a fraude, nous confisquons les marchandises et celui qui a signé une déclaration fausse ne peut pas exiger le prix de ses marchandises.

M. CLARKE : Combien a-t-on opéré de saisies, à la suite de fausses déclarations concernant des marchandises admises aux avantages du tarif de faveur ? En a-t-on opéré une seule ? Voilà une question à laquelle le ministre peut répondre facilement, et elle n'a rien de déraisonnable. Ce tarif est en vigueur depuis le mois d'août 1891, je crois, et j'espère que ce n'est pas exiger un trop grand effort de mémoire de la part de l'honorable ministre que de lui demander combien il a opéré de saisies à la suite de fausses déclarations, depuis cette date.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en puis pas dire le nombre, mais je crois qu'elles n'ont pas été nombreuses.

M. CLARKE : Y en a-t-il eu une seule ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. CLARKE : Plus d'une ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois aussi. Nous avons opéré plusieurs saisies.

M. CLARKE : Je parle des saisies faites à la suite de fausses déclarations concernant des marchandises qu'on voulait faire admettre au tarif de faveur. S'il y en avait eu une seule, l'honorable ministre pourrait nous fournir des détails, car elle serait restée gravée dans sa mémoire. Où cette saisie a-t-elle été opérée ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne m'en souviens pas particulièrement.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre voulait nous procurer ce reseignement——

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne puis pas le dire au pied levé.



M. CLARKE : Faites faire un relevé que vous nous communiquerez la prochaine fois que nous aurons à discuter les crédits du département des Douanes et qui contiendra le nombre de ces saisies, l'endroit où elles ont été opérées et les sommes impliquées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le département ne divulgue pas les noms.

M. CLARKE : Seulement les localités et les sommes impliquées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous me demandez tant de choses que je crains d'en oublier.

M. CLARKE : Je regrette de donner tant de mal à l'honorable ministre. Mais comment peut-il savoir, autrement que par la déclaration, si la main-d'œuvre anglaise a ajouté 25 pour 100 à la valeur de ces marchandises ? Je n'ai pas besoin de rappeler à l'honorable ministre que la circulaire qu'il a adressée aux percepteurs en 1897, accordait le tarif de feveur aux marchandises achetées en Allemagne, en Belgique, en France ou en Suisse, si celui qui les avait achetées pour les exporter au Canada, les revendait 25 pour 100 plus cher qu'il ne les avait payées dans le pays étranger. D'après les instructions données à ses propres employés, cette plus-value de 25 pour 100 devait être attribuée à la main-d'œuvre anglaise. S'il interprète strictement sa propre circulaire, comment peut-il dire que c'est la main-d'œuvre anglaise qui a donné à ces marchandises une plus-value de 25 pour 100 ?

Nous avons toujours prétendu qu'il n'était pas nécessaire d'augmenter même d'un pour cent la valeur de ces marchandises étrangères, par la main-d'œuvre anglaise, pour les faire admettre dans ce pays aux taux du tarif différentiel. C'est pour cette raison que nous protestons contre cette prétendue préférence anglaise, puisqu'elle est, en réalité, une préférence continentale. L'honorable ministre peut-il dire comment ses employés peuvent se rendre compte si la valeur d'un article a été augmentée de 25 pour 100 par la main-d'œuvre anglaise ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne pouvons pas le dire au juste. L'honorable député doit avoir un exemplaire de la déclaration. Si l'article importé a augmenté en valeur de 25 pour 100, c'est qu'il a subi une plus-value de 33⅓ pour 100. Retranchez ce 25 pour 100 et vous restez avec une augmentation de 33⅓ dans le prix de l'article.

M. KEMP : Mais ici, vous ajoutez 25 pour 100.

M. CLARKE : Si le marchand, ou l'intermédiaire, en Angleterre, achète pour $800 de marchandises en Allemagne, et les vend $1,000 à un importateur canadien, soit une augmentation de 25 pour 100, la différence entre le prix qu'il a payé et le prix qu'il a vendu, doit être considérée, d'après les instructions de la circulaire, c'est bien cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : La valeur de la marchandise doit être augmentée de 25 pour 100, et cela équivaut à une augmentation de 33⅓ pour 100 sur le prix d'achat. Or il ne se fait jamais de profit de 33⅓ pour 100, sur les ventes en gros.

M. CLARKE : Ces 25 pour 100 comprennent la plus-value donnée à la marchandise achetée sur le continent, amenée en Angleterre et vendue au Canada, et peuvent comprendre aussi les assurances, le transport, l'emballage et le reste.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici un article d'un dollar, et pour être admis à participer au tarif de faveur, sa valeur a dû être augmentée de 25 pour 100 par la main-d'œuvre anglaise. Retranchez ces 25 pour 100 et il restera 75 cents, comme prix de l'article sur le continent ; une augmentation de 25 cents sur 75 cents, équivaut à une hausse de 33⅓ sur le prix. Or, je répète que les marchands de gros ne réalisent jamais 33⅓ pour 100 sur leurs ventes, ni rien d'approchant. Je crois que dans les tissus la main-d'œuvre représente environ 33⅓ pour 100 de la valeur de l'article. Ainsi en augmentant la valeur d'un produit de 25 pour 100, on en augmente le prix de 33⅓ pour 100.

M. CLARKE : Je dis que si le marchand ou l'intermédiaire anglais fait venir pour $800 de marchandises du continent et les vend $1,000 à un marchand canadien, il a ajouté 25 pour 100 à leur valeur, coformément aux instructions contenues dans la circulaire publiée par l'honorable ministre, et il a droit de jouir des avantages du tarif différentiel, bien que la main-d'œuvre anglaise n'ait en rien contribué à augmenter la valeur de ces marchandises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela serait un vol pur et simple.

M. KEMP : C'est ce que nous disons.

M. CLARKE : Nous disons aussi que le département, par sa circulaire de 1897, autorise cette fraude.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député peut-il indiquer un moyen de l'empêcher ?

M. CLARKE : Nous demandons au ministre de le trouver.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député n'est pas satisfait des moyens que nous employons, et maintenant que nous les lui avons expliqués, il me semble que nous avons bien le droit de lui demander de nous en indiquer de meilleurs, s'il en connait. Il voudrait que nous exigions un affidavit au lieu d'une simple déclaration. Ce moyen nous l'avons essayé et nous y avons renoncé. Il n'en a pas d'autre à nous proposé et il se borne à attaquer la préférence. Cela ne nous regarde pas. Le devoir du département est d'administrer la loi telle que le parlement, dans lequel sont compris les honorables députés de l'opposition, l'a faite. Le parlement a déclaré : Nous voulons accorder une préférence à l'Angleterre, nous voulons que les marchandises fabriquées dans ce pays soient admises au Canada à des conditions plus avantageuses que celles qui sont fabriquées dans d'autres pays.

Puisque telle est la loi, il ne nous reste qu'à l'appliquer et nous faisons de notre mieux pour empêcher les marchandises étrangères de jouir illégalement des avantages de ce tarif. J'ai communiqué à l'honorable député toutes les formules, les règles et règlements, et je crois que nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire sans trop gêner le commerce. Je remercierai les honorables députés de la gauche s'ils veulent bien m'indiquer un autre moyen que nous pourrions employer.

M. CLARKE : Les honorables ministres ont enfin suivi nos conseils et se sont décidés à imposer une surtaxe. Cela a pris du temps, mais enfin, ils y sont venus. L'honorable ministre des Douanes me permettra de lui citer un passage de la circulaire qu'il a publiée en 1897, qui vient à l'appui de nos prétentions :

> En déterminant la valeur de la main-d'œuvre anglaise qui entre dans la production d'articles fabriqués dans le Royaume-Uni, en partie avec des matériaux importés, l'importance de cette main-d'œuvre pourra être calculée d'après la valeur de l'article fabriqué et prêt à être expédié, au lieu de production, en en déduisant la valeur au moment de son arrivée dans les limites du Royaume-Uni, représentée par les différentes parties qui composent cet article, et qui proviennent de pays n'étant pas admis à jouir des avantages du tarif différentiel.

Ce paragraphe ne peut avoir qu'une signification qui est celle-ci : Si les marchandises sont vendues, pour être exportées au Canada, 25 pour 100 de plus que ce qu'elles ont coûté sur le continent, lors de leur importation en Angleterre, la différence entre le prix qu'elles ont payées et celui auquel elles ont été vendues, représentera la main-d'œuvre anglaise, bien qu'on n'y ait peut-tre pas mis pour un pour cent de main-d'œuvre, anglaise ou autre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a aussi un exemplaire de la dernière circulaire, que je lui ai donné l'autre jour. Il y est dit que la valeur de la marchandise devra avoir été augmentée d'un quart.

M. CLARKE : Non ; l'honorable ministre ne persistera pas dans cette prétention une fois que cette circulaire aura été lue.

Le MINISTRE DES DOUANES : A quelle partie faites-vous allusion ?

M. CLARKE : Je parle de ce qui était en vigueur en 1897.

Le MINISTRE DES DOUANES : Parlez de ce qui est actuellement en vigueur. J'ai ici la formule de la circulaire officielle :

Formule de certificat qu'il faut écrire, imprimer ou étamper sur les factures de tous les articles, à part les sucres bruts et raffinés, destinés à l'importation et admis au bénéfice du tarif de préférence anglaise du Canada, quand elles sont signées par une autre personne qu'un exportateur.

1. (Je).. .. .. .. .. .. .. certifie par les présentes que je suis (2).. .. .. .. .. ..de (3).. .. ..... l'exportateur (s) des articles portés sur cette facture, et que je suis dûment autorisé à faire et signer ce certificat au nom dudit exportateur (s).. .. .. .. .. ..

Il est à ma connaissance personnelle et je certifie par les présentes que cette facture de la part dudit (4).. .. .. .. .. ..à (5).. .. .. .. s'élevant à (6).. .. .. ..est exacte ; que tous les articles mentionnés dans ladite facture sont *bona fide* le produit ou la fabrication de l'un ou de plusieurs des pays suivants, savoir :..... (7).. .. .. .. .. .. .. .. et que la majeure partie de chaque article qui figure dans cette facture est le produit de la main-d'œuvre accomplie dans l'un ou plusieurs de ces pays, dans une proportion pour chaque article de pas moins d'un quart de sa valeur, dans son état actuel, prêt pour l'exportation au Canada.

(Signé).. .. .. .. .. ..

Daté à.. .. .. .. .. ..ce.. .. .. .. ..189 .

Voilà la déclaration qu'ils sont obligés de faire. Il faut qu'il y ait au moins un quart de la valeur de l'article. Si cet article est d'origine allemande, il faut que 25 pour 100 de sa valeur soit le résultat de l'industrie anglaise. Supprimez cet appoint, et l'article ne vaut plus que 75 cents. Le montant de 75 cents et de 25 pour 100 de cette somme ne donne pas un dollar, mais 33⅓ pour 100 donne un dollar. Une réduction de 25 pour 100 équivaut à une augmentation de 33⅓ pour 100.

M. CLARKE : Je n'ai pas cette circulaire.

M. TAYLOR : Il n'y pas de différence entre cette circulaire et celle qu'a lue l'honorable député (M. Clarke). Si un exportateur en Angleterre achète des marchandises allemandes sur lesquelles il réalise 25 pour 100 de profit, il faut faire cette déclaration, car le 25 pour 100 équivaut à la peine qu'il doit se donner pour acheter et revendre. Cela revient à dire que l'on a pas ajouté 25 pour 100 à la valeur de cet article ainsi exporté par des marchandises ou du travail d'origine anglaise entrant dans sa fabrication. Sa valeur a été augmentée de 25 pour 100 seulement par l'achat que l'on en a fait en Allemagne, l'importation en Angleterre et l'exportation au Canada. L'exportateur peut donc signer cette déclaration et c'est ce qui se fait tous les jours. Le marché est inondé de marchandises allemandes qui bénéficient de ce traitement privilégié, sans que leur valeur ait été augmentée par un complément de main-d'œuvre ou l'addition de matériaux en Angleterre, si ce n'est ce que représente l'empaquetage, l'estampillage.



M. SPROULE : L'honorable ministre nous a communiqué la formule de déclaration que les exportateurs doivent signer, et il nous a expliqué de quelle manière ils estimaient l'augmentation de valeur. La circulaire stipule que si l'augmentation dans la valeur de l'article excède 25 pour 100 du coût de cet article à l'exportateur étranger, ce seul fait suffit pour le justifier de faire cette déclaration.

M. KEMP: Le ministre a une manière très ingénieuse d'expliquer que 25 pour cent enlevé est égal à 33⅓ pour cent ajouté, mais il n'y a pas un exportateur sur mille qui comprend la chose de cette manière. Il comprend la chose de la même manière que le député de Toronto-ouest, lorsqu'il dit que si $800 est la valeur des marchandises achetées en Allemagne et qu'elles se vendent $1000 dans ce pays, la différence de $200 est considérée comme étant les 25 pour cent. Cependant, si la valeur des marchandises est de $800, l'exportateur anglais peut estimer ses profits à une certaine somme, leur transport et leur empaquetage à une autre somme, et il est possible qu'il n'entre pas un pour cent de main-d'œuvre anglaise dans la fabrication de ces articles, sous l'empire des règlements en vigueur dans le ministère des Douanes de ce pays. L'argument invoqué par le ministre semble démontrer qu'il existe des fraudes et je suis persuadé quil n'osera pas nier que les règlements actuels favorisent la fraude et permettent l'entrée au Canada de marchandises européennes qui bénéficient illégalement du tarif privilégié. Quant à la quantité qui entre de cette manière, il est difficile de le dire et elle est passablement indéfinie. Après avoir admis que des fraudes existent et que nous avons raison de nous plaindre, l'honorable ministre nous dit : Que feriez-vous à notre place? Mais est-ce à l'opposition de lui indiquer sa conduite ? Ce tarif privilégié n'est-il pas l'œuvre du gouvernement et n'est-il pas de son devoir de trouver les moyens de surmonter cette difficulté que nous avons signalée ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est possible, mais si l'honorable député possède un moyen de faire cesser ces prétendues fraudes—car je ne suis pas prêt à admettre qu'elles existent, tout au moins dans la proportion qu'il a indiqué—son esprit de patriotisme et son désir de faire respecter la loi devraient être assez forts pour l'amener à me faire connaître le remède qu'il croit devoir appliquer au mal. Lui et ses amis n'ont rien proposé. Nous faisons de notre mieux, et cela ne leur suffit pas, mais pour ma part, je ne connais pas de meilleure ligne de conduite à suivre. L'année dernière, lors de mon voyage en Angleterre en compagnie de mon secrétaire, nous avons rencontré un grand nombre de marchands. Un jour nous reçumes une nombreuse députation de commerçants et d'expéditeurs, qui étaient venus nous voir dans le but de dis-

cuter un projet de loi de faillite. J'ai profité de la circonstance pour essayer de constater s'il se commettait de nombreuses infractions relativement à notre tarif différentiel. Je m'adressais à des expéditeurs d'une haute respectabilité, dont on ne pouvait mettre la parole en doute. Toute fraude commise par des maisons rivales était de nature à leur nuire sur le marché canadien, et il était de leur intérêt de m'en informer. Mais ils me répondirent qu'ils ne croyaient pas que la chose se pratiquât. Mon secrétaire, qui est au courant des affaires du département, visita quelques-unes des maisons intéressées dans le commerce canadien, mais ne put rien découvrir à ce sujet.

M. CLARKE : Ces grands expéditeurs et marchands ont reçu la circulaire qui stipule que les profits de l'entremetteur doivent être considérés comme équivalant le complément de main-d'œuvre anglaise. Il n'y avait aucune fraude de leur part dans l'interprétation de la circulaire du ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : On peut réaliser un bénéfice de 33⅓ pour cent dans une pareille transaction.

M. CLARKE : Si notre prétention est exacte, tout ce que ces marchands auraient pu dire relativement à la fraude commise, c'est que l'on trompait ordinairement le peuple canadien en appelant cette mesure un tarif favorable aux produits anglais, alors que les marchandises importées sous l'empire de ce tarif privilégié ne contiennent pas pour un dollar de main-d'œuvre anglaise.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils étaient d'avis que, règle générale, la mise en vigueur de ce tarif ne donnait lieu à aucune fraude. Nous avons fait des recherches personnellement et dans certains cas nous nous sommes assurés les services des membres du personnel du commissariat. Maintenant, je me permettrai de faire remarquer que cette discussion s'éloigne considérablement de la question soumise au comité et qui consiste en un crédit destiné à solder les appointements des fonctionnaires, qui doivent être payés. C'est pourquoi le comité pourrait maintenant voter le montant demandé, pourvu que je le dépense convenablement, ce que je vais m'efforcer de faire.

M. CLARKE : C'est le moment pour nous de demander à connaître le nombre de saisies résultant de fraudes. Je crois que l'honorable ministre a promis de produire cet état ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il ne me sera peut-être pas facile d'obtenir un état comprenant plusieurs années.

M. CLARKE : Ce sera suffisant pour les deux ou trois dernières années.

M. BLAIN : Une députation envoyée par les fabricants d'huile de lin du Canada a eu une entrevue avec le ministre dans le but de se plaindre que l'on importait de l'huile étrangère à titre de produit anglais sous l'empire du tarif privilégié. L'honorable ministre a-t-il décidé de faire cesser cet état de choses qui cause un tort considérable à ces fabricants ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que nous avons essayé d'obtenir des renseignements de la part de ceux qui fabriquent cette huile, et ces renseignements ne s'accordent pas avec les dires de nos amis d'ici. J'ai compris que la somme de travail requise pour broyer la graine et en extraire l'huile ne représentait pas 25 pour 100 de la valeur de cette dernière, mais si une certaine qualité de graine venant d'un pays ayant droit au traitement privilégié entrait dans la fabrication de cette huile, cela, joint au coût de la fabrication, lui permettrait de bénéficier du privilège. Je crois qu'ils reconnaissaient employer une certaine quantité de graine de lin venant de la république Argentine, mais que la proportion d'autre graine était suffisante pour leur permettre de bénéficier du traitement privilégié, tandis que nos marchands canadiens prétendaient qu'ils se servaient uniquement de la graine de lin venant de la République Argentine, car le mélange aurait eu pour résultat de diminuer la valeur de l'huile, ce qui était contraire à leurs intérêts. Nous n'avons pu découvrir laquelle des deux parties avait raison, et je n'ai guère entendu parler de l'affaire depuis, de sorte que j'ignore si nos amis les fabricants d'huile de graine de lin se croient encore lésés. C'est là une des questions les plus difficiles que nous ayons eu à décider.

M. McGOWAN : Existe-t-il un moyen de s'assurer s'il entre d'autre graine de lin que celle de la République Argentine dans la fabrication de cette huile ? Le ministre admet, je suppose, qu'il n'entre pas pour 25 pour 100 de main-d'œuvre anglaise dans sa fabrication.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. McGOWAN : Ils répondent à cette objection en disant qu'il entre un peu de graine de lin de provenance anglaise dans sa fabrication, et l'honorable ministre accepte cette explication.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons fait des enquêtes à ce sujet et je crois que les fabricants anglais prétendent que la quantité de graine de lin venant de l'Inde qui entre dans sa fabrication, jointe aux frais de production, sont suffisants pour lui permettre de bénéficier du traitement de faveur.

M. McGOWAN : Pourriez-vous dire en examinant l'huile qu'il est entré de la graine de lin venant de Calcutta dans sa fabrication ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne le puis, et j'ignore si nos experts le pourraient. Mon honorable ami (M. McGowan) est-il en mesure de le dire ?

M. McGOWAN : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député est incapable de le dire, il doit en être de même pour nos experts. C'est une question difficile, et nous avons fait tout notre possible pour la résoudre.

M. McGOWAN : J'ignore ce qui a lieu au sujet des autres articles mentionnés par l'honorable député de Toronto, mais quant à l'huile de lin, je suis convaincu que l'on fraude le revenu à l'abri de ce tarif privilégié. Le ministre dit que la main-d'œuvre anglaise qui entre dans sa fabrication ne représente pas 25 pour 100, et qu'elle doit contenir suffisamment de graine de provenance anglaise pour combler la différence. Or, je puis lui dire qu'il n'en est pas ainsi. Cette huile n'a pas 25 pour 100 de travail anglais, et il n'entre dans sa fabrication aucun graine de lin venant de Calcutta. Il me semble que le ministère devrait prendre la peine de s'assurer s'il est trompé ou non à ce sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les colonies britanniques ont droit à ce traitement privilégié et la graine de lin récoltée dans l'Inde en bénéficie.

M. McGOWAN : Comment savez-vous qu'elle contient une certaine proportion provenant de graine de lin de Calcutta ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si elle n'en contient pas elle ne peut bénéficier du tarif privilégié.

M. McGOWAN : Cela revient à la même chose.

Le MINISTRE DES DOUANES : La main-d'œuvre nécessaire à sa fabrication doit être prise en considération comme celui de la fabrication en Angleterre. On prétend que la valeur de ces deux opérations réunies lui donne droit au traitement privilégié.

M. McGOWAN : Ont-ils jamais fourni quelques renseignements sur la proportion de graine de Calcutta qui entre dans l'huile ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. McGOWAN : Dans ce cas, j'aimerais que cette preuve serait déposée sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député veut bien consentir à venir à mon bureau, je me ferai un plaisir de lui indiquer les efforts que nous avons faits pour en arriver à une décision sur cette question. Je sais que ceux de nos commerçants qui connaissent la question ne partagent pas la manière de voir des fabricants anglais.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que l'on a constaté que les renseignements fournis par les fabricants canadiens étaient inexacts ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il vaut mieux dire que le ministère a été incapable jusqu'à présent d'en arriver à une décision sur ce point.

M. BLAIN : Comme le ministre a demandé qu'on lui aide à surmonter cette difficulté, je me permettrai de lui faire remarquer que les fabricants d'huile de lin lui ont donné de précieux renseignements à ce sujet. Voici un des passages :

> M. Paterson nous a alors demandé quel remède nous pouvions proposer. Nous avons suggéré que tous ceux qui feraient une semblable déclaration soient obligés d'indiquer en détails la provenance des matériaux servant à la fabrication des marchandises.

C'est-à-dire que l'on vous demandait de modifier la formule de votre certificat, de manière à obliger le fabricant d'huile de lin à indiquer la provenance de la graine de laquelle on extrayait l'huile en Angleterre avant de l'expédier dans ce pays.

Le ministre se propose-t-il d'adopter ces enseignements des fabricants, qui, j'en suis convaincu, empêchent cet article étranger d'envahir notre marché.

Le MINISTRE DES DOUANES : La chose mérite d'être étudiée.

M. SPROULE : L'honorable ministre devrait faire davantage. Si une certaine quantité de graine provient d'une colonie anglaise ayant droit au traitement privilégié, il devrait exiger une déclaration indiquant la proportion provenant d'une colonie et la proportion provenant d'un pays étranger.

M. BELL : Il ressort de la discussion qui a eu lieu ici, ce soir, que l'on avait raison de prétendre que des quantités considérables de marchandises allemandes, françaises et étrangères entraient dans ce pays, grâce à ce tarif privilégié. Le ministre des Douanes a virtuellement admis que ces accusations étaient bien fondées.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit qu'il pouvait entrer quelques articles.

M. BELL : Dans ce cas, quelles mesures le gouvernement a-t-il adoptées pour protéger le revenu ? Il pourrait s'en rapporter à un certificat qui n'a pas la force d'une déclaration, et quand le département sait par expérience que certaines maisons de commerce anglaises sont dans l'habitude de frauder le fisc continuellement. Il y quelques années, sous l'administration de mon honorable ami, une maison étrangère de Montréal fut convaincue d'avoir, durant plusieurs années, estimé trop bas la valeur des articles contenus dans ses factures, ce qui démontre bien qu'il n'y a aucune foi à ajouter à toute déclaration faite par une maison de commerce de ce caractère. Malgré cela, le ministre des Douanes nous a dit ce soir qu'il s'en était rapporté entièrement à la preuve que des gens de ce calibre lui avaient fourni sous forme de déclarations ou de certificats, alors qu'il savait à quoi s'en tenir sur leur compte. Après avoir entendu les remarques de l'honorable ministre, la Chambre ne peut en ar-

river à une autre conclusion que sous ce rapport le revenu et le pays sont absolument sans protection. Il y a déjà longtemps que l'on se plaint qu'un grand nombre d'articles de fabrication étrangère bénéficient du tarif privilégié établi en faveur de l'Angleterre, et ces articles comprennent des marchandises dont on ne peut raisonnablement augmenter la valeur après leur fabrication, tel que la coutellerie, la verrerie, certaines classes de tissus, les soieries, la mercerie, les chapeaux et bonnets, ainsi que plusieurs autres classes de marchandises. Tous ces articles entrent apparemment au Canada en qualité de marchandises anglaises, quand le ministre vient de nous dire que son département est loin d'être convaincu qu'elles le sont.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela. J'ai admis que quelques-uns de ces articles pouvaient entrer en fraude, mais je ne suis pas allé plus loin.

M. BELL : Quand le ministre admet la possibilité d'une pareille chose, et qu'il est incapable de découvrir quand la déclaration est frauduleuse ou non, il laisse supposer à la Chambre et au pays que toutes les entrées sont fausses, autant qu'il y est concerné.

Je ne dis pas qu'elles le sont toutes, car ce serait aller trop loin, mais il est évident que le ministre n'est pas en état, avec les moyens dont dispose son département, de donner une idée de la proportion de fraude qui se commet sous l'empire de ce tarif privilégié ; et comme l'a fait remarquer le député de Toronto, on est doublement encouragé à commettre cette fraude par le fait que les marchandises allemandes importées en qualité de marchandises anglaises au lieu de bénéficier d'une protection de 33⅓ pour 100 reçoivent un privilège équivalant à 66⅔ pour 100, ce qui est la différence entre la surtaxe sur les marchandises allemandes et le privilège sur les marchandises anglaises. Il est donc à craindre que cette fraude s'exerce sur une plus grande échelle à l'avenir que par le passé.

En traitant avec ces marchands malhonnêtes, le ministre ne songerait pas à accepter la déclaration faite par un contrebandier, et encore bien moins la simple assertion d'un homme qui fraude le revenu. Dans le cas d'un contrebandier, il n'ajoute pas foi à la bonne volonté ou aux bonnes intentions d'un homme qui est soupçonné de s'être rendu coupable d'actes criminels. Au contraire, il crée un service de surveillance dans son ministère, il réussit par ce moyen à empêcher la contrebande sur nos côtes. Après avoir été informé dans plusieurs circonstances, par les membres de cette Chambre, durant les dernières années, ainsi que par les importateurs, les marchands et autres personnes, que les fabricants allemands et français s'arrangeaient de manière à bénéficier des avantages du tarif privilégié adopté en faveur de l'Angleterre, est-il vrai de dire que le ministre des Douanes est obligé de reconnaître qu'il lui faut compter sur une simple formule de déclaration toute préparée et ajoutée à la facture, au bas de laquelle figurent les initiales d'un commis ou employé de l'expédition ? Il semble incroyable que le ministre ne se soit pas organisé de manière à se procurer des renseignements sur les marchés anglais, tel que Sheffield, Birmingham, Liverpool et Londres, où tout lui fait supposer qu'originent ces fraudes. A-t-il eu recours aux services d'un agent de police pour surprendre quelques-uns des coupables et les faire condamner à une pénalité suffisante pour faire comprendre à quoi l'on s'expose en enfreignant la loi, afin que cela ait pour effet de mettre fin à ces illégalités? Je dois conclure des paroles du ministre qu'il n'a rien fait pour faire punir ceux qui se livrent à ce commerce illicite, et j'aimerais qu'il nous donnerait plus de détails à ce sujet. Il a admis qu'une certaine proportion des entrées étaient fausses. Il a l'habitude d'envoyer des agents aux Etats-Unis et ailleurs au sujet des factures sur lesquelles les articles ne sont pas estimés à leur juste valeur. Une partie du personnel de son ministère se compose d'experts dans la fabrication d'articles que l'on a l'habitude d'estimer au-dessous de leur valeur réelle, et bien qu'il connaisse les fraudes auxquelles ce tarif différentiel donne lieu, et qu'il soit pour ainsi dire forcé de l'admettre, je suis surpris de constater que jusqu'à présent il n'a pris aucune mesure pour faire punir les coupables et mettre fin à ces fraudes. Le pays approuvera certainement toute dépense raisonnable qu'il pourra faire pour protéger nos fabricants et nos commerçants honnêtes en voyant à ce que les étrangers ne bénéficient pas de l'avantage que nous avons si généreusement accordé à la mère patrie. Si pour prévenir ces fraudes qui se commettent au détriment du revenu, par l'entremise de ce tarif différentiel, l'honorable ministre voulait déployer l'énergie dont il a fait preuve quand il s'est agi de mettre fin à la contrebande sur nos côtes, il peut être certain que la Chambre appuierait ses efforts.

Il n'y a rien de plus désagréable que de constater que ce sont les étrangers qui bénéficient de ce traitement privilégié que le Canada a accordé à la mère patrie, et cela au détriment des fabricants et des ouvriers canadiens. Il se peut que l'honorable ministre ne tienne pas à mettre la Chambre dans ses confidences. Il a peut-être pris quelques mesures dans ce sens, qu'il ne veut pas faire connaître, de crainte de nuire à leur succès. Dans ce cas, je ne veux pas insister indument, mais je suis sous l'impression que tout en étant convaincu que nous sommes joués, l'honorable ministre se contente de sourire au lieu d'agir. Il est pris dans une impasse et il voudrait que l'opposition lui aiderait à en sortir. Voilà quelle impression m'a laissée sa conduite. Ce ministre énergique, faisant partie d'une administration encore plus énergique, a admis qu'il avait été joué et il n'a pas cherché à se défendre. Il a admis

que si ces maisons étrangères d'Angleterre voulaient continuer à nous expédier des marchandises de ces différentes classes, il ne voyait pas ce qu'il pourrait faire, et il était tout à fait disposé à nous demander de lui indiquer la ligne de conduite à suivre. Veut-il nous laisser entendre par là que l'application de ce privilège entraîne des difficultés insurmontables, qu'il y a épuisé tout son savoir ainsi que celui des employés de son ministère ? Est-ce là l'attitude qu'il adopte ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. BELL : Tant mieux, mais dans ce cas, voudrait-il nous faire connaître ce qu'il entend faire? Ce n'est guère satisfaisant pour le peuple de ce pays de savoir qu'il est volé par des étrangers qui sont assez habiles pour bénéficier des avantages d'un tarif différentiel qui n'a jamais été censé s'appliquer à leurs produits. Les contribuables canadiens ne toléreront pas longtemps à la tête du ministère des Douanes un ministre qui admet ne pouvoir remédier à cet état de choses, et il me semble qu'il devrait être facile de trouver un moyen de faire punir ceux qui enfreignent ainsi nos lois fiscales. Les centres commerciaux d'où nous viennent ces factures suspectes sont peu nombreux, et il n'y a qu'un nombre limité de maisons d'affaires qui se livrent à ce genre de commerce ; n'y aurait-il pas moyen d'exercer une surveillance sur leurs affaires ? Le gouvernement ne pourrait-il pas se procurer une preuve de leurs culpabilité quand bien même devrait-il pour cela s'adresser aux employés de ces maisons ? De cette manière, les coupables pourraient être condamnés et le ministre pourrait préparer une liste des exportateurs britanniques dont les déclarations ne devraient être acceptées dans aucun bureau de douanes sous sa juridiction.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable préopinant fait erreur quand il prétend que le ministre des Douanes a admis que tout ce que l'on a dit au sujet de ces factures fausses, grâce auxquelles les marchandises allemandes et européennes jouissent avantages du tarif différentiel, était vrai. Tout le discours de l'honorable député est basé sur cette présomption d'admission qui n'existe pas. Le ministre des Douanes a simplement dit qu'il était possible que des factures fausses aient été envoyées et que des marchandises aient été entrées en fraude. Quel que soit le mode de taxation, il y aura toujours quelqu'un qui réussira à éviter de payer. Si vous avez des droits différents imposés sur des articles de même nature, la difficulté de les percevoir sera plus considérable et la tentation de les enfreindre encore plus grande. Mais je considère que l'on a tort de continuer cette discussion en posant en principe qu'il existe tout un système de fraude à ce sujet. Je ne suis pas aussi bien renseigné sur cette question que le ministre des Douanes, mais j'en sais assez pour pouvoir dire avec lui que ces fraudes sont loin d'être aussi nombreuses que l'on veut bien le supposer et je vais expliquer pourquoi. Le ministre des Douanes nous a dit qu'il s'était adressé à des commerçants de la plus haute reepectabilité en Angleterre à ce sujet, ces hommes avaient intérêt à dénoncer ceux qui faisaient ce commerce illicite afin de les arrêter, et tout ce qu'il a pu apprendre, c'est que cette fraude ne devait pas être pratiquée sur une bien grande échelle.

Parmi les nombreuses personnes qui sont venues me voir au sujet du tarif, il y en avait plusieurs qui croyaient que les marchandises allemandes entraient en fraude au pays sous le nom de marchandises anglaises. Mais je ne crois pas trop m'avancer en disant que dans la majorité des cas, lorsque je leur ai demandé si elles avaient des raisons sérieuses pour justifier cette impression—car ce n'était qu'une impression—et si elles pouvaient me citer des faits, elles ont toujours été incapables de le faire. Ce n'était pas des renseignements de nature à leur causer des ennuis que nous leur demandions, nous leur disions simplement : Donnez-nous le moindre indice pouvant nous mettre sur la voie : faites-nous connaître vos opinions à cet égard ; tout cela sera confidentiel, et nous nous ferons un plaisir de nous assurer de l'exactitude de ces faits si possible. Je dois dire que la majorité de ceux qui croyaient à l'existence de fraudes gigantesques sous ce rapport, sont maintenant portés à croire qu'ils étaient dans l'erreur. Quelques-uns étaient d'avis que les restrictions devaient être plus grandes—je ne dis pas qu'ils approuvaient le tarif différentiel dans son ensemble—mais je crois que les hommes d'affaires sont sous l'impression que les fraudes ne sont pas aussi nombreuses qu'on semble le supposer et qu'au contraire la loi est respectée. Il peut se commettre des fraudes—il y a la tentation. Mais je sais, d'un autre côté, que le ministre des Douanes s'est efforcé de mettre à profit tout renseignement qui lui a été fourni par les marchands. Chaque fois qu'on l'a mis sur une piste, il l'a suivie jusqu'au bout afin de savoir à quoi s'en tenir.

Le député de Pictou (M. Bell) a raison de prétendre que dans les cas de marchandises estimées au-dessous de leur valeur, c'est l'habitude du ministère des Douanes d'envoyer des agents à l'étranger, si l'on a des motifs de croire qu'il se commet des fraudes même peu importantes. Dans des cas de cette nature, c'est le devoir du ministère d'envoyer ses employées au dehors afin de voir à protéger le revenu. Tout en admettant avec le ministre des Douanes qu'il est possible et même probable que l'on réussisse quelquefois à éluder les lois fiscales, je suis cependant sous l'impression que dans le cas du tarif différentiel les fraudes ne sont pas aussi communes que l'on se plaît à le dire, et tous les hommes d'affaires canadiens qui ont étudié

la question partageront ma manière de voir sur ce point. Si dans aucun cas un citoyen canadien ou un étranger veut bien nous fournir des renseignements de nature à nous permettre de découvrir quelque chose, rien ne sera épargné pour obtenir une enquête complète à ce sujet. Nous sommes tous animés du même désir. Nous voulons que seules les marchandises de fabrication anglaise jouissent de ce traitement privilégié. C'est là la raison pour laquelle le ministre des Douanes se dit prêt à accueillir les renseignements que l'on voudra bien lui donner. Quand des marchands m'ont parlé de ces fraudes, je leur ai demandé de nous fournir les renseignements, alors ils ont été obligés d'avouer qu'ils étaient incapables de le faire et nous avons dû renoncer à nos recherches. Si aucun marchand dans la Chambre ou au dehors voulait bien nous donner les renseignements nécessaires pour nous permettre d'agir, je dis avec le député de Pictou (M. Bell) qu'il serait de notre devoir de tout mettre en œuvre pour découvrir les coupables et voir à ce que ce privilège ne s'applique pas à d'autres qu'aux marchandises anglaises.

M. SPROULE : L'erreur que commet le ministre des Finances me paraît consister dans le fait d'appeler ceci une fraude. Que fera tout exportateur ayant devant lui cette formule de déclaration ? Elle est accompagnée d'instructions adressées au percepteur ou à l'inspecteur, dans laquelle on dit à ce fonctionnaire qu'en estimant la valeur de ces marchandises, s'il constate que l'on a ajouté 25 pour cent à ce qu'elles ont coûté dans le pays où elles ont été achetées en premier lieu, elles doivent bénéficier du tarif privilégié. Si l'exportateur signe cette déclaration et que les marchandises sont acceptées, il ne croit pas avoir commis une fraude et au fond il a raison. Il s'est conformé aux exigences de la loi, et il a suivi les règlements établis par le ministère des Douanes. Mais le gouvernement en est rendu au point qu'il lui faut admettre que ce tarif différentiel est inapplicable, qu'il est incapable d'en réserver le bénéfice aux marchandises de provenance anglaise, et malgré son impuissance évidente, il ne cherche ni à abroger la mesure, ni à la modifier, et il laisse peser cette injustice sur le peuple anglais comme sur le peuple canadien. Nous sommes incapables disent-ils, de trouver les moyens de l'appliquer et l'opposition ne veut pas venir à notre aide. C'est à peu près là la situation. Le ministre des Finances nous dit qu'ils ont parlé à des hommes d'affaires respectables. Quels sont ces hommes? Ce doivent être des marchands qui importent et exportent ces mêmes marchandises, et qui sont intéressés à faire des affaires dans le même genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député (M. Sproule) veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que j'ai dit que de tous les fabricants qui sont venus me voir pour essayer de faire hausser les droits, et qui m'ont fait connaître leur impression au sujet des marchandises allemandes qui entrent au Canada grâce à ce tarif privilégié établi en faveur de l'Angleterre, je n'en ai pas trouvé un seul qui, sur nos instances de nous fournir des renseignements, ait pu nous indiquer un seul cas dans lequel ces fraudes aient eu lieu.

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé de maisons de commerce jouissant d'une haute réputation qui auraient été consultées à Londres, Angleterre, et le ministre des Douanes a fait la même chose. S'il avait dit que c'était des fabricants——

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fabricants dont j'ai parlé demeurent au Canada.

M. SPROULE : N'avons-nous pas indiqué au ministre en maintes circonstances comment cela pourrait se faire ? Le ministre des Douanes n'a-t-il pas lui-même admis que cela pouvait se faire de cette manière ? Malgré cela, il n'a pas l'intention d'amender la loi ou de la révoquer.

M. MONK : Le ministre des Douanes doit comprendre qu'il est difficile de laisser adopter un crédit aussi important sans obtenir de sa part des explications complètes sur ce qu'il entend faire pour prévenir ces fraudes. Il ne peut y avoir de doute que des fraudes ont été commises. J'ai moi-même entendu dire plus d'une fois à Montréal que des marchandises allemandes avaient été introduites au Canada sans tenir compte des dispositions de cet article du tarif que l'honorable ministre connaît si bien. Nous sommes donc en droit de demander au ministre des Douanes une déclaration nette et précise sur ce qu'il entend faire pour protéger les fabricants d'huile de lin, et pour prévenir la répétition de ces fraudes à l'avenir. Il lui faut faire connaître ses intentions à la Chambre. S'il est en frais de prendre des mesures qu'il croit dans l'intérêt public de ne pas dévoiler, qu'il nous dise au moins quelle est la proportion de cette forte augmentation de $80,000 qu'il entend employer pour empêcher ces fraudes.

Dans ces circonstances, je suggère que ce crédit soit réservé jusqu'à ce que nous ayons obtenu du ministre cette déclaration catégorique à laquelle, suivant moi, le public a droit. Je propose que le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais non, M. le président, pas encore. Non seulement faut-il que je fasse voter ces crédits ce soir, mais le ministre de la Marine et des Pêcheries attend pour soumettre son propre budget. Sans doute, l'honorable député ne parle pas sérieusement lorsqu'il propose que ce comité lève sa séance. Il était peut-être absent de la Chambre lorsque j'ai donné des réponses catégoriques à toutes ces questions dans le cours de la séance. Je n'ai

pas fait autre chose. Il trouvera mes réponses dans les Débats, et je suis persuadé qu'il en sera satisfait. Mais il ne se pratique pas beaucoup de fraudes à l'encontre du tarif différentiel, au prix de ce qu'il s'en commet à l'encontre du tarif général. J'ai reconnu qu'il pouvait se commettre des fraudes ; mais je vais plus loin, et je dis qu'il se pratique des fraudes, et qu'il s'en pratique en grand nombre, à l'encontre du tarif général. Nous le savons, car nous saisissons les marchandises, et il nous faut nous prononcer sur les cas. Nous avons des employés spéciaux au Etats-Unis qui voyagent pour se rendre compte des valeurs. De temps à autre il vient à ma connaissance des cas de fraude, d'évaluation des marchandises au-dessous de leur valeur, qui ont été pratiqués systématiquement pendant trois ans. Et dans ces cas, non seulement forçons-nous les coupables à payer les pleins droits pour les trois années, mais nous imposons les amendes pour les trois années. Il y a un grand nombre de ce cas qui se produisent en fraude du tarif général.

M. MONK : Des cas de fraude ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, à l'encontre du tarif général. Vous ne pouvez les empêcher.

M. MONK : Y a-t-il eu des saisies pour infractions en fraude du tarif différentiel ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je le crois ; mais il est loin d'y en avoir eu autant qu'en fraude du tarif général sur les marchandises à provenance des états voisins ; et nous cherchons à obtenir là-bas tous les renseignements qu'il est possible. Nous opérons saisie sur saisie ; il en a toujours été et il en sera toujours ainsi.

M. KEMP : Le ministre a, dit-il, des agents dans toute l'étendue des Etats-Unis qui le renseignent. Combien de ces agents le gouvernement a-t-il maintenant ou a-t-il jamais eu aux Etats-Unis, ou en Angleterre, en Allemagne ou en France ? Combien d'agents avez-vous eus s'enquérant des faits par rapport au tarif différentiel ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas un seul, et je ne me propose pas de faire les frais d'en envoyer un tant que je ne serai pas plus convaincu qu'il se commet des fraudes. Je ne crois pas que les actes en fraude du tarif différentiel soient assez nombreux pour me justifier d'avoir des agents spéciaux en Angleterre.

M. KEMP : Les Américains seraient-ils moins honnêtes que les Européens ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Notre commerce avec les Etats-Unis est considérable, et nous avons nos agents là-bas. Comme je l'ai dit, il se produit cas sur cas de fraudes, de fausses évaluations, sur lesquels nous avons à nous prononcer. Quant au tarif général, prenez les précautions que vous voudrez——

M. PATERSON.

Une VOIX : Quelles précautions prenez-vous ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a d'abord la facture ; puis, la nouvelle déclaration que j'ai introduite. L'ancienne déclaration consistait dans les mots " certifié exact " C'était tout ce qu'il y avait sur la facture. Le marchand traverse les lignes et y achète des marchandises à 30 pour 100 d'escompte. La facture nous arrive " certifiée exacte ". En ce qui regarde le vendeur et l'acheteur, cette facture est parfaitement en règle, mais elle ne l'est pas au point de vue du fisc, car les droits doivent être perçus sur les marchandises au prix qu'on en demande lorsque la vente s'en fait pour distribution dans le pays étranger. Nos marchands avaient pris l'habitude de faire la déclaration du prix qu'eux payaient dans le pays de production. Vous leur faisiez observer que les marchandises étaient évaluées au-dessous de leur valeur réelle et ils répondaient qu'ils n'en savaient rien. Alors, nous avons dit : Il se trouve quelqu'un qui le sait, l'homme qui vend les marchandises, et nous lui ferons certifier du prix.

Ainsi, nous avons une déclaration du vendeur qui nous sert dans les cas de saisie où l'acheteur déclare qu'il n'avait pas d'idée que les marchandises fussent estimées au-dessous de leur valeur réelle. Notre recours n'est pas contre le marchand étranger ; il est hors de notre atteinte ; mais les marchandises sont sous la main, et nous en opérons la saisie. Il serait oiseux de prétendre qu'il n'y a pas de fraudes en infraction du tarif différentiel ; il peut s'en commettre, mais ce n'est rien en comparaison de celles en infraction du tarif général. Il me faut bien reconnaître que les fraudes à l'encontre du tarif différentiel sont dans l'ordre des choses possibles ; mais si vous voulez que je vous dise franchement mon opinion à ce sujet, je pense qu'elles se réduisent à fort peu de chose en comparaison de ce qu'il s'en commet à l'encontre du tarif général. J'ai parlé un peu plus longuement peut-être qu'il n'était nécessaire. Il nous faudrait avancer un peu plus vite. Nous avons besoin de cet argent ; c'est pour payer nos employés. Vous êtes d'avis que nos employés, quelques-uns d'entre eux du moins, devraient recevoir des appointements un peu plus élevés qu'ils ne reçoivent aujourd'hui. Nous demandons plus d'argent pour les payer, pour ouvrir de nouveaux bureaux, afin de ne pas être débordés par les affaires qui augmentent sans cesse.

M. BLAIN : Lorsque le ministre fut en Angleterre l'année dernière, il s'efforça, comme il nous l'a dit, de découvrir s'il s'était commis des fraudes sous l'empire de ce tarif différentiel. Dans le cours du débat il y a un an, l'affaire lui fut signalée, et un passage d'un journal anglais fut lu en Chambre. Je me propose de le lire de nouveau, et je prierais le ministre de me dire si pendant son séjour en Angleterre il a pu s'assurer au-

près du rédacteur du journal en question de l'exactitude des faits qui y sont énoncés.

Comment les étrangers volent le Canada.

Depuis que le Canada a accordé un tarif de préférence à l'Angleterre, l'Allemagne et d'autres pays du continent ont expédié en Angleterre des quantités considérables de tissus pour les exporter ensuite au Canada, après leur avoir donné un prétendu "fini," afin de pouvoir les faire passer comme marchandises faites en partie dans les manufactures anglaises. Dans quelques cas le "fini" qu'on a donné aux marchandises consiste seulement à leur enlever les marques allemandes, françaises ou autrichiennes, de les envelopper d'une autre façon, et de les nommer et marquer en anglais. C'est dans les tissus que ce système se pratique le plus en grand.—(Belfast "News," 23 janvier 1902.)

Cet extrait fut lu dans le cours de la discussion qui eut lieu ici, en une précédente occasion, au sujet de cette même question. L'honorable ministre, lors de son voyage dans la mère partie, a dû assurément juger la chose d'assez d'importance pour aller trouver le rédacteur de ce grand journal, et découvrir s'il publiait des articles sans aucun fondement, comme le ministre l'a dit. C'est bien ce qu'il aurait dû faire pour la protection des manufacturiers de notre pays et en vue des plaintes qui ont été formulées dans la Chambre et dans la presse de tout le pays. Cet article dit que des tonnes et des tonnes de marchandises sont expédiées d'Allemagne en Angleterre, y subissent de légères modifications dans les étiquettes, etc., et sont ensuite exportées sur le Canada à la faveur du tarif différentiel. Assurément l'honorable ministre a dû juger l'affaire d'assez de conséquence pour mettre quelque agent spécial à l'œuvre ici et dans la mère patrie afin de voir s'il ne serait pas possible de mettre fin à cet état de choses dans l'intérêt du peuple canadien .

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas vu cet article.

M. BLAIN : Il a été lu dans la Chambre l'année dernière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'y ai prêté aucune attention. Il en est de cet article comme des critiques trop sévères et qui perdent leur force pour cette raison. On y parle de tonnes, de tonnes et de tonnes! De telles affirmations sont trop exagérées pour convaincre, et je ne réussirais pas davantage à gagner mes auditeurs si je me lançais dans des critiques et des affirmations aussi extravagantes. Il se peut qu'il se commette des fraudes en infraction du tarif différentiel, absolument comme il s'en commet en infraction du tarif général. Mais on ne saurait prendre plus de précautions que nous n'en prenons pour les prévenir, à moins d'employer une armée d'agents là-bas pour surveiller les opérations initiales, et même alors nous ne serions pas entièrement protégés.

M. SPROULE : Nous n'en employons pas du tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ferions bien de continuer, M. le président.

M. MONK : Nous n'avons encore qu'effleuré cette question, et nous pensons qu'il y a encore beaucoup à dire à son sujet, surtout que l'honorable ministre a admis qu'il n'emploie pas d'agents spéciaux à Montréal ou en Europe pour prévenir ces prétendues fraudes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela.

M. MONK : C'est là une autre conséquence de ce malheureux tarif différentiel qui n'a fait aucun bien au peuple anglais et qui ne nous a certes pas fait de bien à nous. Je serais prêt pour ma part à laisser voter ce crédit, mais l'honorable ministre comprendra que nous ne pouvons aller plus loin ce soir.

M. BROCK : J'ai été touché, je dois le reconnaître, par l'appel de l'honorable ministre des Douanes, non pas tant en sa propre faveur qu'en faveur de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, que nous forçons à prolonger sa veillée jusqu'à une heure si avancée de la nuit, contrairement à toutes ses habitudes. Toutefois, maintenant que l'honorable ministre des Finances s'est mêlé au débat, j'aimerais à signaler à son attention un fait qui ne l'a peut-être pas frappé jusqu'ici. Je veux parler des résultats désastreux du budget qu'il nous a soumis cette année lorsqu'il nous a déclaré qu'il ne ferait pas de changements au tarif. Les effets désastreux de cette politiquee fiscale commencent à se faire sentir. Nous imposons des droits, en premier lieu, pour nous assurer un revenu, sans doute, pour payer les dépenses ; mais, aussi, incidemment, j'en suis sûr, pour protéger les manufacturiers du pays. On peut juger de la mesure de protection assurée aux classes industrielles par leur condition actuellement. Ne voyons-nous pas ce qui se passe à Toronto, dans le moment, et ne constatons-nous pas par la cote des valeurs du coton, de la laine et de l'acier, quel a été l'effet du tarif mis en vigueur par l'honorable ministre des Finances.

Des millions et des millions se perdent pour le Canada, par suite du défaut de protection aux industries du pays. Si nous avions eu la protection voulue, il n'aurait probablement pas été nécessaire pour le comité de veiller si tard, et nous aurions été de meilleure humeur pour discuter la question qui nous est maintenant soumise. Les membres de la gauche ne s'opposent pas à ce que vous payiez convenablement les employés ; nous trouvons que nombre d'entre eux ne sont pas suffisamment rétribués. Mais je dis que l'état des affaires à Montréal, à Toronto et dans les grandes villes du pays devrait faire réfléchir le ministre des Finances, lui faire comprendre que le pays souffre grandement en raison du manque de protection suffisante aux industries. L'honorable ministre prétend qu'il aide ces industries par le moyen du droit léger qu'il impose sur cer-

tains articles importants. Je soutiens que nous ne souffririons pas de cette condition désastreuse des affaires que les journaux de ce soir nous signalent, si l'honorable ministre des Finances avait adopté une bonne ligne de conduite au commencement de la présente session. Si déjà les industries canadiennes souffrent à ce point de manque de protection convenable, ne souffriront-elles pas encore bien davantage à moins qu'un changement ne se produise bientôt ? Mais, nous espérons qu'il va se produire un chagement. Ce changement, sans doute, ne se fera pas tant que ces messieurs de la droite seront au pouvoir; mais nous espérons que l'année prochaine, le peuple fera le changement.

Une VOIX : Pas du tout.

M. BROCK : Les honorables députés qui disent : " Pas du tout " ! devraient se renseigner. Ne savent-ils pas ce qui se passe en ce moment dans Ontario et dans Québec ; et ne savent-ils pas que le peuple souffre dans les provinces maritimes ? D'un bout du pays à l'autre, les fabricants souffrent ; ils souffrent indubitablement de la manière dont l'honorable ministre a administré les finances du pays. Une des raisons qu'il a données pour refuser de faire des changements dans le tarif cette année c'est que les fabricants étaient venus le trouver et qu'il avait refusé d'accepter d'eux des exposés de faits qu'ils lui demandaient de garder secrets. Il y avait d'excellentes raisons pour que ces communications restassent secrètes, non pas qu'on voulût en cacher le contenu au peuple canadien, mais parce que l'intérêt même du peuple canadien exigeait qu'elles ne fussent pas rendues publiques. Je pense que le ministre des Finances doit au pays des excuses et la plus complète réparation pour avoir occasionné une perte tellement énorme. Il n'y a pas de quoi rire ; c'est une affaire très sérieuse, je vous assure.

M. DAVIS : C'est la ruine bleue.

M. BROCK : Pour ces messieurs qui manipulent les valeurs industrielles. Le grand cri de nos amis de l'Ouest, c'est le blé ; et leurs affaires vont bien. Mais ceux qui s'adonnent aux entreprises industrielles, qui y ont engagé des millions et des millions, perdent tout leur argent pour n'avoir pas la sympathie et l'appui du gouvernement du pays.

M. SMITH (Wentworth) : Avant que nous votions ce crédit, j'aimerais que le ministre me donnât quelque assurance au sujet d'une affaire que j'ai signalée à son attention il y a quelque temps. Il demande de fortes augmentations d'appointements pour ses employés. Assurément, ce ne serait pas trop leur demander que de donner un reçu pour l'argent qu'ils reçoivent des importateurs. C'est un détail, mais je puis assurer à l'honorable ministre que l'affaire est de conséquence aux yeux de ceux qui placent des sommes entre les mains d'agents aux ports d'entrée. Il est important qu'ils puissent obtenir une pièce justificative de ces agents. Il peut y avoir collusion entre l'agent et quelqu'un des douaniers, et une partie de l'argent entre les mains du courtier peut être retenue. Il faudrait pouvoir contrôler les paiements qui se font de l'un à l'autre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député veut être assez bon de m'envoyer la lettre, je me mettrai en rapport avec le percepteur au sujet de cette affaire. Il ne serait pas à propos de faire une loi de cette nature si le besoin ne s'en fait pas sentir d'une manière générale, et, dans nombre de grands ports, la chose ne serait pas praticable.

Appointements et frais de voyage des inspecteurs de ports, et frais de voyage d'autres préposés en tournée d'inspection et de service préventif. Conseil des douanes, dépenses s'y rapportant. Laboratoire des douanes. Epreuves des sucres, mélasses, etc., y compris les appointements des fonctionaires nommés ou employés à ce service.

Appointements des fonctionnaires nommés ou employés pour compiler les relevés statistiques des importations et exportations.

M. TAYLOR : Ce crédit était donné en détail sous l'ancien gouvernement et durant la première année que l'administration actuelle a été au pouvoir. Nous avons maintenant plusieurs de ces item groupés, et le ministre demande $129,000 pour un service qui coûtait, il y a quelques années, $40,000 seulement. Il nous faut des explications détaillées à ce sujet.

M. MONK : Nous avons, certes, fait beaucoup d'ouvrage. Nous avons voté des crédits pour un million de dollars, et nous avons passé l'après-midi sur le Bill des chemins de fer, pour la commodité du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Quelques VOIX : Allons, adopté !

M. MONK : Ces messieurs peuvent se dispenser de crier : Adopté ; nous sommes libres de rester ici aussi longtemps que nous jugerons à propos. Nous demandons qu'on nous explique pourquoi ces crédits ont été groupés. Je pense que nous avons assez travaillé aujourd'hui.

Quelques VOIX : Nous n'avons rien fait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Naturellement, nous ne voulons aucunement forcer le comité ; mais j'ai assez d'expérience de la vie parlementaire pour saisir le sens de la discussion qui a eu lieu ce soir. Je sais qu'elle n'a pas été provoquée par un manque de confiance dans le département des Douanes ou dans ses fonctionnaires ; mais ces messieurs de la gauche sont disposés à s'amuser quelque peu. J'ai été assez longtemps dans l'opposition pour le comprendre. Toutefois, ils auront occasion de le faire lorsque les budgets de quelques-uns de mes collègues seront présentés ; mais c'est un département d'affaires que le mien. On m'a

demandé combien de temps serait occupé par le discussion de mon budget, et j'ai répondu qu'il passerait comme une flèche, car je savais que tout était en règle. Les honorables députés se sont tous levés les uns après les autres pour parler de questions, qui, sans être absolument étrangères au sujet, n'y ont pas de rapport direct, comme celle, par exemple, du tarif. Toutefois, le crédit chatouilleux se trouve maintenant voté, et celui-ci est très facile à passer. L'augmentation est de $8,500, mais dans les crédits supplémentaires de cette année, il me faudra demander encore $6,000 de plus, car nous n'en avons pas eu assez. Voici les détails : Douze inspecteurs, appointements, $24,750, dépenses, $8,500 ; office de douanes : 27 fonctionnaires, appointements, $23,500, dépenses, $7,000 ; statistiques : 51 fonctionnaires, appointements, $42,000, dépenses, $400 ; service préventif : 12 fonctionnaires, appointements, $8,350, dépenses, $1,300 ; laboratoire : 3 fonctionnaires, appointements, $2,900, dépenses, $2,500—il nous faut payer les frais de messagerie sur le sucre et autres articles qui nous sont envoyés pour être analysés. De cette augmentation, $6,000 sont destinés à payer les appointements de nouveaux employés et les augmentations d'appointements des anciens. Si nous mettons de côté les 12 inspecteurs et le chef du service préventif, il reste 92 fonctionnaires, et une augmentation de $50 pour chacun d'eux formerait la somme de $4,600. Je ne m'engage pas à accorder l'augmentation, mais je dis à combien elle s'élèverait si nous l'accordions ; et peut-être les honorables députés ne s'y opposeront-ils pas.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il l'intention de l'accorder ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans certains cas, je pense, nous l'accorderons.

M. CLANCY : Le ministre doit être décidé à l'accorder ; il ne demanderait pas plus d'argent qu'il ne lui faut.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous demandons un crédit pour cette fin, et si l'honorable député veut bien ne pas s'y opposer, je pense que nous l'utiliserons.

M. TAYLOR : Pourquoi ces crédits ne sont-ils pas tenus distincts comme ils l'étaient en 1897, afin que nous sachions à combien s'élève chacun d'eux ? Pourquoi les confondre ainsi l'un dans l'autre ? Si nous exceptons cet office des statistiques créé nous ne savons trop pourquoi, et qui coûte $42,000, tout ce service pour lequel le ministre demande $129,200, n'a coûté en 1897 que $42,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ainsi que nous avons fait depuis des années, avec l'approbation du comité ; et pour les fins de comparaison la chose est parfaite. L'honorable député se trompe sur le chiffre de la dépense. Il y a $42,300 pour l'office des statistiques et $8,350 pour le service préventif qui ne figuraient pas dans le budget de 1897. Nous avons établi ce service préventif, et comme l'honorable député de Pictou (M. Bell) l'a reconnu ce soir, nous avons mis fin entièrement à la contrebande, et c'était un fléau terrible dans la province de Québec et dans les provinces maritimes.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je veux parler surtout de l'importation des spiritueux de Saint-Pierre et Miquelon à destination de ces provinces. Ce n'est pas que les habitants de ces provinces fissent un plus grand usage de boissons alcooliques. Mais nous avons entièrement mis fin à ce commerce de contrebande, et par suite le ministre du Revenu de l'intérieur voit ses recettes grandement accrues. C'est moi qui supporte la dépense, mais c'est le département de l'Accise qui en a le bénéfice.

M. MONK : Quel est le chiffre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne saurais dire. A moins que l'habitude de boire ne se perde, la boisson qui entrait naguère en contrebande s'obtient aujourd'hui du distillateur canadien, et le fisc en profite. Puis, nous avons augmenté le nombre des inspecteurs depuis 1897. Cette mesure était nécessaire en vue d'assurer l'inspection des ports qui n'avaient pas été inspectés depuis des années. Quant aux statistiques, les fabricants ont félicité le département de ce qu'il les compilait et les publiait. Nous sommes en mesure d'adresser aux députés et autres, à leur domicile, les statistiques du mois précédent aussi complètes qu'elles paraîtront dans les tableaux de la navigation et du commerce.

M. TAYLOR : Le département du Commerce est chargé de ce travail.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, c'est le département des Douanes. Nous publions ces rapports par l'ordre de la Chambre. Nous demandons ce crédit en la manière que nous l'avons demandé auparavant, mais en y ajoutant $8,500, pour les appointements de nouveaux employés, et quelque chose de plus en vue d'augmenter les appointements d'anciens employés méritants.

M. TAYLOR : L'honorable ministre s'attribue l'honneur d'avoir établi le service de la police douanière. Cet honneur ne lui revient certainement pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le service préventif.

M. TAYLOR : M. McMichael était le chef de ce service, avec tout un personnel sous lui, et ils furent payés sur les crédits de 1897. Et pourtant, l'honorable ministre prétend qu'il a établi le service préventif. Il n'en est rien, il n'a fait que continuer le service qu'il a trouvé établi lorsqu'il est entré en fonctions, et je ne sache pas qu'il y ait rien

ajouté. Les autres crédits furent votés séparément, mais mon honorable ami les a tous réunis pour sa commodité il y a un an ou deux. Il se peut qu'ils aient échappé à l'attention de la Chambre au moment du vote. Mais il n'est pas à propos de voter $129,000 pour une demi-douzaine de services distincts. Chaque item devrait être présenté séparément, afin que nous sachions ce que chacun coûte. Mon honorable ami s'attribue le mérite de la publication des statistiques du commerce. Nous avons un service double de cette nature, celui du département des Douanes et celui du département du Commerce. Pourquoi cette double dépense, à moins que ce ne soit pour assurer des places aux amis de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le service préventif en question est différent de celui dont parle l'honorable député. Celui que nous avons établi est en vue de mettre fin au fléau de la contrebande des spiritueux à provenance de Saint-Pierre et Miquelon.

M. TAYLOR : Ce service existait déjà.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non. M. Fred. Jones fut placé à la tête de ce bureau, et lui et ses agents ont fait un grand travail. Le service a soldé plusieurs fois ses propres frais.

M. TAYLOR : M. Jones n'était pas employé, mais M. McMichael l'était, en qualité de chef du service.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. McMichael est encore comme il l'était, chef du service. Ses inspecteurs visitent les divers ports, mais ils ne s'occupent pas de la contrebande. Ce service est nouveau en réalité. La compilation des statistiques est aussi chose nouvelle. Elles ne sont pas compilées par le département du Commerce. Tous les mois nous publions sur les importations et les exportations du pays des statistiques aussi complètes que celles contenues dans les rapports de la navigation et du commerce ; et je puis assurer à l'honorable député qu'elles sont appréciées par les hommes d'affaires du Canada, surtout par les fabricants, qui ont adopté des résolutions me félicitant de cette initiative. C'est en grande partie à leur demande que la publication de ces statistiques a été entreprise.

M. SPROULE : Ne sont-elles pas publiées par le département du Commerce, ainsi que par celui des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le rapport du département du Commerce ne les présente pas sous la même forme. On n'y donne pas les choses en détail comme nous le faisons. Les chiffres sont empruntés de nous. Nous recueillons les renseignements, et les fonctionnaires du département du Commerce les complètent et les présentent à leur manière, sous une forme condensée.

M. MONK : J'aimerais que l'honorable ministre nous expliquât d'une manière satisfaisante pourquoi il a renoncé à l'ancienne pratique de donner ces dépenses en détail. Mon honorable ami a pris dix minutes pour nous expliquer les détails de ce crédit de $129,000; chose qui n'aurait pas été nécessaire si le budget avait été préparé comme on avait l'habitude de le faire. J'ai souvent remarquer que le rapport de l'auditeur général du gouvernement impérial est beaucoup moins volumineux que le nôtre, lequel renferme trop de détails. Mais ma prétention c'est que nous irions beaucoup plus vite si les crédits étaient présentés plus en détails. Comment se fait-il que dans les budgets précédents, on nous donnait tous les renseignements que nous sommes obligés de demander ce soir au ministre ? On nous donnait alors les montants demandés pour chaque province, les augmentations par province, et autres détails, et cela avait pour effet d'abréger le débat. Sous le régime actuel, l'honorable ministre peut reporter un crédit sur un autre, de sorte que nous ne savons pas exactement où nous en sommes. L'honorable ministre devrait aussi expliquer la différence entre les statistiques préparées dans le nouvel office qu'il a organise et celles que nous trouvons dans le rapport du département du Commerce. Je ne saisis pas la différence, et ce nouvel office impose au pays une dépense supplémentaire de $42,000. Pourquoi l'honorable ministre a-t-il un personnel aussi considérable dans ce bureau ? Le pays sait fort bien passé jusqu'à présent de ces cinquante-et un employés, et l'honorable ministre nous dit qu'il se propose d'augmenter les appointements de ces hommes qui font précisément la même besogne que ceux du département du Commerce. Nous avons droit également d'obtenir du ministre les noms de ceux dont il se propose d'augmenter les appointements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je donnais ces noms, mon honorable ami n'en serait pas plus sage, puisqu'il ne les connaît pas. La dépense, cette année, est de $8,500 plus forte que l'année dernière. Le crédit correspondant du dernier exercice était de $120,700, et la Chambre a voté cette somme. Il est inutile de revenir là-dessus. Nous avons cette somme comme point de départ, la Chambre ayant sanctionné cette dépense, l'année dernière ; mais les honorable députés ont le droit de demander les détails de cette dépense additionnelle de $8,500.

M. LANCASTER : Les conditions ont pu changer depuis un an.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le seul changement, c'est que nous demandons un peu plus pour les appointements des hommes employés à ce travail. Il me semble qu'il n'est que juste de prendre le crédit voté l'an dernier comme base, et de ne demander les détails que de cette somme additionnelle.

M. LANCASTER : L'honorable ministre peut se dispenser de nous indiquer la ligne

de conduite que nous devrions suivre dans la critique de son budget.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je me suis borné à indiquer ce qui constitue à mes yeux une critique légitime.

M. LANCASTER : Nous sommes les meilleurs juges à cet égard.

M. TAYLOR : L'honorable ministre dit que l'opposition a reconnu que le crédit de $120,000 de l'année dernière était en règle. Or il verra que l'opposition s'est opposée à l'adoption de ce crédit aussi fortement qu'elle s'y oppose maintenant. Mais parce que chaque item n'est pas voté séparément, et parce qu'un crédit est adopté haut la main par la majorité à ses ordres, ce n'est pas à dire que nous ayons accepté ce crédit de $120,000 l'année dernière, comme nous l'oppose l'honorable ministre. Nous ne l'avons pas approuvé, l'année dernière, et nous ne l'approuvons pas cette année, et je propose que ce crédit soit réduit de cette somme de $8,500.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si vous demandez la réduction de ce crédit, vous allez me mettre dans l'impossibilité de donner une augmentation d'appointements à ces employés que je considère insuffisamment rémunérés.

M. MONK : Pas du tout, car en vertu de la pratique suivie par l'honorable ministre, il peut se servir d'un autre crédit pour leur donner cette augmentation. Il ne se trouve pas limité à ce crédit-ci. L'honorable ministre n'a répondu à aucune de mes questions. Je lui ai demandé pourquoi il avait renoncé à l'usage d'indiquer les divers item composant ce vote. Nous pourrions alors dire pour quelle fin particulière les deniers sont votés. Mais, aujourd'hui, il groupe tous les item composant ce crédit en un seul montant de $120,000, ce qui va lui permettre de répartir la somme entre les divers item comme bon lui semblera. On nous demande de voter $120,000, pour sept ou huit différentes fins, sans nous dire combien on destine à chacune. Il y a peut-être raison pour cela. Le ministre devrait nous dire quelle est cette raison. Car du train que nous y allons, nous serons appelés à voter des sommes encore plus fortes en bloc, sans rien connaître des montants destinés aux divers usages. C'est le renversement de la pratique que nous avons suivie jusqu'à présent en matière financière, et que nous suivons encore en d'autres matières. Comme représentants du peuple, nous devrions voter chaque item séparément et réserver la somme pour cet item. C'est la règle sage que nous avons suivie ; c'est la règle suivie en Angleterre, et si je ne me trompe aux Etats-Unis, ainsi, que pour le budget volumineux de la France. Il y a peut-être quelque raison pour que nous ne suivions pas cette règle ; mais alors, que le ministre nous dise quelle est cette raison.

Il est une autre question que j'ai posée et à laquelle le ministre n'a pas essayé de répondre. Je voulais qu'on me signalât la différence, si tant est qu'elle existe, entre l'office dispendieux de statistiques qu'il a établi et celui du département du Commerce, qui nous fournissait naguère les mêmes renseignements. Je n'ai pas eu de réponse. Lorsque l'honorable ministre était de l'opposition, se montrait-il satisfait des membres du cabinet qui ne répondaient pas à ses questions ? Il ne m'a jamais été donné de voir l'honorable ministre remplissant sa fonction de membre de la gauche, mais je suis sûr qu'il tenait à ce qu'on répondît aux questions raisonnables qu'il posait. De plus, l'honorable ministre observera qu'il ne nous a pas donné les noms de ceux dont il se propose d'augmenter le traitement, fin pour laquelle il a demandé un fort crédit. Pourquoi ne pas nous donner ces noms ? Nous avons le droit qu'on réponde à ces questions, et J'aimerais que l'honorable ministre me donne cette satisfaction avant que nous votions ce crédit.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit à l'honorable député que, depuis des années, les crédits sont votés de cette manière.

M. MONK : Pas avant 1896.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il en a été fait de la sorte depuis quelques années. La chose est plus commode. Si les crédits sont spécifiés davantage, nous ne pourrons tirer parti des fonctionnaires du département comme nous le faisons maintenant. Les services sont similaires, comme, par exemple, le service préventif, l'office des statistiques et le laboratoire. Vous ne sauriez dire exactement ce qu'il vous faudra pour chaque service. Si votre crédit est voté en bloc, vous êtes libre de faire passer les employés d'un service à l'autre, ce qu'autrement vous ne pourriez faire sans objection de la part de l'auditeur général. Vous aimeriez peut-être à transférer un fonctionnaire de l'office des statistiques à celui des douanes, ou à l'employer dans le service préventif ou dans le laboratoire, ou encore à le nommer aide-inspecteur. A mesure que des changements s'imposent, vous êtes à même de les effectuer. Il va se passer plus d'un an avant que ce crédit ait été dépensé et il est impossible de dire d'avance quels changements il faudra faire d'ici là.

M. CLANCY : Pourquoi l'honorable ministre ferait-il de ces changements ? Qu'il me pardonne de le dire, mais je ne trouve pas croyable qu'il ait à changer ses employés de service de cette manière. Est-ce à dire qu'il n'a pas d'emploi à l'année pour le personnel employé à la compilation de ses statistiques ; alors, il ferait mieux de le renvoyer. Et il en est ainsi des autres bureaux. Il n'est pas raisonnable que l'honorable ministre confonde de la sorte cinq ou six services distincts et demande à la Chambre de voter tout le montant en bloc. Le pays

voudrait savoir combien il lui faut pour les dépenses de voyage de ses inspecteurs, combien pour les dépenses de voyage de ses autres fonctionnaires, combien pour l'office des douanes, combien pour le laboratoire, etc. Chacun de ces services est distinct. L'honorable ministre admettra qu'il n'y a là rien de déraisonnable. Sa réponse ne sera pas, j'espère, que le crédit ayant été voté sans difficulté les années précédentes devrait être passé cette année encore. De ce qu'il n'a pas attiré l'attention auparavant, il ne s'ensuit pas que le comité ait perdu son droit de s'enquérir des faits maintenant. Voudra-t-il nous dire ce qu'il va lui falloir, d'après son calcul, pour chacun de ces services ? S'il ne le peut pas, c'est qu'il a jeté son département et son budget dans un état de confusion tellement extraordinaire que le pays n'y peut rien démêler.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai indiqué le détail, mais l'honorable député (M. Clancy) n'a pas entendu.

M. CLANCY : L'honorable ministre l'a-t-il indiqué pour chaque service ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui ; je n'ai pas d'objection à répéter les chiffres pour l'information de l'honorable député.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, l'honorable ministre a donné les chiffres pour l'année dernière. Mais naturellement, ce n'est là que la moitié de la question. Voudra-t-il nous indiquer la dépense ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la dépense réelle pour 1901-1902.

M. MONK : Je fais aussi bien de renoncer, je le vois bien, à l'espoir d'obtenir de l'honorable ministre qu'il me renseigne au sujet de la différence entre l'office des statistiques rattaché à son département et celui rattaché au département du Commerce.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non ; j'allais justement en parler lorsque l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) m'a interrompu. Si l'honorable député de Jacques-Cartier veut soulever de nouveau la question lorsque le ministre du Commerce soumettra son budget, celui-ci donnera alors la raison de la publication de ces statistiques en ce qui regarde son département. J'ai donné les raisons qui justifient cette publication en ce qui regarde le mien. Toute la députation, je pense, apprécie cette publication. En amenant ici l'office des statistiques nous nous sommes mis à même de faire ce que nous ne pouvions faire auparavant. Naguère, les relevés de la navigation et du commerce se faisaient attendre longtemps. Il arrivait que même dans le mois de mars, nous ne pouvions obtenir les chiffres des importations et des exportations du Canada pour le mois de juin précédent. Les députés étaient contraints de demander des relevés spéciaux ; tandis que sous le nouveau régime, dans le mois de juillet, nous avons tout le mouvement du commerce, importations et exportations, pour le mois de juin.

M. MONK : Je ne me rends pas bien compte que les états qu'on nous fournit nécessitent un personnel aussi considérable. Voici cinquante employés entraînant une dépense de plus de $40,000 par année. Je conçois bien qu'un plus grand nombre de commis permette la compilation plus rapide des renseignements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis heureux de dire à l'honorable député que le personnel du service des statistiques fait son travail très promptement. Il n'y a pas de pays de la terre qui publie ses rapports aussi promptement et avec une telle masse de renseignements. Je pense que sous ce rapport le Canada est en avant de tous les pays.

M. MONK : Je ne suis pas du tout de l'avis de l'honorable ministre. C'est comme l'Annuaire statistique, qui nous arrive une année après le temps. Prenez la Nouvelle-Zélande, l'Australie, toutes les autres colonies britanniques, vous verrez que leur annuaire paraît longtemps avant le nôtre. Prenez les Etats-Unis, leurs tableaux du commerce sont plus complets, publiés plus tôt, mieux imprimés, et supérieurs aux nôtres sous tous rapports.

L'honorable ministre a posé un principe très faux, à mon avis, lorsqu'il a dit que parce que nous avions voté un crédit l'année passée, nous devions le voter de nouveau tous les ans, à moins qu'il n'y eût augmentation. Je ne pense pas que l'honorable député ait été fidèle à ce principe lorsqu'il était de l'opposition. Le parlement est convoqué chaque année précisément dans le but de critiquer chaque article du budget ; c'est notre devoir de le faire et nous cherchons à le remplir. Or, lorsque mon honorable ami à ma droite proposa de réduire de $8,500 le crédit en question, nous eûmes une illustration du pouvoir arbitraire que le ministre s'attribue. Observez quelle fut sa réponse ? Il répondit que dans ce cas tous les pauvres employés de son département allaient être privés de leur augmentation pour cette année. Sur quoi se fondait-il pour donner cette réponse ? Précisément sur cette règle qu'il a violée depuis deux ou trois ans, comme mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) nous l'a signalé. Il nous a demandé de voter en bloc les crédits de plusieurs services ; et, il nous dit qu'il pourra ainsi augmenter ou diminuer le personnel de l'office des douanes ainsi que les frais de voyages de ses membres. Il est le maître absolu de ce montant de $129,000. Mon honorable ami sait quelles difficultés le présent gouvernement a eues avec l'auditeur général, la plupart dues à ce que l'administration n'observait pas cette bonne ancienne règle de voter des sommes déterminées pour des fins déterminées. J'ose dire que presque toute la correspondance que nous trouvons

dans le rapport de l'auditeur général depuis que cette sage pratique a été violée, est provoquée précisément par ces violations. Quant à ce crédit en particulier, qu'on me permette de faire observer que des $24,000 que le ministre considère nécessaires pour ce service cette année, il peut retrancher les appointements de tous les employés de l'office des douanes. Il lui sera libre d'appliquer une partie quelconque de ces $24,000 à solder, par exemple, les frais d'un service préventif. Ne se rend-il donc pas compte qu'en votant de l'argent de cette manière la Chambre se dépouille de son privilège de contrôler les dépenses ? Nous disons au ministre : Voici une somme de $129,000, dont vous pouvez dépenser tout ce qu'il vous plaira, pourvu que vous vous limitiez à six ou sept fins spécifiées. Si le règlement me le permet, M. le président, je propose que ce crédit n° 228, de $129,200, soit réparti de manière à indiquer le montant destiné à chaque service. De la sorte, une règle très sage sera remise en vigueur, et beaucoup de difficultés avec l'auditeur général seront évitées.

M. SPROULE : C'est la seule manière prudente de voter les crédits. Leur subdivision en autant de parts que possible permet à la Chambre de savoir pour quel objet l'argent est requis, et d'exercer ainsi un contrôle de la dépense.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne crois pas que les honorables députés jugent cela nécessaire. Où est le danger ? S'il n'y a pas de danger, c'est plus commode pour les opérations diverses. S'il me fallait faire une estimation séparée de chaque dépense, je serais obligé de demander plus que je demande aujourd'hui. Il me faudrait demander plus pour chaque item. Les crédits que nous demandons aujourd'hui sont pour quatorze mois en avant, et il est impossible de faire une estimation juste pour le tout. Aujourd'hui, le contrôle de la dépense est laissé au ministre et il continuera de l'être. Que le crédit soit subdivisé ou non, le ministre ne peut rien faire de répréhensible. Lorsqu'il s'agit de dépenser une certaine somme pour une entreprise publique, ce que vous devez savoir c'est la nature de l'entreprise et le coût. Mais ceci est une question toute différente parce qu'il s'agit ci de salaires et de dépenses en rapport avec les services de ces employés.

M. SPROULE : Sous l'ancien système lorsque le crédit était subdivisé et spécifié, le gouvernement avait-il l'habitude de demander plus d'argent qu'il ne leur en fallait ? Il demandait moins généralement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais donnner un exemple à l'honorable député. Autrefois le crédit était divisé par provinces. Cela a été changé à cause des difficultés de faire une estimation quatorze mois à l'avance et pour chaque province séparément. Si vous étiez de court de $2,000 dans une province, bien que vous eussiez $8,000 de trop dans une autre, vous ne pouviez pas toucher cette somme, et les employés non payés étaient obligés d'attendre que de nouveaux crédits fussent votés.

M. BLAIN : Mais est-ce qu'il ne serait pas dangereux de permettre au ministre de dépenser en salaires des crédits votés pour le bureau des Douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Bureau des Douanes, et salaires, c'est la même chose.

M. BLAIN : Ou pour frais de voyages. Le ministre nous demande ici un crédit général qu'il pourra dépenser comme il le voudra.

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans les limites du crédit.

M. BLAIN : N'est-ce pas là une législation dangereuse ? Je crois qu'elle l'est et on ne la permet pas dans aucun autre ministère.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oh oui ; c'est ce qui a toujours été fait pour les estimations budgétaires du Revenu de l'intérieur.

M. BLAIN : Pas pour celles du ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est bien différent quand il s'agit de ce ministère.

M. BLAIN : Il s'agit de savoir si la Chambre a le droit de voter les crédits de cette façon. Il me semble que le ministre des Douanes devrait pouvoir nous dire à peu près combien il lui faut pour payer les appointements dans les prochains douze ou quatorze mois.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce que je fais.

M. BLAIN : Et il devrait être en mesure de nous dire combien il lui faut pour frais de route.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce que j'ai fait.

M. BLAIN: Alors si le ministre vient nous demander $20,000 pour frais de route, quelle objection peut-il avoir à dire que l'argent ne sera dépensé que pour cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous ne pouvez estimer exactement quelle somme il vous faudra. Supposons qu'à l'occasion d'une fraude quelconque vous soyiez obligés d'envoyer un employé spécial à Kansas City, New-York, Philadelphie ou Boston, il vous faut des fonds. Si l'on m'obligeait à séparer ces crédits je serais obligé de demander davantage parce qu'il faudrait éviter le danger d'être court d'argent pour certaines dépenses. Il faudrait abandonner la mission projetée, ou l'agent ne pourrait être payé. J'ai fait connaître au comité les dépenses de l'année dernière sous les différents titres.

M. TAYLOR : A combien s'élèvent-elles ?

Le MINISTRE DES DOUANES : $121,000. Il n'y a rien à gagner à subdiviser le vote, et vous ne ferez que rendre la tenue des livres plus compliquée.

M. TAYLOR : Comment cela compliquerait-il la tenue des livres ?

M. SPROULE : Si nous devons adopter la manière de raisonner de l'honorable ministre, nous pourrions simplifier beaucoup nos travaux. Prenons, par exemple, le ministère de la Milice. Nous accordons à ce ministère un crédit pour les cartouches, les frais de transport, la solde et l'instruction. Ces dépenses sont séparées les unes des autres, et nous votons un crédit pour chacune d'elles. Nous pourrions diminuer beaucoup le travail de cette Chambre en votant $2,500,000 pour fins militaires. Nous pourrions faire la même chose dans chacun des autres ministères. Mais nous ne le faisons pas parce que le gouvernement dans sa sagesse, a trouvé un meilleur moyen de protéger le trésor public.

M. CLANCY : Comment le ministre peut-il se rendre compte du coût de chaque service, si un employé peut ainsi passer d'un service à un autre. Combien de fois cela est-il arrivé l'année dernière ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le comptable me dit que cela est arrivé deux ou trois fois pendant ces deux ou trois derniers mois.

M. CLANCY : Le fait que le besoin ne s'en est pas fait sentir plus souvent montre que ce que l'on propose n'est pas nécessaire. Le minstre était un bon critique lorsqu'il était dans l'opposition et il a rendu de bons services à son pays, mais il sait qu'une latitude de ce genre équavaut à la licence et que c'est créer un très mauvais précédent. Je ne voudrais jamais penser que l'honorable ministre se rende coupable de vol, de détournement ou autre chose de ce genre, parce que je crois que si on lui vote une somme plus forte qu'il n'est nécessaire, il ne dépensera cependant que ce qu'il faut dépenser dans l'intérêt du pays, mais le principe est mauvais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a pas de comparaison entre le cas actuel et celui du ministre des Travaux publics. Il ne conviendrait pas de voter $2,000,000 pour construction d'édifices dans l'Ontario sans spécifier où seront construits ces édifices, mais le crédit que nous demandons présentement est pour payer les appointements de nos douaniers et qu'elle différence cela peut-il faire que ces appointements soient payés sous la rubrique " statistiques " ou " bureau des douanes ". C'est plus commode pour l'administration et j'espère que les honorables députés laisseront voter ce crédit vu qu'il est déjà près d'une heure.

M. PATERSON.

M. MONK : Je propose de modifier le deuxième item de la résolution 228 à l'effet de préciser l'emploi de chaque somme. Je suis bien prêt à admettre, et je crois même que l'honorable ministre fera un emploi judicieux de cet argent, et qu'il ne le fera pas passer sans nécessité d'un service à un autre ; mais pour défendre ce système il ne doit pas invoquer son honnêteté dans laquelle nous avons la plus grande confiance. Il n'y a pas d'exemple de crédits votés de cette façon dans le parlement anglais.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que les crédits pour l'armée et pour la marine sont votés dans une seule somme.

M. MONK : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est pourtant ce que je crois, mais je suis bien certain que le budget anglais ne donne pas autant de détails que le nôtre.

M. MONK : Je suis absolument certain que l'honorable ministre se trompe lorsqu'il dit que les crédits de l'armée et de la marine sont votés en bloc en Angleterre. Nous ne voyons jamais dans le budget anglais plusieurs crédits réunis ensemble comme ici. En votant cette somme de $129,000 de cette façon nous la mettons à la disposition de l'honorable ministre pour qu'il la dépense à sa discrétion. C'est ce que nous n'avons pas le droit de faire. Mon honorable ami dit qu'il ne fera pas un mauvais usage de cet argent en le dépensant à sa discrétion. Mais jusqu'en 1896, nous avons voté ces crédits séparément. En 1896 ces crédits étaient de $819,000, tandis qu'aujourd'hui ils s'élèvent à $1,000,000 et tous les item sont groupés.

L'amendement est rejeté: Pour, 7 ; contre, 28.

M. BLAIN : L'honorable ministre se propose-t-il d'établir un bureau de douanes à Bracebridge ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Bracebridge est sur la liste avec quinze ou vingt autres localités qui ont demandé des bureaux de douane. La question est importante et nous n'avons encore rien décidé. Nous examinons toujours d'abord quel est le chiffre du commerce. Une délégation de Bracebridge est venue me voir.

M. CLANCY : Puis-je demander quelles sont les chances de Dresden ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La question est à l'étude aussi.

M. CLANCY : A-t-on raison d'espérer, lorsqu'une question est à l'étude ? Cette réponse est-elle d'un bon augure ? L'année dernière, lorsqu'il nous a demandé un crédit de $14,000 pour des dépenses de ce genre y compris, je crois, un service à établir dans la Colombie Anglaise, l'honorable ministre nous a dit qu'il s'occuperait de Dresden. Cette an-

née il nous demande une somme plus élevée. Le pays a droit de s'attendre que le gouvernement dépensera pour le service des douanes une part raisonnable du revenu considérable qu'il perçoit des douanes aujourd'hui, et l'honorable ministre doit se féliciter qu'il n'y ait pas plus de vingt localités qui demandent des bureaux de douanes. Je comprends parfaitement que les demandes sont continuelles, dont quelques-unes ne sont pas justifiables. J'admets aussi qu'il est difficile quelquefois de faire un choix entre les différentes localités, mais il y a toujours certains intérêts commerciaux, comme dans la ville de Dresden, qui devraient peser dans la balance. Le commerce de Dresden souffre beaucoup du fait qu'il n'y a pas dans cette ville un poste de douane. Le ministère des Douanes tient à l'Ile Walpole un employé du service préventif qu'il pourrait transférer à Dresden. Je connais très bien la localité. On dit qu'il s'y fait beaucoup de contrebande ; mais l'employé à cet endroit perçoit une bien petite somme, ce qui montrerait que la contrebande n'y peut être considérable. J'espère que l'honorable ministre jugera opportun de faire ce changement.

Le MINISTRE DES DOUANES : On s'est plaint que non seulement il se faisait une contrebande considérable à l'île Walpole, mais que l'on entrait aussi une grande quantité d'alcool qui était distribué aux Sauvages de cette île, qu'il était nécessaire d'y placer un douanier. Dresden prend de l'importance, Bracebridge aussi. Comme le sait l'honorable député, Dresden est tout près de Wallaceburg.

M. CLANCY : La distance est de 12 milles.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette constatation semblerait devoir nuire au choix de Dresden, car le point le plus rapproché de Bracebridge est à trente-cinq milles : c'est la ville d'Orillia. Je ne mets pas les deux localités en opposition. Je soumets seulement les points dont nous avons à tenir compte.

M. CLANCY : Je voudrais savoir de qui l'honorable ministre a appris que les sauvages introduisaient tant d'alcool dans l'île, qu'il est obligé d'y maintenir un employé de douanes. Ils ne doivent pas y apporter de boisson pour la vente. Si un sauvage apporte de temps à autre une bouteille dans sa poche, un employé des douanes aurait beaucoup de difficulté à s'en apercevoir. Je voudrais savoir d'où vient le renseignement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne sais pas si le renseignement vient d'un inspecteur, mais nous avons certainement un je suppose que chacun d'eux en recevra un exemplaire.

M. BROCK : Je veux appeler l'attention du ministre sur les bruits de fraude que l'on m'a rapportés au sujet de l'importation de marchandises allemandes à Montréal. L'honorable ministre pourrait confier à quelqu'un le soin de vérifier ces bruits.

Divers—Journaux, grands livres, reliure, impressions et papeterie, abonnement à des journaux de commerce, drapeau, timbres, dateurs, serrures, instruments, etc., pour divers ports d'entrée, frais judiciaires et uniformes des employés de douanes, $37,500.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a ici une augmentation de $2,500 rendue nécessaire par l'impression d'un livre que prépare présentement l'assistant-commissaire. Ce livre contiendra les instructions aux employés de douanes concernant leurs devoirs respectifs. Nous avons 1,617 employés, et je suppose que chacun d'eux en recevra un exemplaire.

M. TAYLOR : Pourquoi le ministre demande-t-il aujourd'hui $37,500 pour un service qui en 1896-7 ne coûtait que $15,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il faut $3,000 de plus pour les uniformes.

M. TAYLOR : Je vois par le rapport de l'auditeur général de l'année dernière que le ministère des Douanes a acheté pour $784.94 de marchandises de la maison W. G. Charleson. Des soumissions ont-elles été demandées ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, ce sont de petits achats.

M. TAYLOR : De petits achats faits au prix du détail. Il n'y a pas un marchand en Canada dont le nom revient aussi souvent dans le rapport de l'auditeur général que celui de W. G. Charleson. Dans ce compte, F-36 du rapport de l'auditeur général, il y a seize sacs à charbon à $7.75 ; mesures émaillées—deux séries, $9.50 ; lanternes électriques automatiques, deux, $7.50 ; marteaux et hachettes, vingt-quatre à cinquante cents, trois à soixante cents ; arrache-clous, un à $1.25, quatorze à $1.50. Vous pouvez acheter les meilleurs dans n'importe quel magasin de ferronnerie pour un dollar l'unité. Nous voulons que des échantillons de ces articles soient apportés ici. Pince-papiers, 101, $75.75 ; cadenas, deux grosses à $125. Nous aimerions à voir un échantillon de ces cadenas. Vous pouvez les acheter à quatre-vingt-dix cents la pièce.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il nous faut de bons cadenas.

M. TAYLOR : Oui, je connais les cadenas de douanes. Pourquoi ne pas aller chez un marchand de gros et payer les prix du gros au lieu de payer les prix du détail à Charleson, $250 pour deux grosses de cadenas. Balances, union, trois à $7.00 ; quatre à $7.50 ; spécial, dix-sept à $6.00, une à $7.00; vérification des balances, $7.65, divers articles, $38.40. Ces articles ont été payés de vingt-cinq à cinquante pour cent de profit sur le prix du gros. Pourquoi le ministre gaspille-t-il l'argent du peuple de cette fa-

çon? Je crois que cet exemple devra justifier le comité d'être prudent dans le vote de l'argent au ministre dans l'honnêteté duquel tout le monde a confiance, mais dont les subalternes achètent des effets chez M. Charleson à des prix aussi élevés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne connais rien de ces achats. Pour dire la vérité, je ne savais pas que le nom de M. Charleson fût là. Mais je suis heureux que l'honorable député (M. Taylor) ait appelé mon attention sur ces achats. Je ne crois pas que nous puissions acheter ces petits articles par soumisssion, mais nous avons les factures. Je dirai au préposé aux achats qu'il faut que le gouvernement ait pour la valeur de son argent. Pour ma part je ne veux pas que l'on paie des prix excessifs pour ce que nous achetons. Je vais m'occuper de la question.

M. BLAIN : Je vois qu'il y a des frais de justice dans ce crédit. Combien a-t-on dépensé l'année dernière en frais de justice ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a que deux petites dépenses sous ce chef ; $12 payé à un avocat de Montréal pour un conseil, et l'autre somme était pour régler certaine difficulté au sujet d'un bail à Richibouctou.

M. MONK : Nous avons là encore un autre exemple des objections qu'offre le système de groupement des crédits. Et pour montrer qu'en Angleterre ces crédits sont votés suivant les principes que nous avions défendus ici, laissez-moi faire voir la différence. Ici nous voyons groupés dans un même crédit : journaux, grands livres, reliure, impressions et papeterie, abonnement à des journaux de commerce, drapeaux, timbres, dateurs, serrures, instruments, etc., pour divers ports d'entrée, frais judiciaires et uniformes des employés de douanes. En Angleterre les crédits pour les impressions, le papier, les parchemins, la reliure, les petits articles, les impressions, la papeterie, les publications des bureaux sont tous séparés, et ils sont aussi beaucoup plus détaillés. Chaque item est voté en détail et séparément.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le crédit pour l'armée n'est-il pas voté en bloc ?

M. MONK : Je n'ai pas devant moi le crédit pour l'armée, mais l'honorable ministre peut être assuré qu'en Angleterre on ne vote pas l'argent de cette façon. Quant au point soulevé par mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) pourquoi le gouvernement n'adopte-t-il pas le principe qui est suivi en Angleterre et que j'ai souvent prôné ici ? En Angleterre on envoie une circulaire donnant la liste des articles de papeterie et autres dont le gouvernement a besoin, à des maisons responsables auxquelles on demande de donner les plus bas prix auxquels elles peuvent fournir ces articles. Mais l'honorable ministre (M. Paterson) achète ces articles d'amis du gouvernement sans demander de soumissions et sans prendre de renseignements sur leur valeur. Nous perdons de cette manière plus d'argent qu'il en faudrait pour tenir le port de Montréal en bon état pendant cinq ans. L'honorable ministre se propose-t-il de faire l'expérience du système suivi en Angleterre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les livres de compte, la papeterie et autres articles de ce genre sont fournis par l'imprimerie nationale à tous les ministères.

M. MONK : Pourquoi le principe n'est-il pas mis en pratique pour tous les achats ? L'honorable ministre sait qu'aujourd'hui les articles de ferronnerie dont le gouvernement a besoin s'achètent chez M. Charleson qui les vend à des prix toujours ou presque toujours excessifs. Nos avons examiné ces prix en détail au comité des comptes publics et dans chaque cas nous avons eu la preuve que le prix payé par le gouvernement était beaucoup plus élevé que le prix régulier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que vous faites erreur.

M. MONK : Non ; je crois que l'honorable ministre (M. Fielding) doit avoir lu dans les journaux de son parti que l'opposition s'attardait à des vétilles. Ce sont des vétilles prises séparément, mais lorsque l'on fait le total de toutes ces vétilles on arrive à une somme très considérable. Non seulement il y a la perte d'argent, mais le système est injuste pour ceux qui sont dans le commerce. Sous le système suivi en Angleterre tout le monde a une chance égale de vendre ses marchandises au gouvernement.

M. SPROULE : Cet arrangement me semble être un plan ingénieux que l'on a inventé pour éluder l'opposition de l'auditeur général qui est un fonctionnaire très gênant pour le gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas pour notre ministère.

M. SPROULE : La lecture de la correspondance dans le rapport de l'auditeur général nous justifie, je crois, d'en venir à cette conclusion. Il s'est opposé plus d'une fois au paiement de certains comptes, parce qu'il ne croyait pas que le crédit sur lequel on le faisait ne s'appliquait pas à la dépense. Or ce nouvel arrangement est le seul moyen—à part les décisions du Treasury Board—par lequel le gouvernement peut avoir raison de l'auditeur général. C'est admirablement calculé pour permettre au gouvernement de dépenser le crédit pour n'importe lequel des objets nommés, sans que personne puisse y mettre de restriction. Nous venons de voter une somme de $129,200 qui peut être toute dépensée pour frais de route, pour le laboratoire des douanes ou pour le bureau des

statistiques. Quelque dépense que le gouvernement fasse pour l'un ou l'autre de ces objets l'auditeur général ne peut pas faire de plainte. Si ce système doit être continué vaudra autant supprimer l'auditeur général, car son contrôle des dépenses se trouve réduit virtuellement à rien. Je ne crois pas que le pays approuve cette façon d'agir.

L'auditeur général est un important et très utile fonctionnaire, et son droit de contrôle des dépenses du gouvernement ne devrait être ni entravé ni amoindri. Le plus tôt nous abandonnerons ce système et reviendrons à l'ancien le mieux ce sera. Nous avons demandé plusieurs fois au ministre pourquoi il groupait ainsi divers crédits et il nous a donné plusieurs raisons frivoles, qui ne nous semblent pas être les véritables. Je crois que je vois maintenant parfaitement pourquoi l'on a adopté ce plan. Nous allons voir bientôt les mauvais effets du nouveau système, et le plus tôt nous l'abandonnerons le mieux ce sera.

M. MONK : Il y a un instant, je faisais voir de quelle manière on vote ces crédits en Angleterre. Voici un crédit de $536,000 dans le budget d'Angleterre qui a été voté tout probablement en beaucoup moins de temps que nous dépensons à discuter l'item actuel. Mais tous les détails sont donnés. Les allocations aux serviteurs, à un arpenteur, aux assistants dans le laboratoire, les appointements de chaque commis, le salaire d'un garçon, l'augmentation de son salaire. Tous les détails de ce crédit considérable sont donnés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais les Communes anglaises ne discutent pas chaque petit détail comme fait l'honorable député.

M. MONK : Si nous prenons autant de temps c'est parce que l'on ne nous donne pas les renseignements voulus.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'item que nous discutons est copié mot pour mot sur celui de 1895-96.

M. MONK : Cela ne le rend pas meilleur.

M. TAYLOR : L'honorable ministre consentira certainement à laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il puisse donner les renseignements.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. TAYLOR : Alors nous pouvons rester ici aussi longtemps que lui. Mon honorable ami dit qu'il ne savait pas que M. Charleson avait reçu $780 de cet argent l'année dernière. Il dit que c'est le gardien des magasins qui a sans doute acheté ces articles. Mais les fonctionnaires du gouvernement n'achètent qu'aux endroits que les ministres indiquent. Je suppose que le ministre dit au gardien du magasin où acheter ses effets.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je ne le lui ai pas dit ; le commissaire, peut-être.

M. TAYLOR : L'honorable ministre consent-il à laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il puisse nous dire où le gardien du magasin fait ses achats et à quels prix ? Il pourra aussi nous montrer des échantillons des articles achetés afin que nous puissions juger si nous avons la valeur de notre argent.

Le MINISTRE DES DOUANES: Il achète les articles dont il a besoin, et il certifie que les prix sont raisonables.

M. TAYLOR : Montrez-nous des échantillons des achats Nous avons dans la Chambre des députés qui connaissent la valeur des marchandises autant que M. Charleson. L'honorable ministre ne connaît rien de la valeur de ces marchandises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il certifie que les prix sont justes et raisonnables. J'ai déjà dit que je m'occuperais de faire cet examen moi-même, si c'est cela qu'on veut.

M. TAYLOR : Fournissez-nous alors les renseignements avant que le crédit soit voté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le ferai à l'occasion de la dernière épreuve. Je ne puis lui donner ces renseignements ce soir. Je désire beaucoup que ce crédit soit voté, afin que je puisse payer ces employés.

M. TAYLOR : Nous pouvons rester ici jusqu'à six heures. Nous sommes préparés pour cela. L'honorable ministre essaye à nous effrayer ce soir. Il veut faire passer tous ses crédits avant que nous ajournions. Mais il ne réussira pas par le moyen qu'il prend. Bien que l'opposition compte peu de membres, nous avons autant d'endurance que l'honorable ministre et ses amis. Nous voulons plus de renseignements. L'honorable ministre consent-il à apporter des échantillons des articles et à les soumettre aux honorables députés de cette Chambre qui sont au fait des prix ? Il découvrira que les prix son outrageants.

M. McCREARY : Ne pouvez-vous pas critiquer ces comptes en séance du comité des comptes publics ?

M. TAYLOR : Mais le ministre demande ces crédits pour l'année et probablement il y puisera encore pour M. Charleson.

Le MINISTRE DES DOUANES: Le comptable me dit qu'il ne peut mettre la main sur un arrache-clous ; il n'y en a pas au département.

M, TAYLOR : Votre comptable ne vous dira pas qu'il ne peut pas s'en procurer un pareil.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je sais ce qu'une opposition peut faire lorsqu'elle est décidée, mais lorsque l'honorable député dit qu'il peut parler jusqu'au jour, je ne crois pas que ses amis l'appuient à cet égard. L'honorable député dit que nous avons payé

des prix excessifs pour certains articles. Eh bien, je me livrerai à une courte enquête à ce sujet, dès demain matin. Je ferai venir le préposé aux achats, et je l'interrogerai. Le comptable me dit qu'il reçoit une déclaration que les marchandises ont été acceptées et que les prix en sont justes et raisonnables. Ce comptable n'a pas été nommé par moi. C'est un fonctionnaire qui reçoit des appointements élevés, il est, je crois, cousin de sir Charles Tupper, mais nous avons confiance en lui, et lorsque l'honorable député nous dit qu'il va parler jusqu'au matin si je ne consens pas à ce qu'il demande, je ne crois pas qu'il soit raisonnable. Ce crédit que nous discutons présentement est le même que nous votons depuis des années à l'exception que nous y avons ajouté les uniformes des employés des douanes.

M. MONK : Je ne crois pas qu'il y ait rien de déraisonnable dans cette demande. Voici un crédit de $37,000 qui n'est pas ce qu'il était les années précédentes. Il 'a plus que doublé, et nous trouvons que M. Charleson a vendu au gouvernement pour $708 de marchandises. Je ne suis pas un expert dans la ferronnerie. Mon honorable ami (M. Taylor) en est un; peut-être aussi que l'honorable ministre en est un, et qu'il sera frappé des prix de ces articles. Ils paraissent être excessifs, et ce n'est pas la première fois que M. Charleson est convaincu devant le comité des comptes publics de se faire payer des prix excessifs pour ses marchandises.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le cadenas d'un entrepôt de douane doit nécessairement être un bon cadenas.

M. MONK : Est-il déraisonnable de demander que l'on nous montre des échantillons de ces articles achetés à des prix extravagants.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces articles sont dispersés par tout le pays.

M. MONK : N'y a-t-il pas des échantillons ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, me dit le comptable.

M. MONK : Ainsi que le dit mon honorable ami (M. Taylor) on peut avoir des échantillons en tout temps, et un de ces cadenas mériterait d'être gardé comme objet de curiosité.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le préposé aux achats peut être interrogé par le comité des comptes publics.

M. MONK : Lorsque après avoir voté cet argent nous découvrons que l'on a payé ces prix exorbitants, notre devoir est de protester.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député pourrait-il estimer la valeur d'un cadenas si on lui en montrait un.

M. MONK : Je le pourrais. Mais il y a dans la liste, beaucoup d'autres articles dont je ne puis juger aussi la valeur, et j'aimerais certainement à en voir des échantillons. Je ne crois pas que ce soit une demande très déraisonnable. Je fais de nouveau appel à l'honorable leader de la Chambre. Il est près de deux heures et je ne crois pas qu'il soit juste de nous demander de rester ici plus longtemps. Je suis prêt cependant à rester toute la nuit si c'est nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avais espéré vers le milieu de la soirée que nous aurions pu entamer la discussion des crédits de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), mais il est un peu tard maintenant pour cela. Je crois cependant qu'après avoir consacré autant de temps aux crédits de l'honorable ministre des Douanes, il ne serait que juste que nous les finissions ce soir et que nous ajournions ensuite. A propos des séances de nuit je crois que si nous voulons clore cette session avant le mois d'octobre il nous faudra siéger plus tard que nous l'avons fait jusqu'à présent. J'espère avoir la coopération des honorables députés de la gauche. C'est très bien d'ajourner à onze heures, lorsqu'il se fait de la besogne, mais si nous voulons finir cette session il faudra veiller plus tard que dans le passé.

M. MONK : Je crois comme l'honorable ministre qu'il est désirable de finir cette session, mais il me semble que l'on s'empresse trop de nous demander de voter de fortes sommes lorsque l'on retarde le dépôt de projets importants jusqu'à ce qu'il soit trop tard pour leur donner l'attention nécessaire. Maintenant, au sujet de la proposition de mon honorable ami, me sera-t-il permis de lui suggérer que nous finissions de voter ces crédits du ministre des Douanes à l'exception d'un, celui relatif aux dépenses dans le Yukon. Je fais cette demande parce que nous sommes réellement un très petit nombre de députés ici ce soir, et je crois qu'il vaudrait mieux laisser un item en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aurons encore à soumettre des crédits supplémentaires pour l'année courante et pour l'année prochaine et je puis donner à mon honorable ami l'assurance qu'il aura ample occasion plus tard pour discuter toutes les questions de douane qu'il jugera à propos de discuter.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me faut demander des crédits supplémentaires pour cette année pour le Yukon et l'honorable député aura toutes les facilités désirables pour discuter cette question, car il nous faut faire une dépense.

M. MONK : Je suppose que si nous pouvons examiner ce compte de M. Charleson devant le comité des comptes publics, nous pourrons le discuter lors des crédits supplémentaires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'y ai pas la moindre objection.

Somme requise pour payer les dépenses dans le territoire du Yukon, $40,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre devrait donner quelques explications quant à l'augmentation des dépenses, car il y a eu diminution dans les revenus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas cette annnée.

M. CLANCY : En comparant cette année avec l'avant-dernière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous demandons $40,000 pour 1903-4. Pour l'année courante nous avons demandé $31,000, mais il me faudra demander $5.000 dans les crédits supplémentaires pour l'année courante, de sorte que l'augmentation du prochain exercice sur l'exercice courant ne sera réellement que de $4,000.

M. CLANCY : Quelle est la cause de l'augmentation ? L'honorable directeur général des Postes sait que le revenu a diminué beaucoup.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il me faut demander un crédit supplémentaire de $5,000 pour le présent exercice, de sorte que l'augmentation de l'exercice 1903-4 sur l'exercice 1902-3 ne sera que de $4,000. L'augmentation est causée par une augmentation dans l'allocation de subsistance de deux fonctionnaires à Dawson MM. Harold Ralph et A. Forest de $1,200 à $1,800 chacun, et dans celle de l'évalateur, M. William Marchant, de $1,200 à $1,800. Cela est pour six mois. Il ne reste pas au Yukon pendant l'hiver mais vient résider à Victoria pendant six mois ; on ne lui accorde pas son allocation de subsistence pendant ces six mois, mais pour les six mois qu'il passe au Yukon on lui accorde $1,800 d'indemnité. Puis nous avons un nouveau fonctionnaire, M. A. D. Ross qui ne reçoit pas d'allocation de subsistance, mais des appointements de $1,800, et il y a deux nouveaux employés qui travaillent sept mois de l'année à $150 par mois pour chacun. Ils se nomment T. W. Alcock et T. R. Moncton. Ces deux employés ont été recommandés par le chef de service McMichael. M. McMichael est allé au Yukon l'été dernier revêtu de pleins pouvoirs pour mettre le bureau sur un bon pied d'efficacité, et il a fait ces arrangements.

## AJOURNEMENT—INSPECTION DES PEAUX.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre s'ajourne.

M. SPROULE : Je désire appeler l'attention du gouvernement sur le télégramme suivant que j'ai reçu.

Des personnes intéressées dans le commerce de bestiaux sont venues me demander ce soir de protester contre le bill du gouvernement obligeant à marquer les peaux. Elles disent que le gouvernement ne devrait pas intervenir en la matière, parce que si l'inspecteur du gouvernement marque leurs peaux numéro trois et que n'ayant pu les vendre ici, elles soient obligées d'aller les vendre dans les Etats, cette marque leur nuira beaucoup. Occupez-vous de l'affaire et si vous pouvez trouver occasion de protester, faites-le, car on m'apprend que ce sont les tanneurs qui sont au fond de l'affaire et contre les commerçants de bestiaux et les cultivateurs.

Tel est le télégramme que M. McLean m'envoie et comme le bill est encore devant le sous-comité je désire appeler l'attention du gouvernement. Puis-je demander quelle besogne la Chambre aura à faire demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux désire continuer la discussion de son bill des chemins de fer.

M. SPROULE : Sera-ce tout pour demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous finissons ce bill nous serons très satisfaits ; le bill est très long.

M. SPROULE : Si nous finissons ce bill, la Chambre discutera-t-elle le bill des Subsides ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'attends pas à ce que nous puissions finir ce bill, mais si nous avions ce bonheur——

M. SPROULE : Si nous finissions le bill la Chambre ira-t-elle en comité des Subsides ? Nous avons intérêt à le savoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que nous prenions d'autres bills, mais si nous n'avions rien autre chose à faire, la Chambre serait obligée de se former en comité des Subsides et dans ce cas les crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries seront discutés.

La motion est adoptée et à 1.50 heure, mercredi matin, la Chambre s'ajourne.

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 3 juin 1903.

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

## PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada.—(M. Russell.)

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine.—(M. Puttee.)

## ACTE DES TRAVAUX PUBLICS—AMENDEMENT.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS demande qu'il lui soit permis de pré-

senter le bill (n° 193) modifiant l'Acte des Travaux publics.

L'Acte des Travaux publics prescrit que le département demandera des soumissions pour tous les travaux à exécuter. Mais depuis vingt ans, en vertu d'un arrêté ministériel et à la discrétion du ministre, le département a pu faire exécuter des travaux jusqu'à concurrence de $5,000 sans demander de soumissions. Maintenant le département de la Justice a exprimé l'opinion que cet arrêté ministériel était ultra vires. Je me propose donc de demander que la loi soit amendée de manière que le département soit exempté de demander des soumissions pour les travaux dont la valeur n'excède pas $5,000. En d'autres termes, nous voulons légaliser ce qui a été la pratique du département depuis un grand nombre d'années.

M. MONK : Ce projet de loi pourvoit-il au transfert d'une partie des attributions du département des Travaux publics, à celui de la Marine et des Pêcheries ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non; pas le présent projet de loi.

La motion est adoptée et le bill est lu la première fois.

## INTERPELLATIONS.

### SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. WILSON (par M. Sproule) :

1. Sur quelle partie des primes ou subventions votées en 1896 et jusqu'au 1er mai 1903, un intérêt était-il payable ? Combien a-t-il été payé sur chacune desdites primes ou subventions portant ainsi intérêt ; et quels sont les détails en ce qui regarde chaque chemin de fer ?

2. Quel montant d'intérêt a été payé, chacune desdites années, par chacun desdits chemins de fer, sur les primes ou subventions qu'ils ont reçues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun intérêt n'a été payé sur ces comptes.

### POURSUITES EN VERTU DE L'ACTE DU TRAVAIL DES AUBAINS.

M. INGRAM :

1. Combien de poursuites pour infraction à l'acte concernant la main-d'œuvre étrangère ont été instituées depuis la mise en vigueur de l'acte ?

2. Quelles sont les dates respectives des première et dernière poursuites intentées ?

3. Combien de ces poursuites ont eu pour résultat une condamnation ou le paiement d'une amende ?

4. Combien de personnes ont été déportées du Canada pour infraction dudit acte ?

5. Combien de demandes de poursuites aux termes dudit acte ont été faites au gouvernement, mais auxquelles ce dernier n'a pas donné suite ?

6. Quel montant a été dépensé pour l'application dudit acte, chaque année, depuis sa promulgation ?

7. Quel montant a été payé aux dénonciateurs à même les amendes perçues en vertu dudit acte, chaque année, depuis sa mise en vigueur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quant aux questions 1, 2, 3, 5 et 7, l'administration n'est pas autorisée à intenter de poursuite pour infraction de la loi, l'Acte conférant ce pouvoir aux particuliers. Le gouvernement ne sait pas combien de ces poursuites ont été intentées, ni quelles amendes ont été imposées. S'il a été perçu de ces amendes, aucune partie n'en a été versée à la Couronne. Sous l'effet, apparemment, d'une fausse conception de la loi, huit demandes ont été adressées à l'administration, en vue de l'engager à intenter des poursuites pour infraction des dispositions de l'acte; mais l'administration ne pourrait légalement se rendre à ces demandes.

4. Cinquante-deux personnes ont été renvoyées comme résultat des investigations officielles, et dix-neuf ont quitté le pays dans le cours des investigations, soit un total de soixante et onze expulsions effectuées à la demande du département du Travail.

6. Les sommes suivantes ont été dépensées par le gouvernement en vue de l'application de l'Acte du travail des aubains.

| | |
|---|---|
| 1900-1.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $277 65 |
| 1901-2.. .. .. .. .. .. .. .... .... .. | 277 65 |

A partir de cette dernière date on n'a plus tenu de compte séparé de la dépense occasionnée par l'application de cet Acte.

### CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU QUAI A QUEBEC.

M. CASGRAIN :

1. Quand le contrat pour la construction d'un nouveau quai ou jetée dans le havre de Québec, a-t-il été accordé à MM. Dussault et Lemieux ?

2. Quel est le prix stipulé dans le contrat pour ladite construction ?

3. Combien de soumissions ont été reçues pour cet objet ?

4. Quels sont les noms des soumissionnaires et quel est le montant mentionné dans chaque soumission ?

5. Après l'adjudication du contrat à MM. Dussault et Lemieux, des changements ont-ils été faits dans les plans et devis dudit quai ? Dans l'affirmative, quels sont ces changements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Mai 8, 1903.

2. $198,700.

3. Sept soumissions ont été reçues.

4. Dussault et Lemieux, $198,700 ; la compagnie W. J. Poupore (à responsabilité limitée), $199,999.99 ; Lyons et Whyte, $219,900 ; M. P. Davis, $249,000 ; M. Connolly, $273,000 ; Larkin, Sangster et Macdonald, $300,000 ; irrégulière (chèque non accepté) : Corry et Laverdure, $184,000.

5. Non.

ILLUSTRATIONS DU RAPPORT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. INGRAM :

1. Des plaintes ont-elles été faites au département de l'imprimerie et de la papeterie, ou par ce département, au sujet de la mauvaise exécution des photogravures qui accompagnent le rapport annuel du ministère de l'Intérieur ?
2. Les planches pour ces photogravures avaient-elles été exécutées à l'imprimerie de l'Etat ? Sinon, dans quel bureau avaient-elles été exécutées et à quel prix ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Le département de l'Intérieur s'est plaint de l'exécution de huit gravures à la fin de la partie 6. Les deux moins satisfaisantes furent supprimées et reprises. L'imprimeur de l'Etat fit observer dans le temps que les photographies originales fournies par le département de l'Intéieur avaient été exécutées par un procédé défectueux, et qu'on n'en pouvait attendre de meilleurs résultats.
2. Non, les plaques de ces photogravures n'avaient pas été exécutées à l'imprimerie de l'Etat. Des illustrations qui parurent, six avaient été exécutées par la Federal Press, d'Ottawa, et les deux autres par la Grip Company, de Toronto. Les six premières, au prix de $8.50 chacune ; et les deux autres, au prix de $12.50 chacune.

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

M. MONK :

1. Une enquête a-t-elle été faite au sujet de l'accumulation de lettres et de colis postaux au bureau de poste de Montréal ?
2. Qui a dirigé cette enquête ?
3. Quel en a été le résultat ?
4. Celui qui a dirigé cette enquête a-t-il interrogé les employés chargés de la manutention de ces lettres et colis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Si cette question a pour but de faire entendre qu'il s'est produit une accumulation de lettres et de colis postaux au bureau de poste de Montréal, elle porte à faux. Nos archives font voir qu'en certaines circonstances exceptionnelles de grandes quantités d'imprimés, de circulaires et autres annonces, au montant, parfois, de plusieurs mille livres, sont livrées aux bureaux de poste des principales villes. Mais des mesures sont prises pour que ces envois de documents ne nuisent pas au fonctionnement du service postal régulier. Il s'est produit un cas de cette nature à Montréal il y a quelques semaines, par suite de l'arrivée inattendu d'une masse de circulaires, d'annonces et de journaux-spécimens des Etats-Unis. La distribution en fut faite en temps opportun sans interrompre en aucune manière l'expédition de la besogne ordinaire du bureau.

Il n'a été demandé et il n'a été fait aucune enquête régulière. Un certain journal de Montréal accusa le département de retard dans la transmission des malles, et le surintendant en chef se trouvant de passage dans la ville à ce moment, s'enquit de l'affaire et s'informa auprès des fonctionnaires en charge de la vérité de l'accusation ainsi portée. Il trouva que les circonstances étaient ainsi que nous venons de dire.

M. MONK :

1. Le gouvernement sait-il que des sacs remplis de journaux, circulaires et catalogues sont restés pendant des semaines et des mois dans le bureau de poste de Montréal par suite du nombre insuffisant d'employés ?
2. Les employés dudit bureau de poste ont-ils dû fréquemment travailler en dehors des heures réglementaires pour distribuer ces matières postales ?
3. Lesdits employés ont-ils été rémunérés pour ce travail supplémentaire ?
4. Le ministre du Travail est-il au courant de ces faits ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Non.
2. Non ; seulement dans certaines occasions d'urgence.
3. Non.
4. Il n'est pas à la connaissance du ministre du Travail qu'il y ait à Montréal d'employé surmené ou insuffisamment rémunéré.

M. MONK :

1. Est-il vrai que des employés du bureau de poste de Montréal ont été mis à l'amende et même suspendus des semaines pour des erreurs légères et involontaires dans l'accomplissement de leurs devoirs ?
2. Où vont les amendes ainsi imposées ?
3. Des facteurs ont-ils été destitués pour avoir retardé pendant vingt-quatre heures la distribution de certains journaux bien que de pleins sacs de journaux et même de lettres restassent dans le bureau sans être triés et distribués, au grand détriment du public ?
4. Le ministre du Travail est-il au courant de ces faits ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Non.
2. Le montant de l'amende imposée, si elle est déduite des appointements de l'employé, reste dans le trésor.
3. Non.
4. L'état de choses décrit ci-dessus paraît être entièrement imaginaire.

ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill ((n° 21) modifiant et refondant les lois relatives aux chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Article 26.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que cet article n'est pas rédigé d'une manière très claire. Vous dites :

Tout document qui paraît avoir été signé par le chef et le secrétaire de la commission, ou par l'un ou l'autre, constituera une preuve *prima facie* devant tous les tribunaux.

Il n'y a rien à dire à la chose ; mais il vaudrait peut-être mieux s'exprimer ainsi : " Tout document certifié vraie copie par le commissaire, le secrétaire, ou l'un ou l'autre, aura la même force et le même effet que l'original ". Toutefois, si le ministre est satisfait, je n'insisterai pas davantage.

Article 29 :

Aussitôt que possible après qu'elle aura reçu ou qu'il lui aura été signifié un règlement, une ordonnance, un ordre, une décision, un avis, un rapport ou quelque autre document de la commission, ou du ministre, ou de l'ingénieur-inspecteur, la compagnie devra en donner connaissance à chacun de ses officiers et employés remplissant des fonctions que concernent ou peuvent concerner ces pièces, en lui en remettant copie ou en en affichant copie en quelque endroit où il doit accomplir son travail ou ses devoirs, ou quelque partie d'iceux. (51 Vic., ch. 29, art. 25, mod.)

M. LANCASTER : Je suggèrerais à l'honorable ministre de biffer tous les mots dans l'article après " pièces " et de les remplacer par des mots à l'effet suivant : " Et la compagnie verra à ce que tel règlement, ordre, etc., soit dûment mis en vigueur ". Vous restreignez la compagnie à une certaine manière de signifier le document; je pense qu'il vaudrait mieux la laisser libre d'apporter elle-même le mode qui lui paraît le meilleur de porter le règlement à la connaissance de ses employés, pourvu qu'elle voie à ce qu'il soit appliqué. Je soumets cet amendement à la considération du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De nombreux amendements ont été suggérés par des organisations de l'Ontario (chambres de commerce ou conseils municipaux), et il s'en trouve peut-être un dans ce sens. Il n'a pas été jugé à propos, après examen, d'adopter certains des amendements ainsi proposés. Ceux qui les avaient formulés n'avaient pas considéré la mesure dans son ensemble. A première vue ces modifications pouvaient paraître acceptables ; mais leur effet aurait été de jeter la confusion dans certaines parties du projet de loi. Ce bill renferme de nombreuses dispositions édictant que la compagnie fera son devoir et définissant en quoi ce devoir consistera; il n'est donc pas nécessaire de répéter dans cet article qu'elle le remplira.

Article 35 :

Toute décision ou ordonnance rendue par la commission, sous l'autorité du présent acte, peut être déclarée ordonnance de la cour de l'Echiquier, ou règle, ordonnance ou décret de toute cour supérieure de toute province du Canada, et pourra être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours.

L'honorable M. HAGGART : Vous faites de cette nouvelle commission une commission d'archives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax).

L'honorable M. HAGGART : Alors qu'est-il besoin de donner à la décision ou à l'ordonnance de la cour la valeur d'une ordonnance de la cour de l'Echiquier ou de la cour Supérieure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une raison très forte, c'est qu'il peut être nécessaire de faire exécuter cette ordonnance par quelque fonctionnaire au moyen d'action de la cour.

L'honorable M. HAGGART : La cour aurait-elle alors juridiction en la matière ou le droit d'entendre l'appel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Article 35, paragraphe 2:

Quand une ordonnance ou une décision de la commission a été constituée en règle, ordonnance ou décret d'une cour, toute ordonnance ou décision de la commission rescindant ou modifiant ladite ordonnance ou décison est considérée comme annulant la règle, ordonnance ou décret de cette cour et peut être de la même manière constituée en règle, ordonnance ou décret de cour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais à modifier ce paragraphe de manière qu'il s'appliquât aux décisions du comité des chemins de fer du Conseil privé aussi bien qu'à celles de la commission. Je propose donc qu'après le mot " commission ", les mots suivants soient insérés : " en vertu du présent acte, ou du comité des chemins de fer du Conseil privé, en vertu de l'Acte des chemins de fer ".

L'honorable M. HAGGART : Je vois que l'Acte permet d'en appeler à l'Exécutif de la décision de la commission. Dans le cas d'un tel appel et d'un changement de l'ordonnance de l'Exécutif, quel moyen auriez-vous de la faire exécuter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Exactement le même. En vertu de la loi actuelle, l'appel serait de l'ordre du comité des Chemins de fer du Conseil privé. L'Exécutif, s'il le jugeait à propos, pourrait rescinder ou modifier l'ordonnance d'une manière quelconque. Elle serait alors renvoyée au comité des chemins de fer du Conseil privé et y serait alors rédigée dans les termes prescrits par l'Exécutif. Il n'y aurait pas moyen de faire autrement; et l'ordonnance, ainsi amendée, deviendrait règle de cour.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il quelque article dans ce sens ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qui se ferait par la force des choses.

La motion est adoptée et le paragraphe amendé.

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Article 39 :

Quand un règlement, une ordonnance ou une décision de la commission prescrit l'exécution ou l'accomplissement de quelque ouvrage, acte, affaire ou chose dans un délai spécifié, la commission, si les circonstances paraissent le demander, peut, sur avis, et les intéressés entendus, ou à discrétion sur enquête *ex parte*, prolonger le délai ainsi spécifié.

M. LANCASTER : N'y a-t-il pas quelque danger à permettre à la commission d'étendre le délai à sa discrétion sans entendre l'autre partie. Ne pourrait-elle de cette manière préjudicier aux droits de l'autre partie? Il n'y a pas de mal à lui donner le droit de prolonger le délai; mais on risquerait de causer un préjudice à l'autre partie en permettant à la commission de prolonger le terme à sa discrétion sur demande *ex parte*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il peut se présenter une circonstance où il serait urgent de prolonger le délai sans donner avis, et où il ne serait pas à propos que la commission fût entravée dans l'exercice de sa discrétion. Il est bon de faire l'acte aussi élastique que possible. Nous ne voulons pas que la commission soit empêchée d'agir par quelque formalité de la loi, comme cela arriverait si nous ne lui laissions pas de discrétion. Il peut se produire des circonstances où il serait extrêmement désirable pour tous qu'un court délai fût accordé. Une disposition aussi rigide que celle suggérée ne serait pas du tout acceptable.

L'article est adopté.

Article 41 :

Il n'est pas nécessaire qu'une ordonnance de la commission indique à sa face même qu'aucune procédure a été instituée ou qu'aucun avis a été donné, ni qu'il existe aucune circonstance particulière, pour que la commission soit compétente à rendre cette ordonnace.

L'honorable M. HAGGART : Une demande ou une ordonnance *ex parte* ne devrait-elle pas indiquer qu'elle est de cette nature ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'exiger que cette formalité soit remplie, pour rendre la commission compétente. Les dispositions de cette nature sont très en usage afin d'éviter que les actes du tribunal puissent être annullés.

M. LANCASTER : Il n'est peut-être pas nécessaire que l'ordonnance indique toutes les circonstances requises pour rendre la commission compétente ; mais il serait bon qu'à sa lecture on pût constater qu'elle avait été rendue *ex parte* ou sur avis. Je trouve que mon honorable ami de Lanark a raison. L'ordre devrait indiquer à sa face s'il est sur avis ou *ex parte*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est assez probable que dans les cas d'un ordre *ex parte*, on n'omettra pas de le mentionner ; mais je n'aimerais pas à modifier l'article dans ce sens. Il y a un grand nombre de cas dans lesquels l'acte autorise l'émission d'ordonnances *ex parte* provisoirement, en vue seulement de gagner du temps pour donner avis à l'autre partie. Il n'est guère à propos d'encombrer l'acte ou de présupposer qu'on omettra d'indiquer les motifs raisonnables de l'émision de l'ordre.

M. LANCASTER : Voici mon raisonnement : je ne prétends pas que le statut doive exiger qu'un avis sera donné ou que l'ordre indiquera s'il est *ex parte*, ou non. Mais l'article serait plus acceptable s'il était rédigé comme il suit :

Il n'est pas nécessaire qu'une ordonnance de la commission indique à sa face même qu'il existe aucune circonstance particulière pour que la commission soit compétente à rendre cette ordonnance.

Il n'est pas nécessaire que l'ordonnance indique qu'avis a été donné ou non ; mais si vous y laissez les mots " qu'aucune procédure a été instituée ou qu'aucun avis a été donné ", c'est presque comme si vous édictiez que la commission ne devra pas indiquer si l'ordonnance a été ou non rendue sur avis. Vous dites en quelque sorte qu'il vaudrait mieux qu'elle ne l'indiquât pas. Omettez les mots que j'ai cités, et l'article n'en répond pas moins au but que poursuit l'honorable ministre. Mais si vous les y laissez, c'est comme si vous signifiiez à la commission qu'elle ne doit pas indiquer dans son ordonnance si celle-ci a été rendue sur avis ou *ex parte*. On devrait, à mon avis, la laisser libre à cet égard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe, j'en suis sûr ; les personnes chargées d'appliquer l'acte ne tireront pas la conclusion qu'il dit. Il ne servirait de rien de mentionner dans l'ordonnance qu'elle a été rendue *ex parte* ou non, car les intéressés, ceux qui prétendraient avoir eu droit à un avis avant l'émission de l'ordonnance, sauraient parfaitement à quoi s'en tenir. A quoi bon les instruire de ce qu'ils savent déjà ? Pour conférer juridiction, il n'est pas nécessaire de mentionner que l'ordonnance a été émise sur avis ou non. L'avis n'est pas une condition nécessaire de la compétence de la commission, car le bill autorise l'émission, provisoirement et dans le cas d'urgence, d'ordonnances intérimaires *ex parte*, et l'on considère qu'il sera nécessaire probablement d'émettre de telles ordonnances dans beaucoup de cas. Ainsi, il se peut que vous ne puissiez atteindre les gens au moyen d'un avis ; ou bien il peut se produire un cas d'urgence, et la commission devrait être autorisée à agir sans donner avis.

M. LANCASTER : C'est une autre question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce n'est pas une autre question. Ainsi, l'avis à la partie n'est pas

une condition essentielle de la juridiction dans beaucoup de cas. Nous ne nous occupons ici que de la question de juridiction. Nous voulons faire en sorte que la compétence de la commission ne soit pas mise en doute parce qu'on a omis d'alléguer ou d'exposer quelqu'une des circonstances.

M. LANCASTER : Est-ce que cela ne serait pas suffisant sans dire expressément " qu'aucune procédure a été instituée ou qu'aucun avis a été donné " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela se rapporte aux circonstances de la cause relatives au mérite. Il ne s'agit pas de déterminer qui a fait la demande ou qui était présent lorsque l'ordonnance a été rendue. Si la signification ou le défaut de signification de l'avis est une circonstance qui influe sur la compétence de la commission, alors il faudrait l'alléguer dans tous les cas. Mais on ne pourrait alléguer véritablement signification de l'avis dans tous les cas et il ne serait pas nécessaire de l'alléguer dans tous les cas.

M. LANCASTER : Je ne veux pas dire qu'on devrait rendre obligatoire l'allégation au sujet de l'avis, et que du moment que les parties auraient reçu avis tout serait en règle. La partie qui a reçu, ou n'a pas reçu, tel avis aimerait peut-être à faire la preuve du fait quel qu'il soit. Si la partie désire établir que l'ordonnance a été rendue *ex parte*, on devrait lui permettre de le faire. L'ordonnance montrerait ainsi, entre les mains de n'importe qui, qu'elle a été émise *ex parte* ou sur avis, et il serait bon qu'il en fût ainsi.

Article 45 :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose :

Que l'article 45 soit biffé.

La motion est adoptée.

L'honorable M. HAGGART : Vous supprimez l'article 45 entièrement; vous n'accordez pas à la commission le pouvoir d'adjuger de dommages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Cette disposition m'a paru de moins en moins acceptable, à mesure que j'y ai réfléchi davantage. Nous ne devrions pas usurper les fonctions ordinaires de nos cours de justice.

Article 50, paragraphe 2 :

Nul n'est exempt de répondre à l'assignation, de rendre témoignage ou de produire des livres, pièces, tarifs, contrats, traités et documents devant la commission, ou en obéissance à l'assignation ou à l'ordonnance de la commission ou de toute personne autorisée à tenir une enquête sous l'autorité du présent acte ou dans toute instance ou procès ayant pour cause quelque infraction aux dispositions du présent acte, pour le motif que le témoignage ou la déposition ou la production de pièces qu'on exige de lui est de nature à l'incriminer et à le rendre passible d'une amende aux termes du présent acte.

M. LANCASTER : A mon avis, il serait à propos d'insérer ici une disposition de la nature de celle contenue dans le code criminel mettant le témoin à l'abri d'une poursuite, aux termes de l'article à l'étude, nous pourrions forcer un témoin à s'incriminer. Mais l'intérêt public est déjà suffisamment servi par son témoignage et il devrait bénéficier de la protection accordée par le code criminel. Je n'ai pas sous la main le texte même de la loi à cet égard ; mais on en a trouvé les termes satisfaisants en pratique. Ils prescrivent que tout individu devra se présenter et rendre témoignage; mais il est mis à l'abri de toute poursuite en raison de ce témoignage, si ce n'est pour parjure en le rendant. Il ne serait pas, suivant moi, de l'intérêt public de laisser cet article tel qu'il est. Un individu, aux termes de cette disposition, se verrait contraint virtuellement de se mettre la corde au cou. Dans ces circonstances on est exposé à ce qu'il ne dise pas la vérité. Mais s'il est mis à l'abri de toute poursuite criminelle, vous pourrez lui faire dire probablement tout ce qu'il sait, et c'est ce que demande l'intérêt public. Je suggèrerais que l'honorable ministre insérât ici les termes de la disposition du code criminel en pareil cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais l'intention de soumettre un amendement beaucoup dans le sens de celui suggéré par l'honorable député. Je propose de biffer les mots " le rendre passible d'une amende aux termes du présent Acte ", à la fin du paragraphe, et de les remplacer par les suivants : " l'exposer à une poursuite où à une amende; mais aucun témoignage ainsi rendu, ni aucun document ainsi produit ne pourra être invoqué ou servir contre cette personne dans une action criminelle subséquemment intentée contre elle, autre qu'une poursuite pour parjnre en rendant témoignage ".

M. BORDEN (Halifax) : Ce point, sans doute, a été étudié avec beaucoup de soin. Il est prévu, je pense, dans l'Acte de la preuve du Canada, et par le code également, si je ne me trompe. Adoptons-nous les mêmes termes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les mêmes que ceux de l'Acte de la preuve du Canada.

L'amendement est adopté.

Le paragraphe, ainsi amendé est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose ce qui suit comme troisième paragraphe de l'article 50 :

Au cours de toutes procédures devant la commission, ou de toute action ou procédure en vertu du présent acte, tout document écrit ou imprimé paraissant avoir été émis par la compagnie, ou autorisé par la compagnie, ou par un fonctionnaire, agent ou employé de la compagnie, ou toute autre personne ou compagnie

en son nom, sera reçu, à l'encontre de la compagnie, comme preuve *prima facie* de l'émission de ce document par la compagnie et de son contenu, sans autre preuve que la simple production du document.

La motion est adoptée.

Article 60 :

M. BORDEN (Halifax) : Cette disposition ne semble pas prévoir le cas où aucune date pour la réunion annuelle n'est fixée dans l'acte spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait par oubli qu'on omettrait de fixer une date dans l'acte spécial. Une date est toujours fixée.

M. BORDEN (Halifax) : Dans beaucoup de cas qui sont venus à ma connaissance personnelle, la date n'est pas fixée dans l'acte, et les directeurs sont autorisés à la fixer. Dans la Nouvelle-Ecosse, l'usage est de ne pas fixer de jour, mais de permettre aux directeurs de le faire par règlement. Vous pourriez avoir quelque petite difficulté à cause des mots " le jour fixé à cet effet par l'acte spécial ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous conseillez-vous de fixer un jour spécial ?

M. BORDEN (Halifax) : Vous pourriez dire : " le jour mentionné dans l'acte spécial, ou déterminé par l'acte spécial ". Cela règlerait le cas peut-être.

L'honorable M. HAGGART : Ne fixez-vous pas quelque part dans l'acte le jour de l'assemblée annuelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est de cela que parle l'honorable député (M. Borden, Halifax).

L'honorable M. HAGGART : Je pensais qu'il était fixé dans le bill en vue de la préparation du rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas de cas où la date n'ait pas été fixée; mais il peut s'en trouver dans les actes passés il y a quelques années.

M. BORDEN (Halifax) : En vue de ce que vient de dire mon honorable (M. Haggart) seriez-vous d'avis qu'il y eût une date uniforme de fixée pour l'assemblée annuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est important qu'elle soit tenue avant une certaine date, afin que nous ayons les rapports à temps pour notre rapport annuel. C'est tout ce qui nous occupe. Ces assemblées sont généralement tenues le 5 septembre, ou vers cette date.

M. BORDEN (Halifax) : Si on juge la chose de quelque importance, ce serait ici un très bon endroit du bill pour régler comment le jour sera fixé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous pourrions dire le premier mercredi ou le premier mardi d'un certain mois, dans les cas où l'Acte spécial ne fixe pas de date.

La motion est réservée.

Article 61 :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose :

Que l'article 61 soit amendé en biffant les mots de la fin " preuve de la suffisance de l'avis ", et insérant à la place " preuve suffisante que tel avis a été donné ".

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Article 66.

M. BORDEN (Halifax) : Aux termes de cet article il vous faudra toujours prouver que la personne qui signe est le secrétaire. On peut se demander si oui ou non nous devrions régler ce cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis très disposé à simplifier les choses en ces matières, qui sont après tout de pures formalités.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a quelque temps j'eus à faire certifier un document pour servir dans les cours du Massachusetts; il me fallut obtenir les signatures du juge en chef, du lieutenant-gouverneur, du secrétaire d'Etat et du Gouverneur général, si je me rappelle bien ; et il s'écoula un mois avant que le document fût en règle. Dans les matières de cette sorte, qui sont purement de forme, et lorsqu'il n'y a pas probabilité de fraude, la simplicité est désirable. Le ministre ferait peut-être bien d'examiner la rédaction de cet article.

Article 73.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans un cas qui s'est présenté récemment, les directeurs survivants n'étaient pas assez nombreux pour former le quorum, et ils ne purent remplir le siège vacant. Sans doute, c'est là un cas exceptionnel, mais je me propose d'y pourvoir en insérant les mots suivants :

Et dans le cas où les directeurs survivants ne formeraient pas quorum, alors la nomination pourra se faire par les actionnaires convoqués en assemblée spéciale pour cette fin.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre se sert ici des mots " directeurs survivants ", et des mots " directeurs restants " dans une autre partie de l'article. Ne vaudrait-il pas mieux continuer à se servir du terme " directeurs restants " ; ce qui comprendrait ceux qui ont démissionné aussi bien que ceux qui sont morts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait mieux.

L'amendement est adopté ; et article, ainsi amendé, est adopté.

Le comité fait rapport de ses travaux.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

## BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE ERIE-ONTARIO.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario.—(M. German.)

Article 11.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce projet de loi avait été réservé afin de me permettre d'examiner son article 11. Je l'ai fait et j'en suis venu à la conclusion de proposer au comité de biffer l'article complètement et de modifier l'article correspondant de l'acte général, de manière à régler le cas qu'on a eu en vue, je pense. Ma proposition serait de biffer cet article et de numéroter de nouveau les articles à partir de dix en avant.

L'amendement est adopté.

On fait rapport du bill, ainsi amendé ; il est lu une troisième fois et passé.

## COMPAGNIE CANADIENNE D'IRRIGATION DU NORD-OUEST.

La Chambre de nouveau en comité sur le bill (n° 143) relatif à la Compagnie canadienne d'irrigation du Nord-Ouest.—(M. Oliver.)

Article 5.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député chargé de ce bill va vous donner des explications.

M. McCREARY : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) m'a demandé de me charger du bill. Je n'ai pas reçu d'instructions, si ce n'est que l'honorable député m'a dit que le bill avait passé le comité, à l'exception de l'article 11, lequel, c'est entendu, doit être biffé, une disposition de même nature devant être insérée dans l'Acte général d'Irrigation. Si je ne me trompe, le reste du bill ne prête pas à discussion ; mais si on en soulève, je demanderai que le bill soit réservé car je ne suis pas au courant des détalis de cette mesure.

L'honorable M. HAGGART : Ce projet de loi, si je le comprends, a pour objet de permettre à cette compagnie d'irrigation de prendre possession de certains terrains appartenant à une compagnie de chemin de fer, et de former une organisation distincte en vue d'irriguer ces terrains. Le bill fut laissé en suspens afin de permettre au département de l'Intérieur de s'enquérir. On s'est enquis, je pense, et un rapport favorable du bill a été fait.

M. McCREARY : Oui. Le sous-ministre de l'Intérieur a écrit que le bill, moins l'article 11, ne soulève pas d'objection. La compagnie, aux termes de l'Acte primitif, avait droit de détenir une grande étendue de terre. L'étendue qu'elle est autorisée à acquérir aux termes de l'article 5 est beaucoup moins considérable que celle permise par le bill primitif. Le sous-ministre de l'Intérieur a écrit à l'honorable député d'Alberta qu'il était satisfait de la mesue.

Article 11.

M. McCREARY : Cet article doit être biffé.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Faut-il biffer l'article 11 ?

Adopté.

On fait rapport du bill ainsi amendé ; il est lu une troisième fois et adopté.

## SOCIETE D'ASSURANCE SUR LA VIE UNITED-EMPIRE.

La chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 163) relatif à la Société d'Assurance sur la vie United-Empire. (M. Thompson, Haldimand-Monck).

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances se proposait d'examiner cette proposition de loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me suis renseigné. L'honorable député qui est chargé du bill va expliquer ce qui en est.

M. THOMPSON (Haldimand-Monck) : Le but de ce projet de loi était simplement de prolonger le terme de cette société particulière d'assurance. Mais le ministre des Finance pria les auteurs du billl de faire certaines modifications restreignant, au lieu d'étendre, les pouvoirs de la société. Ces changements furent acceptés et le bill fut voté par le comité il y a à peu près une semaine. De plus, on a ajouté une ou deux dispositions, l'une autorisant la société à changer son nom, celui qu'elle porte aujourd'hui ressemblant beaucoup au nom d'une autre société. Ce projet de loi a passé en comité sans opposition.

M. R. L. BORDEN : On s'est demandé entre autres si les articles très développés qu'on a introduits sous forme d'amendements étaient couverts par l'avis donné du bill dans l'officiel et les journaux locaux. C'est une question qui probablement n'a pas attiré l'attention du comité auquel le bill avait été renvoyé, et naturellement, le comité des Ordres permanents ne s'est occupé que des dispositions primitivement contenues dans

le bill. Y a-t-il quelque chose dans ces amendements qui exige un avis ultérieur?

M. THOMPSON : Je ne sais trop si techniquement cela serait nécessaire, mais je ne le pense pas. Comme je l'ai dit, les amendements proposés en comité ont enlevé à la société certains pouvoirs dont elle était revêtue aux termes de l'ancienne charte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsque le bill est présenté en conformité de l'avis, la Chambre se réserve le droit de le modifier si elle le juge nécessaire. Je ne vois rien dans le règlement qui nous empêche de le considérer. Sans doute, si les changements étaient très importants, on serait justifiable de demander qu'avis en fût donné, pour la protection de qui de droit. Je n'était pas présent lors de la discussion de ce bill, mais on me dit que des fonctionnaires de mon département y étaient et qu'ils se sont déclarés satisfaits de ses dispositions : j'en conclus que tout a été bien examiné. Je n'y étais pas en personne, et je n'ai pas entendu la discussion qui s'est faite.

M. R. L. BORDEN : Nous devrions, suivant moi, accepter ces amendements avec quelque circonspection ; car autrement une mesure très importante pourrait être adoptée par la Chambre sans qu'il eût été donné d'avis suffisant. Un seul article du bill pourrait être présenté en premier lieu, et ensuite, des dispositions très élaborées y seraient attachées sous forme d'amendements en comité. Je croirais qu'aux termes des règlements de la Chambre un avis est tout aussi nécessaire pour un projet de loi restreignant les pouvoirs d'une compagnie que pour un projet de loi les augmentant. Toutefois, comme le département des Finances se montre satisfait dans le cas actuel et que personne apparemment ne souffrira de l'adoption du bill, je n'insisterai pas davantage.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie des traversiers de l'Ile du Prince-Edouard.—(M. McKinnon.)

## ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 21) modifiant et refondant la loi relative aux chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

A l'assemblé annuelle des actionnaires de la compagnie, il pourra être déclaré un dividende sur les bénéfices nets de l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que, strictement parlant, cet article n'est pas tout à fait en la forme qui convient. Aucun dividende ne devrait être payé tant qu'un état complet n'a pas été soumis par les directeurs à la compagnie et approuvé par celle-ci, montrant exactement quelles ont été les opérations de la compagnie durant l'année. C'est la ligne de conduite qui a été adoptée par les compagnies les plus importantes. Dans le cours de mes communications avec les compagnies, elles ne se sont pas opposées à ce que le bill fût amendé dans le sens que j'indique.

L'honorable M. BARKER : C'est une modification importante du bill. Le ministre aurait-il quelque objection à réserver cet article afin que nous puissions voir les amendements une fois rédigés ?

M. BARKER : La pratique de presque toutes les compagnies est que les directeurs, à la fin de l'année, décident quel dividende sera payé, et règle générale, il est payé. Mais, lors de l'assemblée annuelle, qui a lieu généralement un mois ou six semaines plus tard, une résolution en règle est adoptée confirmant cette déclaration de dividende, et c'est ainsi réellement un dividende autorisé par les actionnaires. Le comité, à mon avis, devrait examiner avec soin toute modification qu'on nous propose, et je suggère que l'honorable ministre fasse imprimer son amendement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis désireux d'avoir l'opinion du comité sur le sujet. Il est clair, d'après ce qu'a dit l'honorable député de Hamilton (M. Barker), que la pratique suivie n'est pas celle sanctionnée par la loi telle qu'elle existe aujourd'hui ; car aux termes de cette loi, c'est la compagnie, à son assemblée annuelle, qui déclare le dividende. Vû que la loi n'est pas d'accord avec la pratique suivie, je pense qu'il sera nécessaire de modifier le bill de quelque manière. Je vais faire ce que l'honorable député a suggéré, et avant que nous revenions là-dessus, les membres auront l'occasion de lire l'amendement projeté.

Article 93.

Il ne sera déclaré aucun dividende qui aurait l'effet de réduire ou entamer en quoi que ce soit le capital de la commission, ou qui serait pris sur le capital ; et il ne sera pas non plus payé de dividende à l'égard d'aucune action, après le jour fixé pour un versement sur cette action, avant que ce versement soit opéré ; mais les directeurs de la compagnie pourront, à leur discrétion, jusqu'à ce que le chemin de fer soit achevé et livré à la circulation, payer des intérêts à un taux n'excédant pas cinq pour cent par année sur toutes sommes dont le versement aura été demandé sur les actions, à compter des dates respectives de leur paiement, et ces intérêts seront exigibles et payés aux époques et aux endroits que les directeurs fixeront à cet effet. 51 V., c. 29, art. 71, mod.

M. R. L. BORDEN : Cet article est-il amendé en aucune manière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le seul changement est de 5 à 6 pour 100.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition me paraît assez singulière. Veut-elle dire que vous pouvez payer cinq pour cent d'intérêt à même le capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est ce que cet article veut dire.

M. R. L. BORDEN : Il a fait partie du statut depuis quelques années, sans doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne pense-t-il pas que c'est là une disposition assez dangereuse, même si l'on tient compte qu'elle a fait partie de la loi depuis si longtemps ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais trop.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi la compagnie remettrait-elle à l'actionnaire, qui a engagé ses capitaux dans l'entreprise, une partie de son argent avant l'achèvement du chemin de fer ? Sans doute, il existe quelque raison plausible pour cela, et elle a dû être mise de l'avant lors de l'adoption de cet article, mais je ne me figure pas quelle peut avoir été cette raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La seule raison qui me vient à l'esprit, c'est qu'au début de ces entreprises, il est très important d'offrir aux gens de très grands avantages pour les engager à souscrire et à verser le montant de leurs parts. C'est devenu, je suppose, un usage, et l'usage a été consacré par une disposition de la loi. La loi a été passée pour permettre aux gens qui ont placé des fonds dans les entreprises de cette nature, nécessairement peu rémunérantes au début, de percevoir un intérêt sur les sommes qu'ils ont avancées et à partir du jour où ils en ont fait le versement. Je sais, de connaissance personnelle, étant quelque peu au courant de la manière dont ces compagnies sont organisées et recrutent leurs fonds, que c'est là une pratique assez commune parmi elles.

M. BARKER : L'honorable ministre vient de nous exposer exactement comment les choses se passent. Si la compagnie était empêchée de se procurer des fonds sur les parts pendant que le chemin se construit, il lui faudrait probablement emprunter des banques et payer l'intérêt. Elle cherche donc à engager les actionnaires à verser le montant de leurs parts le plus tôt possible en leur assurant le paiement d'un intérêt. Il peut sembler extraordinaire de payer des dividendes qui n'ont pas encore été gagnés. Mais d'autre part, si les actionnaires ne payaient pas le montant de leurs actions de bonne heure, et pendant que le chemin est en voie de construction et que la compagnie ne peut accumuler de bénéfices, celle-ci serait contrainte d'emprunter des porteurs de débentures ou de banquiers et de payer des intérêts. Je ne sache pas que la compagnie s'en trouverait mieux.

M. BORDEN (Halifax) : Les versements pourraient être faits payables quand les directeurs le jugeraient à propos.

M. BARKER : Avec l'approbation des actionnaires.

M. R. L. BORDEN : Mais les actionnaires, en retardant les appels de versements et en profitant des dispositions de cet article, se trouveraient à recevoir, en vérité, les deniers qu'ils ont placés dans cette compagnie pour en former le capital. Dans le cas d'un chemin de fer dont la construction durerait longtemps, ou permettrait aux actionnaires de recevoir, sous forme d'intérêt, de 25 à 30 pour cent à compte du capital. Ce principe ne me semble pas aussi juste que celui qu'on applique à d'autres compagnies, à moins de leur accorder ce privilège par une loi semblable à celle-ci. Il suffirait de tenter l'expérience pour en constater les mauvais résultats, dans le cas d'une corporations commerciale ordinaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qui arrive, pourtant.

M. R. L. BORDEN : Alors, les directeurs de ces compagnies s'exposent à se voir citer devant les tribunaux criminels. Ils se placent exactement dans la position qui leur serait faite s'ils payaient des dividendes à compte du capital.

M. BARKER : Seulement jusqu'à ce que la construction du chemin de fer soit achevée ?

M. R. L. BORDEN : Oui, mais il faut beaucoup de temps pour construire une voie ferrée, et, sous ce raport, on ne peut établir de comparaison avec d'autres entreprises. Dans les ouvrages ordinaires, on tire profit presque immédiatement des travaux exécutés. Mais l'exploitation d'un chemin de fer peut être retardée bien longtemps et, pendant ce temps, les actionnaires ne peuvent recevoir de dividende, parce qu'on ne retire aucun bénéfice de cette entreprise. A mon avis, il vaudrait mieux biffer cette disposition. Celui qui risque de l'argent dans une compagnie de chemin de fer sait parfaitement, lorsqu'il achète des actions, qu'il ne pourra retirer des revenus de sa mise de fonds avant quatre ou cinq ans. La position est en tout semblable à celle de cette personne qui prend des actions dans une compagnie d'assurance sur la vie, tout en sachant qu'elle n'obtiendra des dividendes qu'à près cinq ou six ans. Je me demande si l'on peut établir une différence entre le fait d'accorder à une compagnie d'assurance sur la vie le droit de payer des dividendes à même le capital, et celui de permettre à une compagnie de chemin de fer d'agir de la même façon. Alors même que la pratique

l'aurait sanctionné et qu'on le retrouverait dans certaines lois déjà adoptées, je suis forcé de dire qu'il m'est impossible d'appuyer ce principe.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition repose sur le principe suivant : Lorsqu'on lui accorde une subvention de tant par mille, en tenant compte du parachèvement de son chemin de fer, une compagnie peut engager les garanties fournies par le gouvernement ; quelquefois, elle conclura avec ce dernier un arrangement en vertu duquel le gouvernement devient fidéicommissaire des fonds de la compagnie, et l'une des conditions de cette entente accorde à la compagnie le droit de payer, en attendant que la voie ferrée soit terminée, des dividendes aux actionnaires suivant le montant d'actions qu'ils ont acquitté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne songerais pas à inclure cet article dans le projet de loi que nous discutons maintenant, s'il ne se trouvait déjà dans la loi ; c'est pour cela que j'hésite à demander qu'on le laisse de côté, malgré les nombreuses raisons qu'on peut invoquer contre le principe de cette disposition.

M. CLARKE : En retranchant cet article, commettrions-nous une injustice quelconque à l'égard des intéressés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas, du moins en prenant le mot injustice dans son sens le plus strict. On peut éprouver plus de difficultés à trouver des acheteurs, lorsqu'il s'agit d'une entreprise dont le succès dépend du capital souscrit.

M. BARKER : L'objection principale qu'on peut soulever contre cet article provient du changement qu'on a fait à une autre disposition de la loi concernant les chemins de fer. D'abord, personne ne pouvait acheter d'actions dans une compagnie de chemin de fer, sans s'obliger à payer comptant le montant de ces valeurs ; dans la suite, on découvrit le moyen d'établir des compagnies au capital flottant, et en modifiant la loi, on a permis aux directeurs d'accorder aux gens qui se trouvaient à la tête d'un projet de construction d'un chemin de fer, soit comme directeurs, soit autrement, des actions qu'on considérait comme payées. Ces personnes achètent des actions, mais elles ne paient pas un sou comptant, et l'objection qu'on soulève, c'est que des actionnaires qui n'ont jamais payé un sou dans cette entreprise pourraient retirer des dividendes au cours de la construction d'une voie ferrée. A mon point de vue, cette objection disparaîtrait de fait, si l'on n'accordait, au cours de ces ouvrages, de dividendes à même le capital-actions qu'aux actionnaires qui ont payé réellement les actions qu'ils possèdent. Le ministre constatera facilement qu'un entrepreneur ou qu'un promoteur d'entreprises de l'espèce dont je viens de parler, qui possède un nombre considérable d'actions qui ne lui ont rien coûté, pourra facilement retirer un dividende assez élevé durant la construction de tel ou tel chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque la Chambre a discuté le bill relatif à la " Erie and Niagara Power Company ", l'autre jour, j'ai demandé que la discussion fût retardée ; je voulais étudier plus spécialement un article en tout semblable à celui qui nous occupe maintenant. J'espère pouvoir suggérer une disposition plus parfaite que celle-ci.

M. BARKER : Dans ce cas, pourquoi ne pas laisser cet article en suspens ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien.

Article 103.

M. R. L. BORDEN : Qu'entendez-vous par les mots " versements demandés sur ces actions " ? Cette stipulation s'applique-t-elle à toute personne qui refuse, demande étant faite de payer les versements sur les actions qu'elle possède ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'interprétation que je donne à ces mots.

M. BARKER : La demande de versement existe seule, et le fait de ne pas payer ce versement ne permet pas de confisquer ces actions, mais expose les actionnaires à voir confisquer les obligations qu'ils possèdent.

L'honorable M. HAGGART : Et les actions ne sont pas confiscables au profit de la compagnie. Si toutes les actions, moins une, ont été payées à cette dernière, il ne serait pas juste que la compagnie les confisquerait à son profit.

M. BARKER : Il faudrait pour cela une résolution du bureau des directeurs.

L'honorable M. HAGGART : Cette confiscation s'opère toujours en vertu d'une résolution du bureau et non pas d'une loi adoptée par ce parlement.

M. R. L. BORDEN : Très souvent le mot " confisqué " s'entend comme équivalent de " sujet à confiscation ". En vertu de cet article, la confiscation n'a lieu que si la compagnie, à une réunion générale, se prononce dans ce sens. Cette stipulation se trouve-t-elle dans la loi actuelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et, fait assez curieux à constater, on ne l'a jamais attaquée, du moins d'après ce que me disent les fonctionnaires du ministère. A tout événement, nous remettrons à plus tard l'étude des articles 102, 103 et 104.

Article 105.

Les directeurs pourront vendre, soit aux enchères publiques, soit par vente privée, et de

la manière et aux conditions qu'ils jugeront convenables, toutes actions dont la confiscation aura été ainsi prononcée, ou toutes actions non-émises, ou engager ces actions pour garantir le paiement des prêts ou avances faits ou qui seront faits sur ces actions, ou le remboursement de toutes sommes empruntées par la compagnie ou qui lui seront avancées ; pourvu qu'autorisation à cet effet et pour l'émission des actions soit préalablement donnée à une assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à cette fin. 51 V., c. 29, art. 83.

M. R. L. BORDEN : Cette loi contient-elle une disposition accordant à ces compagnies le pouvoir de disposer de ces actions au-dessous du pair ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi des chemins de fer ne contient pas cette stipulation, qui, je crois, se trouve dans la loi générale concernant les compagnies, qui autorise le bureau des directeurs à déclarer un taux d'escompte. Je crois que cet article se trouve dans la loi anglaise concernant les compagnies en général, et je sais que cette stipulation fait partie d'une loi semblable adoptée par le Nouveau-Brunswick.

M. R. L. BORDEN : Ma première impression, en lisant cet article, est qu'il accorde aux directeurs un pouvoir illimité sous ce rapport. Ces derniers peuvent vendre aux enchères publiques ou privément les actions de la compagnie. Si nous laissons de côté les mots qui ne se rapportent pas directement à cette stipulation, celle-ci se lira comme suit : " Les directeurs pourront vendre privément, aux conditions qu'ils jugeront convenables, toutes actions qui n'ont pas encore été émises ". C'est-à-dire que les directeurs, après avoir gardé pour eux le nombre d'actions qui leur permet strictement d'agir en cette qualité, pourront vendre les autres actions par vente privée, à dix pour 100. La loi leur permet donc d'émettre des actions à un prix purement nominal. Cette disposition se trouve-t-elle dans l'ancienne loi ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il prévu ce cas en se plaçant au point de vue de l'administration de ces compagnies ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il va sans dire qu'il est du devoir des directeurs de disposer des actions de la compagnie au plus grand avantage de cette dernière.

M. R. L. BORDEN : La loi accorde-t-elle à la compagnie le droit d'augmenter son capital commun ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Une loi spéciale peut quelquefois leur accorder ce privilège, mais dans ce cas, on impose certaines conditions.

M. R. L. BORDEN : Je ne m'occupe pas, pour le moment, des cas où les directeurs n'agissent pas de bonne foi. Je sais que des lois spéciales concernant certaines entreprises industrielles, accordent quelquefois aux directeurs et à ces dernières le droit de disposer du capital-actions comme ils jugeront à propos de le faire ; mais il faut toujours des raisons exceptionnelles pour engager un parlement à accorder un pouvoir de ce genre, et les tribunaux se sont montrés bien sévères sous ce rapport.

Loin de moi l'idée de nier que cette disposition ne se trouve pas dans notre loi depuis longtemps. Cependant, en thèse générale, je m'oppose à ce qu'on accorde à une compagnie le pouvoir de vendre ses actions au-dessous du pair, et, à mon point de vue, cette restriction doit s'appliquer surtout aux compagnies de chemin de fer. Supposons le cas d'une compagnie de chemin de fer qui a besoin de prélever $1,000,000 ; on lui accorde le pouvoir de porter à $10,000,000 son capital-actions et, par une disposition semblable à celle-ci, d'émettre ces valeurs à 10 cents dans le dollar. On se trouverait alors en face de toutes sortes de difficultés, puisqu'il s'agira de dividendes et d'autres transactions commerciales, ou lorsqu'on voudra avoir la haute main sur les taux de cette compagnie. Il me semble qu'une stipulation dans le sens que je viens d'indiquer, mérite d'être étudiée par l'honorable ministre qui, peut-être, n'a pu examiner à fond cette question, vu les nombreux articles que contient la loi que nous discutons maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quant à ces articles qui se rapportent à l'émision des actions, comme on n'a soulevé aucune objection, je ne les ai pas étudiés à fond à seule fin d'y découvrir ce que d'autres n'y ont pas trouvé. Je me suis surtout préoccupé des cas qu'on avait signalé surtout à mon attention. Je crois qu'on peut invoquer nombre de raisons pour nous engager à examiner plus attentivement ces articles et à les rendre plus parfaits, si possible, mais je ne voudrais pas entreprendre de discuter toute cette question maintenant.

M. BARKER : Je ne vois aucune objection à ce qu'on permette aux directeurs de vendre les actions confisquées, car celles-ci deviennent la propriété de la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas soulevé cette question.

M. BARKER : Mais, quant à l'autre partie de cet article qui permet aux directeurs de vendre à n'importe quel prix des actions qui ne sont pas encore émises, je considère que sa mise en vigueur serait extrêmement dangereuse.

De ce qu'elle n'a pas soulevé de protestation jusqu'à présent, il ne faut tirer aucune conclusion, parce que, jusqu'à l'heure actuelle, les actions des compagnies de chemin de fer n'ont eu aucune valeur réelle, mais un grand nombre de ces obligations peuvent valoir beaucoup plus tard Il peut arriver que des

actionnaires qui ont acheté 20 pour cent de tout le capital, autorisent les directeurs à vendre 80 pour cent des actions, c'est-à-dire, ce qui reste de ces dernières, aux actionnaires actuels, et cela pour dix cents ou cinq cents dans le dollar. De cette façon, il y aura diminution du capital dès les débuts de l'entreprise. S'il est une chose à laquelle le public s'oppose plus qu'à toute autre, c'est qu'une compagnie paie des dividendes à compte d'un capital majoré. Parce qu'on trouve une stipulation semblable dans d'autres lois relatives aux chemins de fer, il ne suit pas qu'on ait étudié avec soin ce qui donne lieu à l'objection soulevée maintenant. Ces lois contiennent une foule d'articles qu'on y a insérés, à la demande de certaines personnes, et la plupart de ces dispositions n'ont servi qu'à favoriser généralement non le public, mais les particuliers. A mon avis, il vaudrait mieux laisser cet article en suspens, afin de permettre au ministre de nommer un comité pour étudier le principe même de toute cette partie du bill, si mieux il n'aime pas s'engager à l'examiner à fond lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne serait pas facile de changer tous ces articles. Nous pourrions procéder d'une manière plus sommaire en retranchant les mots " actions non-émises ".

L'honorable M. HAGGART : Je crois que les directeurs, après avoir obtenu le consentement des actionnaires à une réunion spécialement convoquée àcette fin, devraient pouvoir disposer absolument des actions confisquées, de même que des obligations non-émises de la compagnie. Voilà la pratique suivie jusqu'à présent. Cependant, à propos de ces actions confisquées, on peut stipuler que le premier propriétaire devrait en retirer un intérêt raisonnable.

M. SPROULE : Il y a un fort courant d'opinion contre la pratique qu'ont adoptée certaines compagnies de chemins de fer de vendre leurs obligations à bien bon marché, sauf à augmenter les taux de transport pour payer un dividende sur la valeur au pair du capital-actions ; on devrait trouver le moyen de mettre fin à ce système. Quant aux actions confisquées, même en retranchant les mots " actions non émises ", on pourrait, par une entente secrète, laisser confisquer ces obligations, à la condition que les directeurs les revendraient ensuite aux actionnaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je reconnais combien les remarques de mon honorable ami sont judicieuses. Je ne puis comprendre pourquoi les directeurs d'une compagnie de chemin de fer auraient le droit de donner une valeur purement nominale à un nombre considérable d'actions non émises, de se les partager entre eux, sans qu'il leur en coûte un sou, en réalité, et après quelques années, de mettre ces obligations sur le marché comme garanties des dividendes qui devront être payés. Je crois qu'on devrait empêcher cela. Il y eut un temps où la loi du pays obligeait celui qui avait acheté une obligation semblable, d'en payer, argent comptant, la valeur au pair ; dans le cas où la compagnie se serait trouvée en face de difficultés, on pouvait forcer cet actionnaire à payer aux créanciers la différence entre le prix qu'il avait payé pour cette obligation, et la valeur au pair que représentait celle-ci. La loi a été changée et maintenant les compagnies qui nous demandent de les constituer civilement, sollicitent le pouvoir d'émettre des obligations, sans qu'un seul sou soit payé par les acheteurs. Je crois que nous ferions mieux de laisser de côté, pour le moment, l'article 105 ; il nous sera peut-être possible de le modifier dans le sens indiqué.

L'article reste en suspens.

Article 106.

Un certificat du trésorier de la compagnie, attestant que la confiscation des actions a été prononcée, sera une preuve suffisante du fait y mentionné et de leur acquisition par l'acheteur ; et ce certificat, joint au reçu du trésorier du prix de ces actions, sera un titre valable à ces actions ; le certificat sera enregistré par le trésorier au nom de l'acquéreur, avec indication de son domicile et de sa profession, et sera inscrit dans les registres tenus par la compagnie ; et sur ce, l'acquéreur sera censé être détenteur de ces actions, et ne sera pas tenu de veiller à l'emploi du prix d'achat,—et son titre à ces actions ne sera invalidé par aucune irrégularité dans les procédures relatives à la vente ; et tout actionnaire aura le droit d'acheter les actions ainsi vendues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un fait se présente à mon esprit à propos de cet article. Nous savons tous que les cas de confiscation d'actions sont bien peu nombreux, et cela pourrait être une raison pour nous d'insérer un article spécial relativement aux difficultés qui pourraient surgir de ce chef. Toutefois, il me semble que du moment que nous enlevons à la compagnie le pouvoir de disposer des actions non émises, ceux qui sont à la tête de cette entreprise et qui exercent la haute main sur celle-ci, chercheront à tourner la difficulté en acceptant, comme actionnaires, des gens qui ne paient pas un sou ou qui n'ont pas l'intention de débourser un sou pour acquitter ces actions. Celles-ci seront confisquées et c'est ainsi que, par un moyen détourné, les directeurs atteindront le but qu'ils auraient obtenu si ces actions leur avaient été distribuées.

M. R. L. BORDEN : On pourrait remédier à cela en rendant nulles les actions confisquées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il vaut mieux laisser cet article en suspens et je fais une proposition dans ce sens.

Adopté.

Article 108.

Chaque actionnaire est individuellement responsable envers les créanciers de la compagnie pour les dettes et engagements de la compagnie jusqu'à concurrence du montant restant à verser sur les actions qu'il détient ; mais nul actionnaire ne peut être poursuivi pour raison de cette responsabilité avant qu'une saisie-exécution, prise par le créancier contre la compagnie, n'ait été rapportée sans qu'il y ait été satisfait en totalité ou en partie.

L'honorable M. HAGGART : Cette stipulation rendrait responsable l'actionnaire dont les actions seraient confisquées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, pour ce qui reste à payer sur ces obligations.

L'honorable M. HAGGART : Il y a un autre article qui stipule que la confiscation l'exemptera de toute responsabilité quant à toute poursuite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais il ne s'agit que de la responsabilité d'un actionnaire envers un autre actionnaire. Mais cela n'enlève pas la responsabilité de l'actionnaire pour la balance due sur les valeurs qu'il a achetées.

Article 110.

Une liste exacte et complète des noms et domiciles des actionnaires sera dressée et inscrite dans un registre qui sera tenu pour cet objet, et qui sera ouvert à l'inspection des actionnaires.

L'honorable M. HAGGART : Est-il stipulé dans ce projet de loi que la majorité des directeurs devra se composer de sujets britanniques ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition, je crois, ne se trouve pas dans la loi des chemins de fer ; on la retrouve, cependant, dans certaines lois particulières.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais. Si je ne me trompe, ces lois spéciales n'auront plus leur raison d'être si les compagnies veulent se conformer aux stipulations du projet de loi que nous discutons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, lorsqu'une loi particulière exige que les directeurs ou qu'une partie de ces derniers soient des sujets britanniques, la difficulté se trouve réglée, indépendamment de tout ce que nous pourrions stipuler dans le projet de loi actuel. Je ne crois pas qu'il serait avantageux pour le pays d'insérer dans ce bill un article stipulant généralement que tous les directeurs, ou qu'une partie de ces derniers, soient des sujets britanniques.

Article III.—Emission d'obligations ; emploi de ces dernières ; exercice du pouvoir d'emprunt.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une erreur quant à ce qui se rapporte à l'article 70 qu'on trouve dans la quatrième ligne de cet article, car, en vérité, il s'agit de l'article 61. Je propose donc que l'article III soit modifié de façon à faire disparaître cette erreur.

Cette proposition est adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose qu'on ajoute aux mots "émission d'obligations", les mots "obligations constituant capital".

M. BARKER : Pourquoi le ministre n'ajouterait-il pas plutôt les mots "capital d'obligations perpétuel" ? En Angleterre, c'est une valeur bien connue à la bourse et, si je ne me trompe, c'est un peu la pratique que suit la Compagnie Mackenzie et Mann. On appelle ces obligations perpétuelles, parce qu'elles ne sont pas rachetables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous modifierons l'article dans ce sens.

M. R. L. BORDEN : Ce projet de loi limite-t-il le montant d'obligations qu'on peut émettre pour chaque mille de chemins de fer à construire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette stipulation se trouve dans la loi spéciale concernant chacune de ces compagnies.

M. R. L. BORDEN : Oui, peut-être, et c'est probablement la coutume qu'on a suivie jusqu'à présent. Ne peut-il pas arriver, toutefois, qu'une loi spéciale d'une législature provinciale ou de ce parlement, ne fasse aucunement mention de ce pouvoir d'émettre des obligations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, on ne pourrait émettre d'obligations, parce qu'il n'existerait aucune loi spéciale déterminant la quantité de ces actions qu'on pourrait mettre sur le marché.

M. R. L. BORDEN : Ce projet de loi contient-il une disposition à cet effet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas que cette disposition se trouve indiquée en termes précis dans le bill. Je n'avais pas songé qu'il fut possible de faire adopter une loi particulière où il ne serait pas question du pouvoir d'émettre des obligations.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas étudié ce projet de loi aussi à fond que le ministre l'a fait, et tout ce que je dis n'a pour but que de lui faire remarquer les différents aspects que peut offrir chaque disposition. A mon avis, le but de ce projet de loi est de fondre dans une même législation toutes les lois particulières se rapportant aux différentes compagnies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : Supposons qu'il s'agisse d'une loi particulière qui ne contienne aucune prescription relative aux obligatitons de telle ou telle compagnie, nous accordons par les stipulations contenues dans cet article et ceux qui suivent, le pouvoir d'émettre des obligations aux conditions déterminées à une assemblée de telle ou telle compagnie. Il me semble que cet état de choses aura pour résultat de donner à la compagnie intéressée le pouvoir d'émettre des obligations au montant fixé par les actionnaires, lors de leur assemblée annuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La teneur générale de ce bill indique que ces lois spéciales et le projet de loi que nous discutons maintenant détermineront une seule et même limite de ce pouvoir d'émettre des obligations.

M. R. L. BORDEN : Je n'avais pas remarqué cela. Nous pouvons donc croire que cette disposition est suffisante pour s'appliquer à ce cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, par induction, mais on pourrait peut-être ajouter un mot ou deux afin de rendre la chose plus claire.

M. R. L. BORDEN : Je crois que tout ce que j'ai dit ne peut se rapporter directement à la question discutée, à moins que, par une loi spéciale, une législature provinciale n'accorde des pouvoirs que ce parlement trouverait outrès. C'est pourquoi il vaudrait peut-être mieux limiter ce pouvoir d'émettre des obligations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si nous disons que le montant des obligations ou d'autres garanties sera fixé par une loi spéciale concernant telle ou telle compagnie, et qu'il ne pourra être dépassé, la signification se trouve aussi claire que possible. Les intéressés doivent obtenir par la loi spéciale qui les concerne, le pouvoir nécessaire pour émettre des obligations suivant une limite indiquée. Une loi générale ne peut déterminer le nombre de ces obligations, parce que chaque cas peut présenter des circonstances exceptionnelles.

L'honorable M. HAGGART : Mais s'il arrivait à une législature provinciale d'accorder à une compagnie un pouvoir d'emprunter que nous considérerions excessif, qu'arriverait-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, la loi spéciale qui serait adoptée pour placer cette compagnie sous l'autorité fédérale contiendrait toujours une restriction quant au pouvoir d'émettre des obligations.

M. SPROULE : Si un chemin de fer s'amalgame avec un autre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que je ne me fais pas comprendre suffisamment ?

M. R. L. BORDEN : Pas par moi. Supposons qu'une loi provinciale spéciale accorde à une compagnie un pouvoir—que nous croyons excessif—d'émettre des obligations ; je ne vois pas comment l'amendement de l'honorable ministre pourra faire disparaître cette difficulté

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble qu'il faudrait une loi spéciale de ce parlement pour donner l'existence à une entreprise qui est exploitée dans tout le pays. Dans cette loi spéciale on pourrait stipuler le nombre d'actions qu'on pourrait émettre, pourvu qu'aucune obligation n'ait encore été émise. Si ces obligations ont déjà été émises, alors il sera trop tard pour remédier à cet état de choses ; dans le cas contraire, il serait facile de se prévaloir de ce moyen.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que le projet de loi présenté par l'honorable ministre avait pour but de faire d'un chemin projeté qui se syndique avec une compagnie possédant une voie ferrée ayant déjà une charte de ce parlement, un ouvrage qui serait d'utilité générale du pays ; dans ce cas le parlement n'aurait pas eu besoin d'adopter de loi spéciale. Je crois donc que mon honorable ami ne fait pas disparaître complètement l'objection soulevée par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je saisis parfaitement la question maintenant. Nous pourrions laisser en suspens cet article, sauf à le discuter plus tard.

L'article reste en suspens.

Article 116.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La rédaction de cet article est loin d'être parfaite. On a transcrit la loi telle qu'elle existe aujourd'hui, et les termes qu'on a employés, au lieu de donner l'idée d'une compagnie ayant le droit de signer des billets à ordre pour emprunter à son crédit, indiquent plutôt que la compagnie intéressée pourra transporter les billets qu'elle peut recevoir. Il ya deux choses que je voudrais faire maintenant. Je propose qu'on supprime la disposition limitant à $100 le droit d'emprunter que possédera la compagnie intéressée. Je voudrais qu'on reconnût à cette dernière le droit d'emprunter de l'argent sans entrave aucune, lorsque les circonstances l'exigent, non pas au moyen d'obligations qu'il faudra garantir d'une hypothèque, mais en allant aux banques pour obtenir de ces institutions les deniers dont elle peut avoir besoin temporairement. Une compagnie peut juger nécessaire de faire un emprunt pour exécuter certains travaux d'urgence, emprunt qu'elle

compte rembourser avec les revenus de ces ouvrages, après quelques mois. Une compagnie puissante peut avoir besoin d'emprunter un demi million ou un million de dollars, et si son crédit est bon, on devra lui permettre de s'adresser à une banque et de faire escompter son billet pour le montant en question. Voilà ce qui arrive tous les jours, et il vaudrait autant reconnaître ce fait, si l'on veut donner à ces transactions la force de la loi. Je propose qu'on ajoute ce qui suit au mot " pourra " qui se trouve à la première ligne de cet article :

Pourra, pour les fins de la compagnie, emprunter de l'argent, soit par lettres de change, effets à payer, récépissés d'entrepôts, lettre de change et autres moyens, sur le crédit de la compagnie.

Je retrancherais aussi les mots " moins de $100 ".

L'honorable M. HAGGART : Je ne puis concevoir qu'une compagnie de chemin de fer signe un billet d'un montant inférieur à $100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est absurde.

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition n'impose aucune limite à la compagnie, et il en est ainsi si on l'envisage au point de vue du remboursement du prêt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et elle s'applique même au montant de ce prêt.

M. R. L. BORDEN : La compagnie dans ce cas pourrait contracter un emprunt remboursable après vingt ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Croyez-vous que la banque tiendra compte de cela ?

M. R. L. BORDEN : La loi anglaise contient des dispositions de ce genre. Les compagnies ont le pouvoir d'emprunter jusqu'à un montant déterminé, et ces emprunts se font ordinairement au moyen d'actions ou d'obligations représentant ce qu'on appelle communément garanties flottantes. De plus, la compagnie a le pouvoir d'emprunter ce qu'il lui faut pour faire face aux dépenses ordinaires ou quotidiennes. On ne tient pas compte de tout cela, lorsqu'il s'agit d'examiner si la compagnie a outrepassé son pouvoir d'emprunt. Ce dernier n'est pas en jeu. Il me semble que cet article, si nous le comparons à celui concernant le pouvoir d'émettre des obligations, pourrait nous amener à des conclusions bien curieuses. Je ne puis signaler maintenant tel ou tel mal qui résulterait de cet état de choses ; il me semble, toutefois, que nous ne nous rendons pas parfaitement compte de ce que nous faisons, en accordant à ces compagnies les pouvoirs spéciaux dont il est ici question. J'ignore si le ministre a bien étudié tous ces détails.



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai beaucoup songé à la question et j'en suis venu à la conclusion qu'une compagnie de chemin de fer qui n'est pas dans une position financière très forte ne pourrait pas emprunter beaucoup, tandis qu'une compagnie qui a les moyens d'emprunter à des conditions avantageuses, n'empruntera pas à moins que ce ne soit nécesaire. Pourquoi, par exemple, ne serait-il pas permis à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à celle du Grand Tronc d'emprunter toutes les sommes dont elles ont réellement besoin ? Elles ne voudraient pas emprunter plus que cela.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre est satisfait, je retire toute objection.

L'article est adopté.

Article 117.

Si dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de l'acte qui autorise la construction d'un chemin de fer, cette construction n'est pas commencée et s'il n'a pas été dépensé quinze pour cent de la somme du capital-actions, ou s'il s'écoule cinq ans avant le parachèvement ou la mise en exploitation du chemin de fer, alors les pouvoirs conférés par ledit acte ou par le présent acte seront caducs, nuls et de nul effet, à l'égard de toute partie du chemin de fer qui restera alors inachevée. 51 V., c. 29, art. 89, mod.

L'honorable M. HAGGART : C'est là une condition passablement sévère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons réduit de sept à cinq ans le délai accordé pour compléter le chemin. Nous fixons maintenant cette période à cinq ans dans tous les actes spéciaux. Lorsque ce bill sera devenu loi, ce ne sera plus nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Le bill prévoit-il le cas où une compagnie de chemin de fer cessera d'exploiter son chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il parler des cas où une compagnie qui ne serait pas en faillite cesserait d'exploiter son chemin ?

M. R. L. BORDEN : Par exemple, voici deux chemins de fer dont il a été question dans cette Chambre pendant la présente session—le chemin de fer des Comtés-unis et un autre qui ont interrompu leur service durant un temps assez long, et lorsqu'un député a fait une interpellation à leur sujet, je crois que l'honorable ministre a répondu que la loi ne lui permettait pas de rien faire ; et il me semble que l'on pourrait insérer dans cet article une disposition prévoyant ces cas-là ; je voulais savoir si le bill contient quelque chose d'analogue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a rien dans le présent bill qui prévoit les cas dont parle l'honorable député. Il n'y est question que des che-

mins de fer qui cesseraient d'être exploités par suite de faillite de la compagnie propriétaire. Voici la difficulté à laquelle je me suis heurté. Une compagnie cesse d'exploitre son chemin ou une partie de son chemin parce qu'elle n'y trouve pas de profit. La compagnie peut être solvable. Si elle est solvable et si elle a reçu de l'aide du gouvernement, elle sera exposée, en vertu de notre convention, à une attaque en justice pour la forcer d'exploiter son chemin ou de payer une amende.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre prétend-il qu'il y a dans l'engagement que les compagnies prennent en acceptant les subventions, une condition obligeant la compagnie à exploiter le chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais trouver un remède dans des cas de ce genre me semble être une difficulté insurmontable. Le gouvernement pourrait prendre possession du chemin, mais nous ne pouvons sérieusement songer à cela. Il y a dans le pays plusieurs chemins qui font bien juste leurs frais, et encore est-ce grâce à ce que tout le monde dans le district qu'ils traversent sont intéressés à lui aider, mais s'il y avait la moindre probabilité que le gouvernement pourrait prendre possession du chemin de fer au cas où il ne serait plus exploité, il cesserait bientôt de l'être. Si quelqu'un a en tête quelque moyen pratique de résoudre la question, je serais heureux s'il me le faisait connaître.

L'honorable M. HAGGART : Cet article annule tous les pouvoirs accordés pour la construction du chemin et pour la durée du délai d'exécution par un acte spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est l'acte spécial qui prévaut.

M. R. L. BORDEN : Cela serait-il parfaitement clair si l'acte spécial avait été adopté antérieurement à l'acte général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 3 y pourvoit comme suit :

Si quelque acte spécial rendu ci-devant par le parlement du Canada porte que certaine disposition de l'acte général des chemins de fer en vigueur à l'époque où cet acte spécial a été sanctionné, est soustraite à l'incorporation avec ce dernier, ou étend, restreint ou modifie l'application de pareille disposition, la disposition correspondante du présent acte est considérée comme pareillement soustraite à l'incorporation, étendue, restreinte ou limitée dans ses termes. 51 V., ch. 29, art. 4, mod.

M. R. L. BORDEN : Vous avez encore le spectre de l'acte spécial accordé subséquemment par une législature provinciale. Supposons que la province de la Nouvelle-Ecosse accorde, l'année prochaine, à une compagnie un acte spécial lui permettant de construire un chemin dans la province et lui donnant sept années pour le terminer. Supposons que le chemin se raccorde immédiatement avec l'Intercolonial et qu'ensuite la construction en soit poursuivie jusque vers le district de Canso, comme il pourrait arriver dans le cas du chemin que l'on se propose de construire à travers le comté d'Halifax. Quel serait l'effet de cet article dans un cas pareil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'article 4 s'appliquerait à ce cas.

M. R. L. BORDEN : Cet acte s'appliquerait à un chemin de fer dans ces conditions, nonobstant une législation provinciale contraire. Conséquemment vous ne pouvez réduire le délai d'exécution de sept à cinq années par l'article 117.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous pourrions l'amender de façon à en neutraliser l'effet, mais autrement il s'appliquerait.

M. R. L. BORDEN : Dans tous les cas je suppose que ce n'est pas un cas très probable.

L'article est adopté.

Article 118, paragraphe (g).

Ériger et entretenir les bâtiments, gares, dépôts, quais et leurs dépendances nécessaires ou convenables, et construire, acheter et acquérir des machines fixes et des locomotives, du matériel roulant et autres appareils nécessaires à la commodité et à l'usage des voyageurs, du service des transports et des affaires du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose d'ajouter au commencement de ce paragraphe le mot " construire ".

L'amendement est adopté.

L'honorable M. HAGGART : Je vois que les mots, " voitures, wagons, bateaux et autres appareils " qui sont dans l'ancienne loi sont enlevés de celle-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose aussi d'insérer dans la première ligne du paragraphe après le mot " entretenir " le mot " chemins " et après le mot " quais " les mots " docks, élévateurs " et remplacer le mot " appareils " dans la quatrième ligne par le mot " constructions ".

Les amendements sont adoptés.

M. BARKER : Pourquoi ne pas remplacer les mots " voyageurs, service des transports et des appareils du chemin " ne pas employer le mot " transport " car le mot " transport " dans l'article des définitions comprend les voyageurs et le fret ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien, je propose que l'on biffe les mots " voyageurs et fret " et qu'on les remplace par le mot " transport ".

M. BARKER : Il n'y a pas d'objection au mot " affaires ", quoiqu'il soit couvert par l'autre expression.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vaut mieux le laisser là.

L'amendement est adopté.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi l'honorable ministre ne donne-t-il pas à la compagnie le pouvoir d'acheter des voitures, des wagons, et des bateaux pour l'exploitation du chemin et pour transporter le fret entre la ville et la station ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il y ait aucun doute au sujet de ce pouvoir.

M. BARKER : Les mots " et autres appareils " couvriraient tout cela.

L'honorable M. HAGGART : Plusieurs compagnies de chemins de fer font leur propre voiturage dans les villes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'elles le font au moyen d'organisations indépendantes.

L'honorable M. HAGGART : Quelques compagnies le font faire par des tiers, mais d'autres le font elles-mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que ce pouvoir est compris dans les mots et autres appareils.

L'article 118, paragraphe (i) :

(i) Recevoir, transporter et voiturer les personnes et les marchandises sur le chemin de fer, régler le temps et le mode de transport, et les taux et prix de transport à payer, et recevoir ces taux et prix de transport.

L'honorable M. HAGGART : Ce paragraphe ne donne pas aux compagnies de droit de recevoir paiement pour le voiturage de la station à la ville. Ce paragraphe est d'accord avec la disposition des mots " voitures, wagons et bateaux " qui étaient dans l'ancienne loi. Le pouvoir de la compagnie est limité à établir des taux et prix de transport sur le chemin de fer seulement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que l'on a voulu faire ces deux articles assez étendus pour couvrir le cas que j'ai mentionné ; lorsqu'un chemin de fer fait son propre voiturage dans une ville il devrait pouvoir acheter des voitures, wagons et devrait pouvoir se faire payer quelque chose en sus des taux de chemin de fer comme compensation pour ce voiturage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question a été longuement étudiée, et l'on est venu à la conclusion que les mots " taux et prix de transport " suffisaient.

M. BLAIR.

Article 118, paragraphe (j) :

(j) Abattre ou enlever les arbres qui se trouvent jusqu'à une distance de cent pieds du centre du chemin de fer, ou qui pourraient tomber en travers d'une voie de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de rayer les mots " du centre du chemin " et de les remplacer par " de chaque côté du droit de passage ".

L'honorable M. HAGGART : Vous donnez aux compagnies le droit d'abattre les arbres, jusqu'à une distance de cent pieds de la voie. Supposons que le droit de passage soit de soixante et six pieds de large, cela donnerait à la compagnie d'abattre les arbres sur une largeur de 133 pieds ou bien de cent.

M. LANCASTER : Les mots " ou qui " donnent le droit d'aller au-delà de cent pieds du droit de passage ; ne vaudrait-il pas mieux fixer la distance à laquelle la compagnie pourra aller ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La distance est en proportion de la hauteur de l'arbre. Si l'arbre a plus de cent pieds de hauteur la compagnie aura le droit de l'abattre.

M. LANCASTER : Voyez l'effet que cela pourrait avoir pour le propriétaire. Il ne saura pas au juste jusqu'où vont les droits de la compagnie, et il pourra s'attirer des embarras en s'opposant à ce qu'il considérera comme un empiètement. Il vaudrait mieux rédiger cet article plus clairement et ne pas permettre à un employé de chemin de fer d'aller sur une propriété et d'abattre un arbre isolé sans être limité par aucune distance fixe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette loi est en vigueur depuis vingt ans et elle n'a encore donné lieu à aucun malentendu, que je sache.

M. LANCASTER : Au contraire; je sais personnellement qu'elle a suscité des procès et c'est pourquoi je signale le cas en ce moment. Il vaudrait mieux dire 150 pieds si c'est nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de retenir un article de la loi actuelle, et d'en faire le paragraphe 2 de l'article 118.

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien, cela donne à une compagnie le pouvoir de transférer un terrain à une autre compagnie, pourvu qu'il serve aux fins auxquelles la compagnie qui le transfert devait le faire servir. L'objet pour lequel le terrain a été exproprié reste le même. D'après certains légistes, si le terrain n'est pas employé aux fins pour lesquelles il a été exproprié, il retourne aux premiers propriétaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'autres légistes prétendent que si le terrain n'est pas employé par la compagnie qui l'exproprie, il retourne au propriétaire quand même.

L'honorable M. HAGGART : Le paragraphe donnerait à la compagnie qui exproprie le terrain pour les fins de son chemin de fer le droit de le transférer à une autre compagnie de chemin de fer qui le ferait servir aux fins pour lesquelles il a été exproprié.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce paragraphe permet à une compagnie de disposer de son terrain aussi librement qu'un particulier. Une compagnie ne peut acquérir, vendre ou aliéner des terrains qui lui ont été cédés pour les fins du chemin de fer, si ce n'est dans des conditions spéciales et très restreintes. Mais si pour une raison quelconque elle est devenue propriétaire d'un terrain, elle peut en disposer aussi librement qu'un particulier. S'il y a des conditions attenantes à la propriété, telles par exemple, l'obligation d'y construire un chemin de fer, la compagnie peut transférer ces terrains à une autre compagnie par ces obligations et en échange elle pourra exercer tous les droits et privilèges qu'aurait eus la première compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Alors la loi va encore plus loin que je ne pensais. Une compagnie qui aurait reçu un terrain à condition de construire une gare dans une certaine partie de la ville, pourrait, au cas où elle ne construirait pas la gare, disposer de cette propriété en faveur d'un tiers tout comme le premier propriétaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ce n'est pas du tout cela que dit le paragraphe. Il ne s'applique pas à des cas comme celui-là.

L'honorable M. HAGGART : Il est difficile de saisir le sens de l'amendement sans lire l'article qu'il amende et nous ne l'avons pas entre les mains ; c'est de là que vient toute la difficulté.

M. BARKER : Il serait préférable de se procurer l'ancienne loi et de régler cette question plus tard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien ne s'y oppose.

L'article est laissé en suspens.

Le comité rend compte de ses délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons des bills qui sont sur l'ordre du jour et après avoir délibéré ceux qui seront prêts nous nous occuperons des crédits du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN : Reprendrons-nous l'examen du bill des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a d'autres engagements pour demain.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10 heures 40 du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 4 juin 1903.

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

### PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux.—(Honorable Sydney A. Fisher.)

### INTERPELLATIONS.

#### DIFFERENDS ENTRE PATRONS ET OUVRIERS—REGLEMENT.

M. BELL :

1. Sur les 24 cas dans lesquels des conciliateurs ont été nommés pour le règlement de conflits aux termes de l'Acte de conciliation de 1900, dans combien de cas un règlement du conflit a-t-il été opéré comme résultat de la nomination desdits conciliateurs ?
2. Au sujet de ces règlements (s'il en est), dans combien de cas le règlement a-t-il donné gain de cause aux employés ; (b) dans combien de cas le règlement a-t-il été en faveur des patrons ?
3. De ces 24 conciliateurs, combien étaient des fonctionnaires du département du Travail ?
4. Dans les cas de règlements de conflits opérés par des conciliateurs, pourquoi un mémoire relatant les conditions de chaque règlement n'a-t-il pas été adressé au ministre du Travail, conformément au paragraphe 3 de l'article 4 de l'Acte de conciliation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) :

1. Il s'est déjà réglé quinze différends entre patrons et ouvriers par l'entremise d'un conciliateur, en vertu de la loi de conciliation 1900. Deux de ces différends étaient des grèves, qui ont été conjurées par suite de la nomination d'un concilateur en vertu de cette loi. Il s'est présenté un autre cas où, une grève étant imminente, une des parties intéressées a requis l'intervention du département, mais les négociations furent ensuite suspendues, à la demande de cette partie-là, et on laissa aux parties immédiatement concernées le soin de régler finalement le point en litige.

2. Des quinze règlements qui ont eu lieu, trois ont été favorables aux patrons, cinq aux ouvriers, et sept ont été le résultat de

compromis et de concessions mutuelles. Deux de ces grèves provenaient de malentendus et furent réglées lorsqu'on eut fait voir quelle était vraiment la situation.

3. C'est toujours un fonctionnaire du département du Travail qui a été chargé d'agir comme conciliateur en vertu de la loi quand le ministre du Travail n'a pas agi lui-même en cette qualité.

4. La conciliation prévue par la loi ne s'est jamais opérée par l'entremise de bureaux de conciliation ou de représentants des parties, comme cela se peut en vertu du paragraphe 3 de l'article 4, mais toujours par celle de fonctionnaires du département, et chaque règlement a été publié dans l'édition de la Gazette du Travail la plus rapprochée de la date où il avait eu lieu.

RECENSEMENT—CLASSIFICATION DES CROYANCES RELIGIEUSES DANS CARLETON ET VICTORIA, N.-B.

M. HALE :

1. L'attention du commissaire du recensement a-t-elle été attirée sur des erreurs que l'on dit avoir été commises dans la classification des croyances religieuses de la population des comtés de Carleton et de Victoria, N.-B., notamment des baptistes libres ?

2. Le commissaire a-t-il demandé aux recenseurs pour lesdits comtés de reviser leurs rapports et de corriger ces erreurs ?

3. Cette revision a-t-elle été faite, et quelle réponse lesdits recenseurs ont-ils faite au commissaire ?

4. Le commissaire a-t-il rectifié la classification des croyances de la population desdits comtés conformément aux corrections faites par les recenseurs ? Dans l'affirmative, quel changement a-t-il été fait aux totaux des diverses dénominations dans lesdits comtés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney A. Fisher) :

1. Il a été signalé aux recenseurs certaines inscriptions qu'on prétend inexactes et qui ont rapport à la classification des dénominations religieuses, et surtout à celles des baptistes libres, au Nouveau-Brunswick, mais pas dans les comtés de Carleton et de Victoria en particulier.

2. Il a été demandé aux recenseurs du comté de Carleton de reviser leurs rapports.

3. Les recenseurs du comté de Carleton ,ont fait rapport que l'inscription des croyances religieuses s'étaient faite sur l'annexe et de façon absolument conforme aux renseignements qu'on leur avait donnés lors du recensement ; mais cette année, lors de la revision, ils ont appris que certaines personnes inscrites sur les annexes comme baptistes d'une catégorie particulière ou simplement comme baptistes, faisaient partie de quelque autre secte de cette dénomination. On a fait la compilation d'après les inscriptions qu'on a trouvées dans les annexes, inscriptions dont les recenseurs ont établi l'exactitude sous serment.

4. Les tableaux ont été publiés avant qu'on eût commencé à faire la revision dans le comté de Carleton, et on n'a rien changé aux totaux des différentes dénominations.

RECENSEMENT—CLASSIFICATION DES CROYANCES RELIGIEUSES DANS SUNBURY ET QUEEN, N.-B.

M. WILMOT :

1. L'attention du commissaire du recensement a-t-elle été attirée sur des erreurs que l'on dit avoir été commises dans la classification des croyances religieuses de la population des comtés de Sunbury et de Queen, N.-B., notamment des baptistes libres ?

2. Le commissaire a-t-il demandé aux recenseurs pour lesdits comtés de reviser leurs rapports et de corriger ces erreurs, s'il en est ?

3. Dans l'affirmative, quelle réponse lesdits recenseurs ont-ils faite au commissaire, et cet officier sera-t-il requis de rectifier la classification des croyances de la population desdits comtés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

1. Non, si ce n'est par rapport à la province en général.

2. Oui, par rapport à certaines personnes qu'on avait inscrites comme " C. baptistes " et dont la secte ne se trouvait pas clairement désignée.

3. En faisant la revision on a découvert que certaines personnes ainsi désignées appartenaient à la secte des baptistes calvinistes, et certaines autres, à celles des baptistes chrétiens et on a corrigé les inscriptions qui devaient faire partie du premier volume du rapport du recensement en mettant les baptistes chrétiens au nombre des baptistes libres et en réunissant les baptistes calvinistes aux baptistes.

STENOGRAPHES AU YUKON.

M. BENNETT :

1. M. J. A. Valiquette a-t-il été nommé sténographe de la cour territoriale du Yukon ?

2. A-t-il aussi été nommé secrétaire particulier du juge Dugas ?

3. Dans l'affirmative, reçoit-il du gouvernement les mêmes appointements que l'autre sténographe officiel ?

4. Le gouvernement a-t-il l'intention de fournir un secrétaire particulier à chacun des trois juges du Yukon ?

5. Le gouvernement a-t-il été informé que le temps des sténographes de la cour n'est pas entièrement absorbé par leur fonction officielle?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE :

1. Oui, en remplacement de M. Shepard, qui a été transféré au bureau du commissaire de l'or.

2. Non.

3. Oui.

4. Non.

5. Non.

EMPLOYES DE BUREAUX POSTE—VACANCES.

M. MONK :

1. Combien de facteurs et d'employés des postes, à Montréal, à Toronto, à Hamilton et à

Québec, ont été privés de leurs vacances en 1896, 1901 et 1902 ?

2. Le ministère des Postes se propose-t-il d'accorder, cette année, le congé ordinaire à tous les gens employés dans les bureaux de poste desdites cités ?

3. Dans l'état actuel des choses dans le bureau de poste de Montréal, ce congé peut-il être accordé aux employés dudit bureau de poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Le département des Postes n'en connaît pas.

2. Oui.

3. Oui.

DEBARDEURS DE MONTREAL—GREVE—PAIEMENT DE LA MILICE.

M. MONK :

1. Le gouvernement sait-il que le conseil municipal de Montréal a adopté à l'unanimité la résolution suivante :—

"Attendu qu'il est admis que le havre de Montréal est le port national du Canada ;

"Attendu que la grève récente des débardeurs a affecté le commerce de la Puissance du Canada ;

Attendu que dans une occurrence semblable l'Acte de la milice prescrit que la solde de la force réquisitionnée peut être avancée à même le fonds consolidé du revenu du Canada ;

"Il soit résolu :—Que le gouvernement fédéral soit humblement requis de payer la milice employée à protéger les propriétés du havre de Montréal pendant ladite grève des débardeurs."

2. Le gouvernement se propose-t-il de dispenser les contribuables de la cité de Montréal du paiement des dépenses causées par le service de la milice à l'époque de ladite grève ?

3. Quel est le montant total desdites dépenses ?

4. Le gouvernement agira-t-il aussi généreusement envers les contribuables de Montréal qu'il l'a fait envers ceux de la ville de Valleyfield ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Le gouvernement sait que le conseil de ville de Montréal a adopté la résolution citée dans l'interpellation, mais ne sait pas s'il l'a adoptée à l'unanimité.

2. La loi de la milice ne donne point au gouvernement ce pouvoir.

3. $18,850.42.

4. Le gouvernement n'a pas le pouvoir d'établir de différence entre les contribuables des diverses municipalités.

TERRES DU NORD-OUEST—TAXE SCOLAIRE.

M. OLIVER (par M. McCreary) :

Les terres appartenant au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le Nord-Ouest sont-elles maintenant assujetties au paiement de la taxe scolaire, par suite de la récente décision rendue par les cours du Manitoba ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce dont le gouvernement est informé.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—COMMUNICATIONS EN HIVER.

M. LEFURGEY (par M. Taylor) :

1. Le gouvernement sait-il que le steamer "Stanley" est dans une condition telle qu'il est impropre à faire le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ?

2. A-t-on fait rapport au gouvernement que le choc des glaces a affaibli la coque de ce steamer et faussé son blindage, ce qui nuit grandement à son utilité pour son service d'hiver ?

3. Le gouvernement se propose-t-il d'envoyer ce steamer dans un chantier de première classe de la Grande-Bretagne pour l'y faire réparer ? Dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Le gouvernement ne sait pas que le Stanley est dans une condition qui ne lui permet pas de faire le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.

2. Il n'a pas été fait au département de rapport officiel où il soit dit que la coque de ce steamer est affaiblie. Le blindage a été quelque peu faussé, ce qui devait nécessairement arriver par suite d'un service comme celui-là, mais il ne l'a pas été assez pour que le steamer soit moins utile qu'auparavant. On fera disparaître autant d'échancrures que possible, et on mettra de nouvelles plaques là où il en faudra.

3. Non, attendu que cet ouvrage peut se faire ici.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on procède à l'appel des ordres du jour, je demanderai à l'honorable ministre du Commerce s'il a quelque déclaration à faire au sujet du service transatlantique rapide.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que j'en aurai demain.

LUMIERE ELECTRIQUE.—INSPECTION.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 187) modifiant la loi relative à l'inspection de la lumière électrique. Cet amendement n'a d'autre objet que de pourvoir à l'imposition d'amendes aux corporations qui sont propriétaires d'un matériel d'exploitation de lumière électrique.

La motion est adoptée, le bill lu une deuxième fois, délibéré en comité, lu une troisième fois et adopté.

LOI DU REVENU DE L'INTERIEUR.—AMENDEMENT.

Le bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

Article 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cette modification consiste à rendre les droits payables le premier au lieu du six du mois. Tous les articles fabriqués doivent être mis en entrepôt ou à la disposition du percepteur des droits à la fin de chaque mois. Jusqu'à présent, tout article fabriqué pendant le mois et qui n'était pas mis en entrepôt pouvait rester entre les mains du fabricant jusqu'au six du mois suivant, sans qu'il fût possible de percevoir le droit dont il était frappé ; mais n'y ayant plus que fort peu d'effets qui soient ainsi détenus et comme il importe que les comptes des différentes divisions se ferment plus tôt, les droits devront se payer le jour suivant immédiatement la fin de chaque mois.

Article 3.

M. MONK : Pourquoi est-il pourvu à ce que ce paragraphe s'applique à toutes affaires faites après le 1er juillet 1902 ? Y a-t-il quelques questions en suspens par rapport à cela ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La raison de cette modification c'est qu'il a été établi que l'alcool fabriqué avec de la mélasse contient plus d'oxyde hydraté d'amyle et d'autres déchets que celui qu'on fabrique avec du grain. Le rendement du grain est laissé à 3 pour 100 et celui de la mélasse est fixé à 4 pour 100. Nous donnons à cette disposition un effet rétroactif pour qu'elle puisse s'appliquer aux opérations de l'exercice courant et que les fabricants soient à même d'en bénéficier.

Article 4 :

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le droit est fait payable le premier au lieu du six de chaque mois. C'est le seul changement et il se trouve nécessité par celui effectué dans l'article 1.

Article 5 :

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le seul changement consiste à établir clairement qu'il n'est pas nécessaire de marquer le poids brut, la tare et le poids net sur les paquets de tabac haché d'une livre ; et autorise, la translation du tabac haché d'une manufacture à une autre, comme matière première en vue de le mélanger à d'autre ou de lui donner un traitement ultérieur avant le paquetage et la mise en vente.

Je propose d'ajouter le paragraphe suivant :

Que le paragraphe 3 de l'article 241 du présent acte énoncé par l'article 11 de 52 Victoria, chapitre 15, soit rescindé, et remplacé par ce qui suit :—

3. Lorsqu'il a été établi par l'inventaire trimestriel que la proportion de production fixée par le présent acte n'a pas été obtenue par un fabricant en entrepôt, les droits sur la quantité d'alcool équivalente au déficit ainsi établi deviendront dus et exigibles dans les vingt-quatre heures suivant la fin de chaque trimestre. Mais dans les cas où un tel déficit se produit, si le ministre, après s'être dument enquis, est persuadé que ce n'est pas par suite de pratiques frauduleuses que le fabricant a manqué d'obtenir la proportion de production réglementaire, le trimestre pendant lequel le déficit s'est produit et celui suivant immédiatement pourront, en vue de calculer cette proportion de production, être fondus l'un dans l'autre et considérés comme ne formant qu'une seule période. Les dispositions de la présente section s'appliqueront à toutes les opérations postérieures au premier jour de juillet 1902.

M. BERNIER.

Les raisons de cette addition sont les suivantes : dans beaucoup de fabriques-entrepôts de vinaigre, le rendement réglementaire (100 gallons de vinaigre de preuve par vingt-cinq gallons d'eau-de-vie de preuve) n'est pas atteint parce que les appareils devenus défectueux n'opèrent plus en la manière requise la conversion de l'alcool en vinagre. Il est donc arrivé que les fabricants, incapables d'obtenir le rendement exigé, ont été obligés de payer une taxe pour se mettre en règle avec le département. Lorsque cette insuffisance du rendement n'est pas le fait du fabricant, n'est pas le résultat de pratiques frauduleuses, il semble qu'on devrait permettre de fondre deux trimestres en un seul Naguère, le département opérait le fusionnement d'un trimestre avec un autre, couvrant parfois trois ou quatre trimestres. Mais il y a un an, nous fûmes avertis par le département de la Justice que nous n'étions pas autorisés à le faire, bien que la chose eût été pratiquée depuis plusieurs années, peut-être vingt ans ou plus. La présente disposition a pour but de restreindre la période à six mois .

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## ACTE DES POIDS ET MESURES.

Le bill (n° 188) modifiant l'Acte des Poids et Mesures est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité sur icelui.

Article 1 :

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article est nouveau ; il exempte les balances pèse-lettres d'une portée restreinte de l'inspection imposée par l'acte. Ces petites balances ne servent qu'à déterminer approximativement le port des lettres et autres articles expédiés par la poste. Ce port est fixé en définitive par les autorités postales. Dans beaucoup de cas ces balances sont excessivement petites et légères, et leur inspection, exigée aujourd'hui par la loi, n'est pas indispensable dans l'intérêt public, puisque la détermination légale du poids sur lequel on fait payer le port est faite par les employés du service postal.

M. McCREARY : L'honorable ministre voudra-t-il, avant d'aller plus loin, attendre que certains députés de l'Ouest au courant de la question soient présents ? Les députés de Marquette et de Macdonald désirent faire quelques observations et suggérer certaines modifications. Personnellement, je ne suis pas très renseigné sur la nature du bill. Le député de Lisgar est aussi absent. Il serait bon, je pense, de laisser le bill en suspens encore un jour. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses travaux et demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, et le comité fait rapport de ses travaux.

## ACTE DES DOUANES.—SURTAXE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes.—(Le ministre des Douanes.)

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm Paterson) : Ce projet de loi définit ce qu'on entend par l'expression nouvelle de surtaxe. Il n'impose pas la surtaxe, mais il définit en quoi elle consiste.

Article 3, paragraphes 1 et 2.

Le paragraphe ajouté à l'article 4 de l'Acte des douanes, par l'article 2 du chapitre 22 des statuts de 1895 est abrogé et est remplacé par le suivant :

"2. Il y aura un conseil des douanes qui sera composé du commissaire des douanes ou de tout fonctionnaire en remplissant alors les fonctions, lequel sera le président du conseil, et de tous autres préposés des douanes ayant les qualités voulues, que l'Exécutif à toutes époques nommera ; et ce conseil sera revêtu des pouvoirs et remplira les fonctions qui lui seront assignées par tout acte du parlement du Canada ou par l'Exécutif ; et trois des membres de ce conseil formeront 'quorum' et auront qualité pour expédier les affaires du conseil à chacune de ses réunions, soit régulières, soit spéciales, convoquées par le président ; de ce 'quorum' devra faire partie le commissaire des douanes, ou le fonctionnaire remplissant alors les fonctions de commissaire des douanes."

M. MONK : Le ministre voudra-t-il dire quelle dépense additionnelle cette organisation va imposer au pays ?

Le MINISTRE DES DOUANES : En ce qui est de la modification du conseil des douanes, elle n'entraînera aucune dépense additionnelle,peut-être même aura-t-elle pour effet de diminuer les dépenses. A l'heure qu'il est le conseil se compose d'un fonctionnaire à Victoria, d'un fonctionnaire à Halifax et de fonctionnaires dans d'autres ports éloignés. Par suite de l'abrogation de l'article en vigueur aujourd'hui et de l'établissement d'un conseil, dont les membres sont nommés par l'Exécutif et dont le personnel peut être augmenté lorsque le besoin s'en fait sentir, nous allons pouvoir convoquer les réunions de ce conseil plus promptement et à moins de frais. Le paragraphe relatif au sous-commissaire entraînera une dépense additionnelle de $2,800.

Article 3, paragraphe 3 :

L'Exécutif nommera un sous-commissaire des douanes qui restera en fonctions durant bon plaisir, et qui aura les pouvoirs et remplira les fonctions que l'Exécutif ou le ministre des Douanes lui assigneront.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il fait le choix du sous-commissaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, M. John Bain.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il donné les raisons de cette nomination d'un fonctionnaire de plus lorsque les résolutions furent votées en comité ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député se rappelle peut-être que la question fut débattue lorsque l'item pour appointements du sous-commissaire fut soumis en même temps que les autres crédits de mon département. Pendant plusieurs années, il eut un sous-commissaire, mais lorsque M. Watters quitta le service, il ne lui fut pas donné de successur.

M. TAYLOR : Quand M. Bain est-il entré dans le service ?

Le MINISTRE DES DOUANES : En 1896.

M. TAYLOR : Est-il commis de première classe ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. INGRAM : Il est secrétaire du ministre, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. INGRAM : Cela va nécessiter la nomination d'un secrétaire particulier en remplacement de M. Bain ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je me rappelle bien, je ne demande pas de fonds pour aide suppémentaire.

M. INGRAM : M. Bain va-t-il remplir à la fois la position de sous-commissaire et de secrétaire particulier ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est possible qu'il ne puisse donner le même temps que par le passé à sa fonction de secrétaire particulier, car il va se trouver sous la direction du commissaire, et assez absorbé par sa fonction de sous-commissaire. Une grande partie de la besogne pour laquelle j'utilise les services d'un secrétaire est d'un caractère public. De sorte que nous n'aurons pas de difficulté, je pense, à exécuter le travail avec le personnel actuel.

M. SPROULE : Est-il probable que M. Bain, qui n'a été dans le service que peu de temps, soit aussi compétent à remplir cette fonction qu'un commis plus ancien dans le bureau ?

Le MINISTRE DES DOUANES : M. Bain s'est montré très compétent. Je suis per-

suadé qu'il remplira dignement les fonctions de sous-commissaire.

M. SPROULE : Il n'a été dans ce bureau que peu d'années, et je suppose qu'il n'était pas dans le service avant d'entrer aux Douanes. D'autre part, n'est-ce pas là une injustice pour d'autres qui ont été dans le département un plus grand nombre d'années, à qui de longs et fidèles services donnent droit à avancement , et qui de plus doivent être plus compétents que M. Bain n'a pu le devenir depuis son entrée dans le bureau ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté à cet égard. Il n'y a personne dans le département qui ait ce sentiment, du moins pas que je sache.

Article 4 :

4. L'Acte des douanes est modifié par l'insertion de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 4 :

Le ministre des Douanes peut à toute époque, autoriser l'emploi dans la seconde division du service extérieur du ministère des Douanes, des fonctionnaires provisoires ou à titre temporaire qui seront nécessaires pour le service du ministère ; mais nul fonctionnaire ainsi employé ne recevra des appointements plus élevés que ceux qu'il eût reçus s'il eût été nommé à titre de permanent au même rang ou dans la même classe ; et ces appointements ne seront payés que lorsque le parlement les aura votés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cet article, à mon avis, n'est pas réellement nécessaire. Depuis mon arrivée au ministère ça été la pratique constante du département d'employer des hommes de cette manière. Le département ne pourrait fonctionner autrement. Un fonctionnaire meurt subitement et sa position doit être remplie. On fait une nomination temporaire de cette nature. Mais M. Newcombe, sous-ministre de la Justice, ayant examiné l'Acte, a pensé qu'il serait peut-être bon d'édicter une disposition spéciale, afin qu'il ne pût y avoir de doute quant à la légalité de cette pratique.

M. CLANCY : Que veut-on dire par ces paroles : "nul fonctionnaire ainsi employé ne recevra des appointements plus élevés que ceux qu'il eût reçus s'il eût été nommé à titre de permanent au même rang ou dans la même classe ; et ces appointements ne seront payés que lorsque le parlement les aura votés" ? Si je ne me trompe, il n'y a pas de classes dans le service extérieur. On fait donc ici le rapprochement entre la position du commis temporaire et une position qui n'existe pas ? L'honorable ministre voudra-t-il nous fournir des explications ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a des degrés dans le service extérieur ; estimateurs, premiers commis, douaniers de diverses catégories, etc.

M. CLANCY : Quelle serait l'importance relative de ces emplois et des positions correspondantes du service intérieur ? Par exemple, un premier commis du service extérieur aurait-il le même rang qu'un premier commis du service intérieur ? Non, sans doute.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. CLANCY : Comment le ministre explique-t-il cette disposition ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'est pas besoin de l'expliquer. Si l'honorable député (M. Clancy), consulte l'Acte du service civil, il y verra les classes et degrés du service extérieur des Douanes énumérés avec les chiffres des appointements minima et maxima. Le chiffre exact des appointements dans chaque cas n'est pas déterminé ; et ces employés ne sont pas de la catégorie de ceux dont les appointements sont augmentés de $50 par année (ceux du service intérieur). De cette manière, si nous nommons un préposé aux débarquements temporairement, il ne peût recevoir des appointements plus élevés que s'il était nommé préposé aux débarquements par arrêté ministériel.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il déjà, aux termes de la loi, le pouvoir de faire ces nominations ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous le pensons ; ça été la pratique depuis des années.

M. CLARKE : Alors, à quoi bon cette disposition du projet de loi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ai déjà expliqué. Il se fait en ce moment une revision des statuts, et en parcourant l'Acte des douanes, les sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, a jugé qu'il serait à propos de nous faire attribuer ce pouvoir d'une manière expresse. Ce pouvoir est absolument indispensable au bon fonctionnement du département.

M. CLARKE : Je suppose que ce sera la dernière touche à l'Acte du service civil.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non

M. CLARKE : Ce sera son coup de grâce?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y sera rien changé.

M. CLARKE : L'honorable ministre, en vertu de cette disposition, pourra nommer des employés à titre temporaire et les garder temporaires à son bon plaisir, sans qu'il leur soit nécessaire de subir un examen. Est-ce que c'est là le sens de l'article ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLARKE : Alors, qu'adviendra-t-il de l'acte du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais ils sont nommés temporairement. Nous leur faisons sentir la nécessité de se mettre dans les conditions voulues pour être nommés du service permanent le plus tôt possible. Par exemple, s'il meurt un percepteur, il peut être nécessaire de le remplacer par qulqu'un sur

les lieux qui n'a pas encore subi l'examen du service civil. Il nous faut nommer un percepteur sur-le-champ, et il se peut qu'il ne doive y avoir d'assemblée du bureau du trésor que plusieurs semaines après. Dans ce cas, nous le nommons percepteur intérimaire, et dès que nous pouvons obtenir son certificat de santé et qu'une réunion du bureau du trésor a lieu, nous le nommons permanent.

M. CLARKE : Alors, ces personnes n'ont pas à passer l'examen du service civil ; elles peuvent être nommées en vertu de cette disposition de la loi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLARKE : Et elle peuvent rester dans le service au gré du ministre, sans passer l'examen du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Si leurs services sont requis.

M. CLARKE : Alors, virtuellement, l'acte est mis de côté ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Pas plus que par le passé.

M. MONK : Ne serait-il pas mieux de s'en tenir à la pratique suivie jusqu'aujourd'hui. Edicter cette disposition, c'est admettre en principe qu'il est légitime d'employer des temporaires à l'encontre des prescriptions de la présente loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je ne l'admets pas.

M. MONK : Le ministre ne pense-t-il pas que le sens de cette disposition, c'est qu'il pourra employer temporairement des personnes qui n'auront pas subi l'examen du service civil ? Je sais que la chose s'est pratiquée ; elle se pratique encore aujourd'hui ; mais il ne faudrait pas donner à cette pratique la sanction de la loi. Le ministre a dit lui-même qu'il n'était guère nécessaire de voter cet article et en le votant nous nous mettons en contradiction ouverte avec la loi actuelle.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je ne l'admets pas. Le sous-ministre de la Justice est d'avis qu'il serait à propos de légaliser la pratique en termes exprès. Ça été la pratique dès le début, et le bon fonctionnement du bureau l'exige.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes nous a dit qu'il y a dans le service nombre de commis désignés temporaires, dont quelques-uns avaient été employés peut-être vingt ans sans interruption ; et la raison pour laquelle ils ne sont pas nommés du service permanent, c'est qu'ils ont passé le temps où ils pourraient subir l'examen du service civil. Il y a du vrai peut-tre dans cette observation ; mais la présente disposition n'établira-t-elle pas cette coutume d'une manière permanente ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. R. L. BORDEN : N'aura-t-elle pas cet effet ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'elle l'aura. Admettons que nous sommes tenus de continuer en fonctions ces hommes qui ont été longtemps dans le service et qui sont du nombre des temporaires, bien que pour toutes fins pratiques ils soient des employés permanents. Maintenant, si le ministre se proposait simplement par cet article de se faire autoriser à nommer des commis temporaires qui ne seraient employés que pendant une courte période de temps, ce serait une toute autre affaire. Mais la disposition que nous avons à l'étude est assez large pour annuler virtuellement tout l'acte du service civil en ce qui regarde le département de l'honorable ministre. Car tout ce qu'il a à faire, c'est de nommer un individu commis temporaire, et il demeure dans le département retirant les appointements, maxima peut-être, comme s'il était permanent.

L'article établit permanemment ce qui n'est aujourd'hui qu'une pratique, suivie pour les raisons d'opportunité et de nécessité que l'honorable ministre a mentionnées. Si la disposition limitait la durée de l'emploi à six mois, ou à une période raisonnable, j'en comprendrais l'à-propos ; mais je ne vois pas qu'il soit nécessaire de voter une mesure aussi large que celle soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans certains cas nous avons à nommer les employés temporairement pour l'été, alors que l'ouvrage presse. Mais il n'y a pas à craindre le danger que l'honorable député invoque. Aux termes de la loi actuelle, nous pouvons nommer n'importe qui à la place d'un agent préventif et le nommer au titre permanent sur le champ ; et la différence entre les appointements minima et les appointements maxima est assez grande pour nous donner beaucoup de latitude. Le danger ne serait donc pas plus grand qu'il n'est aujourd'hui. Le département n'aurait pas plus de pouvoir qu'il n'a aujourd'hui, puisqu'il peut les nommer permanents tout de suite en qualité d'agents du service préventif. Mais nous ne voulons pas user de ce privilège. Nous commençons par les nommer au titre temporaire et nous les engageons fortement à se présenter à l'examen. Je le répète, l'Acte du service civil ne sera pas plus en danger d'être mis de côté si l'article en question est adopté qu'il ne l'est sous la loi actuelle ; car tout ce que nous aurions à faire aujourd'hui serait de les nommer en vertu de la disposition relative à la nomination d'agents du service préventif et de leur assigner les fonctions qu'il nous plairait.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Après avoir été quatorze ans percepteur des douanes au port d'Halifax, je puis dire que je ne connais pas un seul cas où un employé

du service extérieur ait eu à passer l'examen du service civil. Le service extérieur se compose généralement de préposés aux débarquements, aux arrivages ou à l'entrepôt qui sont nommés parce que ce sont gens adroits et actifs. Je ne pense pas que le service gagne beaucoup à ce que ces gens soient contraints de passer l'examen du service civil. Je sais que pendant tout le temps que j'ai été à la douane, les employés du service extérieur n'étaient pas tenus de subir l'examen. Pour remplir les fonctions du service extérieur, il n'y avait nullement besoin de premier commis ou d'aucun commis ; car ils portaient leurs relevés à la douane et les livres étaient tenus à la douane même par les employés préposés à cet effet. Vous trouverez, je pense, que c'est là la pratique dans tous les grands ports.

M. INGRAM : L'autre soir nous avons signalé cette même question à l'honorable ministre. Je suis un peu surpris qu'il ne demande pas dans ce projet de loi de nommer au titre permanent tous les employés temporaires, sans en excepter un seul, afin de voir s'il ne serait pas possible de faire disparaître cet abus une fois pour toutes. Je citais le cas qu'il y a eu dix agents du service préventif de nommés depuis que l'honorable ministre est chargé de la direction du département. Il y avait eu des individus nommés agents du service préventif à cet endroit bien des années auparavant ; ils sont encore employés à titre de temporaires ; et je suppose que tous ceux nommés récemment ont été promus au rang de permanents. C'est ce dont l'opposition se plaint : l'influence politique est mise en jeu, et on nomme permanents des hommes qui n'ont pas droit d'être ainsi nommés de préférence à d'autres qui ont de longs états de service. Si l'honorable ministre faisaient ces nominations sans distinction de partis politiques, nous ne trouverions peut-être pas autant à critiquer.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je serai heureux de les voir tous passer l'examen ; dans certains cas ils l'ont subi ; dans d'autres, ils ne l'ont pas fait. Mais que l'honorable député ne pense pas que je me laisse guider par les influences politiques en faisant ces nominations. Il y a eu au moins autant de conservateurs de nommés permanents en qualité d'agents du service préventif qu'il y en a eu sous l'ancien gouvernement. Il y a eu autant de conservateurs que de libéraux nommés au service permanent, ou du moins, il y a en a eu autant de nommés que sous l'ancienne administration.

M. INGRAM : Il reste encore quelques conservateurs.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'est donc pas juste de récriminer ainsi.

M. INGRAM : Je connais des employés à cet endroit qui ne sont pas du service permanent et ce sont des employés aussi compétents qu'il s'en est jamais trouvé à Windsort. On n'a pas à se plaindre d'eux. C'est là un abus qui tend à devenir sérieux ; à moins qu'on n'y porte remède, la Chambre à chaque session aura à s'en occuper davantage. Je ne verrais pas de mal à ce que nous votions un acte donnant à l'honorable ministre le pouvoir de nommer ces hommes permanents. Voici une occasion qui se présente ; nous pourrions insérer un amendement à cet effet dans le bill qui nous est maintenant soumis.

M. BENNETT : Si c'est l'intention de l'honorable ministre, en faisant ces nominations, simplement de placer ces personnes comme à l'école pour se préparer à passer les examens du service civil, il atteindrait le même résultat en ne faisant ces nominations à l'avenir que pour un temps limité, disons six mois. Au bout de ce temps, si ces personnes n'étaient pas capables de passer l'examen du service civil, on se dispenserait de leurs services.

M. MONK : Cette proposition de l'honorable député de Simcoe-est me parait très sage. Il est certain qu'aux termes de cet article le ministre peut continuer en fonctions un employé incompétent. C'est là le but qu'on poursuit. Il est déjà assez regrettable que cette pratique se soit introduite ; nous ne devrions pas lui donner la sanction de la loi. Nous éviterons de le faire en mettant à profit l'idée émise par mon honorable ami et qui se trouve reproduite dans l'amendement que je vais lire : " Pourvu que cet emploi temporaire ne se prolonge pas au delà de six mois." Les employés auraient ainsi l'occasion de subir l'examen imposé par l'Acte du service civil, et les abus qui se produisent aujourd'hui cesseraient. Je propose qu'on ajoute à l'article la condition que l'emploi temporaire n'excède pas six mois.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le point faible de cet amendement est celui-ci : Si vous avez employé un individu temporairement pendant la saison occupée et que vous ayez besoin des services d'en employé l'année suivante, l'individu qui a eu les six mois d'apprentissage l'année précédente sera justement celui que le percepteur voudra avoir sous la main pour reprendre le service durant la saison nouvelle.

M. MONK : Ne pourra-t-il subir l'examen dans l'intervalle ?

L'honorable M. ROSS : D'après mon expérience les aptitudes requises dans le service intérieur ne sont pas celles requises dans le service extérieur ; et il n'a pas été d'usage d'exiger d'examen de l'employé dans le service extérieur. Ces hommes à beaucoup d'égards sont plutôt des manœuvres ayant une certaine instruction que des commis aptes au service intérieur.

M. MONK : Dans ce cas, il me semble qu'il vaudrait mieux amender l'Acte du service civil directement que de le faire de cette manière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, si on le croit à propos, je pense que cela vaudrait mieux que d'insister davantage pour faire accepter cet amendement. Quant à l'amendement proposé par l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), je ne pense pas qu'il soit acceptable pour le moment. Il pourrait être proposé une autre année ; mais il faudrait auparavant que les ministres fussent consultés et qu'ils fussent d'accord sur le sujet. C'est une question à laquelle je songe, mais je ne puis m'en occuper cette année. La proposition de restreindre la durée de l'emploi à six mois n'est pas praticable ; car l'examen du service civil n'a lieu qu'une fois par année. L'employé pourrait avoir été nommé peu de temps après l'examen qui a lieu à l'automne, et il s'écoulerait un an avant que le bureau se réunit de nouveau. Ce ne serait donc pas assez de six mois. Quant à fixer un temps, il faudrait un an.

M. MONK : Mettez un an.

Le MINISTRE DES DOUANES : Serait-il juste d'édicter une mesure de cette sorte maintenant ? Nous serions tenus moralement de mettre tous les employés sur le même pied ; il nous faudrait alors renvoyer tous les employés temporaires qui sont à notre emploi depuis quinze ou vingt ans, et qui connaissent leur partie tout aussi bien que n'importe quel employé du service intérieur. Si l'on craint que le département ne profite de cette disposition pour commettre des injustices, ce n'est pas cet amendement qui aurait pour effet d'empêcher ces injustices d'être commises.

Admettons que le ministre subisse des influences politiques et ne distribue pas équitablement les faveurs, vous ne l'entravez pas au moyen de cet amendement. Car tant que l'article est là, je puis nommer un commis à titre temporaire et si, au bout de six mois, il ne peut passer les examens et que je veuille le continuer en fonctions, je n'aurai qu'à le nommer permanent en qualité d'agent du service préventif.

M. CLARKE : Le gouvernement a, d'une manière ou d'une autre, le pouvoir de mal faire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, il a ce pouvoir. Mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram) ne trouvera pas, je pense, qu'il y a eu parti pris d'oublier certains employés à cause de leurs opinions politiques ; je suis sûr que cela ne s'est pas produit dans les cas dont il a parlé. Je pourrais donner les noms de nombre d'employés placés longtemps avant que je fusse au ministère et qui ont depuis été nommés permanents.

M. INGRAM : Je pense avoir raison de me plaindre dans les cas auxquels j'ai fait allusion ; je connais très bien quelques-uns de ces hommes, car je passe par cet endroit fréquemment. Sans doute, il peut se produire un changement de gouvernement ; je compte bien que ce changement va se faire bientôt; et les amis des membres de la droite seront alors dans la même position que sont nos amis aujourd'hui. Il est difficile d'expliquer comment des hommes qui ont été dans le service dix ou douze ans au moins sont laissés de côté, tandis que d'autres, après y avoir été quelques années seulement, sont nommés au titre permanent.

M. MONK : L'honorable ministre est dans le vrai lorsqu'il dit qu'il lui serait facile dans tous les cas de tourner la loi. Mais ce n'est pas une raison pour changer celle-ci, et c'est ce que nous faisons en votant cet article. L'amendement que j'ai proposé ne visait que l'avenir ; je n'ai pas d'objection à le dire dans l'amendement ; mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le mentionner expressément. Je suis bien prêt aussi à changer le terme de six mois à un an. Mais il me paraît très important que nous ne changions pas, par ce paragraphe, les dispositions générales de la loi relative à l'admission dans le service civil. Les observations de l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Ross) peuvent être très justes également. Il peut se faire que pour le service extérieur il n'y ait pas besoin d'examen et d'aptitudes spéciales ; mais c'est la loi, et je pense que nous ne devrions pas la modifier à cet égard.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Si l'honorable député prend la peine de s'enquérir aux ports de Montréal, de Toronto, de Saint-Jean et d'Halifax, il ne trouvera pas, je pense, un seul cas d'agent du service préventif qui ait passé, ou à qui on ait demandé de passer l'examen. L'éducation de ces hommes est d'un caractère plus pratique que celle d'un grand nombre peut-être de ceux dont l'instruction a eu pour but de les mettre en mesure de passer avec succès l'examen du service civil. Les employés du service extérieur sont plus comme des ouvriers. Un préposé à l'entrepôt reçoit des barils dans son entrepôt, il voit à ce qu'ils soient placés au bon endroit et livrés sur un ordre de la douane. Ces hommes n'ont pas besoin de subir d'examen, et ils ne seraient peut-être pas aussi capables qu'ils sont s'ils avaient à le subir.

M. CLARKE : Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député ; mais ne serait-il pas plus régulier de modifier l'acte du service civil en vue d'autoriser ces nominations ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est exactement ce que je voudrais. Je voudrais qu'ils pussent obtenir l'augmentation d'appointements et l'avancement aux-

quels ils auraient droit s'ils avaient passé l'examen.

M. CLARKE : L'amendement en question n'aurait pas cet effet, et s'il devenait loi, le ministre pourrait nommer un nombre indéfini de commis à titre temporaire qu'il continuerait en fonctions durant son bon plaisir.

M. REID (Grenville) : Si la position d'inspecteur des douanes devenait vacante, le ministre, aux termes de cet article, pourrait nommer un inspecteur intérimaire qui n'aurait pas subi d'examen, et qui pourrait retirer les appointements et remplir la position durant le bon plaisir du ministre. Est-ce que cela ne ferait pas virtuellement de lui un employé permanent ?

Supposons que dans la ville de Prescott la position de premier commis fût vacante ; sans doute les candidats à la succession seraient nombreux ; celui que le gouvernement désirerait nommer n'aurait peut-être pas subi l'examen, et serait nommé commis intérimaire. Après avoir occupé cette position un certain nombre d'années, il se trouverait virtuellement permanent, bien qu'il n'eût pas été nommé par décret de l'Exécutif.

Le MINISTRE DES DOUANES : Tant qu'un employé n'a pas été nommé sur la recommandation du bureau du Trésor et que sa nomination n'a pas été sanctionnée par le Gouverneur en conseil, il n'est pas du service permanent. Il pourrait être douanier provisoire et retirer ses appointements ; mais il ne pourrait occuper cette position à titre permanent tant qu'il n'aurait pas subi l'examen : ses appointements ne lui seraient pas payés en temps de maladie, ils n'auraient pas droit à un congé, et ainsi de suite.

M. REID (Grenville) : Il existe depuis quelque temps à Prescott une vacance dans le département de l'accise. Supposons que le ministre du Revenu de l'intérieur présentât une mesure comme celle-ci, applicable à son département ; il pourrait nommer quelqu'un qui n'aurait pas subi l'examen du service civil et le ministre du département en question soit qu'on cherche en ce moment à l'influencer dans ce sens. Supposons qu'il nommât un percepteur intérimaire de l'accise et que celui-ci fût continué en fonctions pendant quelques années. Aux yeux du public il serait permanent, et dans le cas d'un changement de ministre, il ne serait pas juste de démettre un tel fonctionnaire. Un individu ne devrait être nommé à une position de cette sorte qu'en attendant qu'il eût passé l'examen du service civil ; et s'il n'est pas admis la première fois, on pourrait lui tenir compte de son examen dans la mesure des points obtenus, ou quelque chose de cette nature ; mais dans tous les cas il faudrait fixer une limite. Le public pour le moment est persuadé qu'il n'est pas possible de nommer quelqu'un à une position, à moins qu'il n'ait subi l'examen ; et cela évite beaucoup d'ennuis au ministre. Si vous adoptez une mesure comme celle-ci, il est certain que votre personnel y perdra en valeur avec le temps.

Le MINISTRE DES DOUANES : En réponse à l'honorable député de Jacques-Cartier, je dirai que nous ne cherchons aucunement à tourner la loi. Celle-ci actuellement autorise la nomination d'inspecteurs, de percepteurs et d'agents du service préventif dans le département des Douanes sans examen et sans tenir compte des règles prescrites pour l'avancement. Tout ce que l'honorable député gagnerait par sa motion, c'est que si un individu était nommé et à la fin de l'année manquait son examen du service civil, il faudrait le démettre. Cet examen est surtout affaire d'écritures et d'abstraction et j'imagine que l'honorable député et moi-même aurions de la difficulté à le passer aujourd'hui. Il est probable que nous aurions pu le subir avec succès au sortir de l'école ; mais, sans vouloir préciser la loi qui est en vigueur, je dirai que, dans mon opinion, dans un département d'affaires comme celui des Douanes, l'examen d'aptitudes ne veut pas dire grand chose. Ce qu'il nous faut chez nos employés, ce sont des connaissances générales, un bon jugement, et dans certains cas la connaissance des usages commerciaux. Si un employé se montre compétent, mais ne réussit pas à l'examen nous pouvons, aux termes de la loi, le nommer agent du service préventif. Mais dans tous les cas où nous pouvons leur faire passer l'examen, au lieu de les nommer agents du service préventif tout en leur assignant les fonctions de douanier, nous leur donnons le titre de la fonction qu'ils ont à remplir quelle qu'elle soit. La disposition en question régularise la pratique, mais ne fait aucun changement.

M. CLARKE : Ne va-t-on pas déjà assez loin dans le sens de l'exemption des prescriptions de la loi du service civil ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cet article n'étend les exemptions en aucune manière ; il permet seulement la nomination d'un employé temporairement. Dans certains cas d'urgence ces nominations doivent être faites sans retard, et il n'est pas possible de convoquer une assemblée du bureau du trésor et obtenir le consentement de Son Excellence en un jour ou deux. Il arrive qu'à la suite d'une longue session du parlement peut-être, quelques ministres prennent un repos bien mérité d'un jour ou deux, et que vous ne puissiez réunir le bureau du trésor ou le conseil ; ou encore le gouverneur peut être absent, et il s'écoulera un mois avant qu'il soit rien fait. Il vous faut quelqu'un pour remplir la fonction entretemps et vous faites une nomination à titre temporaire. La fin du bill n'est pas de permettre le renvoi d'employés, ou la nomination de nouveaux employés sans tenir compte de l'Acte du service civil. Il a été préparé en conformité de l'avis du départe-

ment de la Justice d'ajouter à la loi une disposition restreignant les appointements d'un employé à titre temporaire au chiffre de ceux payés aux fonctionnaires permanents de la classe correspondante.

M. CLARKE : Etait-ce là ce qui se pratiquait ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non. Dans le cas des agents du service préventif, il n'y a aucune restriction.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre sait que ce n'est pas l'usage de nommer un employé temporaire à un emploi élevé dans le service, comme celui d'inspecteur des douanes. Il ne voudrait certes pas nommer quelqu'un agent du service préventif et lui assigner ensuite les fonctions d'inspecteur. S'il l'a fait, je suis d'avis qu'il n'a pas bien interprété la loi. Aux termes de la disposition à l'étude, le ministre pourrait nommer quelqu'un à la position d'inspecteur intérimaire et en faire virtuellement un employé permanent. Si je ne me trompe, la prétention du ministre, c'est qu'il pourrait nommer une personne quelconque agent du service préventif et lui permettre ensuite de remplir les fonctions de premier commis ou d'inspecteur des douanes dans la ville de Toronto.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, il pourrait le faire, mais cet employé ne serait pas appelé premier commis, mais simplement commis intérimaire. Un grand nombre d'individus nommés à titre d'agents du service préventif, sont aujourd'hui employés aux écritures, et parmi les plus compétents, je pense avoir démontré l'opportunité d'une disposition de cette nature, et l'honorable député ferait mieux de retirer son amendement.

M. MONK : Je ne comprends pas comment l'honorable ministre peut affirmer que ce bill qu'il nous demande de voter ne fait pas de changement. En soumettant cet article, il a commencé par dire qu'il n'était guère nécessaire de le voter. Et pourtant, si je ne me trompe pas, la question ayant été soumise au département de la Justice, M. Newcombe aurait déclaré que la pratique suivie maintenant est irrégulière, que la loi n'est pas observée et qu'un amendement est nécessaire en vue de régulariser la position de ces employés. Aux termes de cet article, suivant moi, il est certain que le ministre des Douanes pourra nommer un employé à titre temporaire, et le continuer en fonction d'année en année, sans exiger de lui ce que la loi demande : l'examen d'aptitudes du service civil. Nous avions devant nous il y a un jour ou deux le budget de l'honorable ministre des Douanes, que nous votons aujourd'hui en bloc. Avant-hier soir nous avons voté $129,000 pour cinq ou six services du département des Douanes. Ayant à sa disposition des fonds votés d'une manière aussi générale, le ministre peut garder un commis à titre temporaire constamment à son emploi sans que nous en sachions rien. On se dispensera même de la formalité de faire voter ses appointements chaque année nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil incompatible. Je ne dis pas que le sous-ministre de la Justice n'avait pas raison de suggérer cette régularisation de la position des employés ; mais la fin que nous devrions nous proposer, c'est d'améliorer notre service civil, non pas de le diminuer, comme nous l'avons fait depuis quelques années par cette pratique. L'honorable ministre sait qu'en 1896 un grand nombre de fonctionnaires furent démis sans avoir eu la chance de se faire entendre.

Je ne reviendrai pas là-dessus. La chose a été, dans le temps, discutée à fond. Mais, dans mon propre comté, un grand nombre de fonctionnaires ont été renvoyés sans avis, et sans qu'on leur eût donné l'occasion de se défendre, et il en est résulté beaucoup de souffrances. Voici maintenant que nous portons de nouveau atteinte à l'organisaton de notre service civil. Nous faisons précisément le contraire de ce qui a été fait dans le passé aux Etats-Unis, où le service civil était déplorable. Sous l'administration Cleveland, quelques hommes entreprirent d'améliorer cet état de choses, et actuellement le système des "dépouilles aux vainqueurs" ne saurait plus s'appliquer à au-delà de cinq milles employés du gouvernement des Etats-Unis, et ces employés ne peuvent pas être démis.

Les Etats-Unis améliorent constamment leur service civil. En Angleterre, aussi, la distribution du patronage et le service civil donnent bien plus satisfaction qu'au Canada. L'opposition a déjà fait remarquer aux honorables messieurs de la droite, qu'ils étaient à se créer toutes sortes d'ennuis pour l'avenir. Nous savons à quel point les députés appartenant au parti ministériel sont importunés par des demandes de situations. Si nous adoptons cet article de loi, ces demandes se feront encore plus nombreuses, et les députés n'auront plus alors la ressource de pouvoir dire que les chercheurs de places devront subir un examen, car cet article leur permet d'être employés temporairement, c'est-à-dire tout le temps. Cela étant, je ne crois pas que nous devrions donner la sanction de la loi à la coutume déplorable qui a prévalu autrefois dans tous les départments, et j'estime que l'amendement qui a été proposé protégerait non seulement le public, mais aussi les honorables députés de la droite, surtout ceux qui ont charge des départements du gouvernement. Nous pourrions adopter les modifications suggérées par l'honorable député de Grenville, c'est-à-dire que la période d'emplois temporaires ne devrait pas dépasser l'époque fixée pour le prochain examen du service civil, et aussi que cet article ne s'appliquera, s'il est nécessaire, qu'à l'avenir. Je crois que tous nos efforts devraient tendre à l'amélioration de notre service civil, et non pas à mettre les cho-

ses au pire, et j'ai l'espoir que l'honorable ministre admettra lui-même, tout bien considéré, que nous ne faisons que lui rendre service en le priant d'agréer l'amendement proposé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que l'amendement en question ajoute quoi que ce soit aux arguments de l'honorable député qui vient de prendre son siége. Au contraire, je crois que cet amendement a pour objet de faire disparaître quelques-uns des abus qui ont existé depuis vingt ans. Mon honorable ami ne doit pas ignorer que l'Acte du service civil pourvoit à la nomination des officiers du service civil, d'abord, après examen, et en second lieu, après que le sous-ministre du département qui est en cause a fait rapport que tel ou tel solliciteur possède les aptitudes ou connaissances voulues. En outre, nous avons, dans le paragraphe 2 de l'article 37, une disposition établissant que les inspecteurs de douane, les percepteurs et les agents du service préventif pourront être nommés sans examen et nonobstant les règlements relatifs aux promotions. En d'autres termes, vous pouvez nommer des agents du service préventif, sans vous occuper soit d'examen ou des exigences de promotion. Mais la loi renferme une disposition définissant les devoirs d'un agent du service préventif, et l'habitude s'est répandue depuis vingt ans de confier l'exécution de devoirs spéciaux à ces officiers douaniers. Cela peut se faire en vertu de l'article 5 de l'Acte des douanes, qui pourvoit à ce que le département des Douanes ait le contrôle et la direction de la perception des droits de douanes et des matières qui s'y rattachent. Il en est résulté qu'on assigne certains devoirs à des agents du service préventif, tels que ceux mentionnés dans l'annexe B, pour lesquels des officiers nommés régulièrement reçoivent d'autres appointements. Prenons, par exemple, un commis. D'après l'Acte du service civil il ne devrait recevoir que $400 par année, mais les attributions de ce commis pourront être dévolues à un agent du service préventif, qui alors touchera des appointements bien plus considérables. C'est là l'anomalie qui a fait suggérer l'amendement permettant de nommer un fonctionnaire à titre provisoire, pour remplir les devoirs d'un officier permanent actuellement assignés à un agent du service préventif. Nous voulons faire disparaître l'anomalie qui existe actuellement, et si un fonctionnaire est nommé à titre provisoire, il ne recevra pas, en vertu de cet amendement, des appointements plus élevés que ceux que pourrait recevoir un officier permanent, nommé en vertu de l'article 56 de l'Acte du service civil. C'est à la Chambre de décider s'il peut être sage ou non de modifier la loi en vigueur depuis plusieurs années, et qui autorise le département des Douanes à nommer ces officiers sans examen. Si la loi est modifiée, et si toutes ces nominations faites dans le passé sont déclarées irrégulières, que va devenir le service ? Ce que nous devons faire, c'est d'obtenir la sanction du parlement pour nous permettre d'agir comme dans le passé.

M. CLARKE : L'Acte du service civil contient-il quelques dispositions obligeant ceux qui ont été nommés temporairement à subir un examen à une certaine date ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les agents du service préventif n'y sont pas astreints, à moins qu'ils ne désirent devenir officiers permanents.

M. CLARKE : Mais continueraient-ils toujours à exercer leurs fonctions, bien que n'ayant été nommés qu'à titre provisoire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. CLARKE : Alors, est-ce que l'honorable député de Jacques-Cartier n'avait pas raison de dire que toute cette législation ne peut tendre qu'à vicier tout notre service civil ? L'honorable ministre admet qu'un quart au moins des employés du service extérieur n'ont jamais subi d'examen.

L'honorable M. HAGGART : Le principe des clauses est celui-ci : Les inspecteurs et les percepteurs de douanes, absolument comme les inspecteurs et les maîtres de poste, n'ont pas été astreints à subir un examen d'aptitudes, afin de permettre de pouvoir nommer à ces situations les personnes pouvant y avoir quelque droit, par suite de longs services politiques. Toute personne ayant des connaissances spéciales peut faire partie du personnel d'un département. Supposons qu'un chef de département ait besoin d'un chimiste pour certaines analyses, il serait absurde d'exiger que ce chimiste subisse l'examen du service civil. Mais l'acte n'a jamais voulu dire que ce chimiste pourrait être promu officier permanent sans subir l'examen requis. On pourra nous répondre que cela a été fait déjà, mais alors il a toujours été entendu que ces personnes auraient à subir l'examen au cours de la même année, ou bien qu'il leur faudrait revenir à leurs anciennes positions. Cet amendement justifiera ces nominations, faites en violation de l'Acte du service civil. Il n'y a aucune nécessité pour cela. Il y a dans le pays des milliers de jeunes gens, possédant toutes les connaissances requises pour occuper ces situations, et qui ont subi leurs examens d'aptitudes, mais il suffira que quelqu'un ait été nommé simple préposé au débarquement des marchandises, pour qu'il puisse de ce fait, et en vertu de cette clause, remplir toute autre charge dans le service.

M. REID (Grenville) : Si j'ai bien compris l'honorable ministre de la Justice, il peut, en vertu de la loi, nommer qui il voudra dans le service préventif, et l'appeler ensuite à occuper une plus haute position sans l'obliger à subir un examen.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'après l'Acte du service civil, on peut nommer un agent du service préventif sans l'obliger à subir un examen. La loi ne renferme aucune disposition établissant les devoirs d'un agent du service préventif, de sorte que le ministre des Douanes peut lui faire faire tout ce qu'il voudra, et la pratique a été dans le passé de confier à ces douaniers certains devoirs spéciaux.

M. REID (Grenville) : Quels sont ces devoirs ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelques-uns agissent en qualité de commis ; d'autres sont porte-clefs, et ainsi de suite. Un grand nombre sont employés dans le département, et nous voulons empêcher à l'avenir ces pratiques en arrêtant que quand un agent du service préventif est appelé à agir en qualité de commis, il ne recevra pas des appointements plus élevés que ceux que devrait recevoir un commis nommé régulièrement.

M. REID (Grenville) : Voici où j'en veux venir : D'après la loi, il faut, pour être nommé inspecteur de douanes, posséder certaines aptitudes ; et pour être nommé à titre permanent, il faut avoir subi l'examen du service civil : Voici ce que dit l'article 10 de la loi du service civil :

Toute nomination à un emploi quelconque dans le service public est révocable, et nul fonctionnaire ne sera nommé ou promu à une fonction inférieure à celle de sous-chef de service, s'il n'a auparavant satisfait aux conditions d'examen et de stage ci-haut mentionnées.

Si vous avez nommé un agent du service préventif à titre provoisoire, vous ne pouvez pas, également, l'appeler à exercer les fonctions d'inspecteur sans lui faire subir un examen. Si la loi ne vous permet pas d'utiliser les services d'un inspecteur-suppléant, parce que celui-ci ne possède pas les aptitudes requises, comment pourriez-vous justifier le choix d'un autre fonctionnaire qui ne possède pas non plus ces aptitudes ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est possible que la loi ait été souvent violée depuis 1886. Mais alors, précisément, nous voulons apporter remède à cet état de choses et empêcher que cela ne se renouvelle à l'avenir.

M. TAYLOR : L'honorable député de Grenville (M. Reid) n'était pas présent avant-hier soir, quand j'ai posé au ministre des Douanes une question qui intéresse l'un des électeurs de l'honorable député de Grenville. Peut-être l'honorable ministre pourrait-il maintenant nous expliquer tout cela plus au long. Nous avons à Prescott un agent du service préventif, qui est un douanier habile et rendant de grands services. Or, l'un des engagements pris par l'honorable ministre, c'est qu'il ferait abolir la loi relative aux pensions de retraite. Ce douanier, M. Gerald, a été mis à la retraite, ainsi que l'honorable ministre m'a informé, à $300 par année. Je suis convaincu que M. Gerald est aussi compétent à remplir les devoirs de sa charge que peut l'être celui qui lui a succédé, et qui reçoit peut-être les mêmes appointements que ceux que recevait M. Gerald. J'ai demandé la raison de cette mise à la retraite, et je n'ai pas pu l'obtenir. Mon honorable ami de Grenville doit être, plus que moi, au courant de tous ces faits. Je sais que M. Gerald reçoit une pension de retraite de $300, et qu'on a ainsi violé la loi, tout simplement afin de donner un emploi à quelqu'un que le ministre croyait avoir des titres à une faveur, et qui a été nommé agent du service préventif parce que, faute d'avoir passé l'examen du service civil, l'accès d'une autre fonction dans le service civil lui était interdit.

M. REID (Grenville) : Pour ce qui est du cas dont parle l'honorable député de Leeds (M. Taylor), je dois dire que M. Gerald a été mis à la retraite, et que celui qui l'a remplacé n'a pas subi d'examen. Celui-ci a été nommé agent du service préventif, et a dû se contenter de cette position inférieure. Le ministre des Douanes sait parfaitement que celui qui a été appelé à remplir la vacance créée par la mise à la retraite de M. Gerald, était à l'affût d'une meilleure situation depuis plusieurs années, mais que faute d'avoir passé l'examen, il n'avait pas pu être nommé. D'après cette loi, il aurait pu être appelé à une plus haute fonction, disons celle de sous-inspecteur. Eh bien ! supposons que cela eût été fait. S'il se produisait un changement de gouvernement, je n'hésite pas à dire que je ferais tout mon possible pour maintenir en place ceux qui auraient été nommés sous cette administration, pourvu qu'ils eussent été nommés dans des conditions honorables, c'est-à-dire non pas grâce au renvoi injuste d'un partisan du parti conservateur. Je me hâte d'ajouter que cela ne s'est jamais produit jusqu'ici, et je ne trouve rien à redire sous ce rapport. Si ce fonctionnaire était nommé premier commis ou sous-inspecteur, je considérerais comme un devoir de reconnaître cette nomination comme une nomination permanente. Ce que je désire faire remarquer c'est que le ministre va tout simplement se créer encore plus d'ennuis, et soulever aussi beaucoup de ressentiments, advenant l'éventualité d'un changement de gouvernement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : L'inspecteur vient immédiatement après le percepteur dans chaque bureau de douane, parce qu'il a le contrôle du service extérieur, bien qu'il ne soit pas ainsi considéré d'après l'Acte du service civil. Je ne crois pas qu'on puisse nommer un seul port du Canada, dont l'inspecteur ait été forcé de subir l'examen du service civil.

Le MINISTRE DES DOUANES : A qui l'honorable député (M. Reid) veut-il faire allusion, quand il parle de l'inspecteur ?

M. REID (Grenville) : A venir jusque tout récemment, il y a toujours eu un inspecteur. Quand la position d'inspecteur est devenue vacante, l'honorable ministre a créé à la place une fonction de premier commis ou chef de bureau. L'honorable ministre sait que celui qui a été appelé à cette position avait toutes les aptitudes voulues. Mais il en est d'autres qui n'ont pas la même compétence et qui ne pouvaient pas être nommés, mais qui étaient recommandés par le comité libéral. Bien entendu, faute d'avoir passé l'examen du service civil, ils ne pouvaient pas être nommés, en s'en tenant à la lettre de la loi. Celui qui a été nommé possède toutes les aptitudes voulues ; en réalité, on ne pourrait pas trouver mieux. Mais, aussi, il avait passé l'examen du service civil. L'honorable ministre sait que si cette loi n'avait pas été en vigueur, il n'aurait pas fait cette nomination, car la pression nécessaire aurait été exercée sur lui pour le forcer à nommer l'un des solliciteurs. Mais je crois que cette clause sera une injustice pour ceux qui ont passé l'examen du service civil, car il suffirait de se faire nommer commis suppléant pour se dispenser de subir un examen.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre de la Justice a parfaitement expliqué, mieux que je ne pourrais faire, quel serait l'effet de cet article. Cette modification de la loi limitera et circonscrira les pouvoirs que possède maintenant le département, d'après l'Acte du service civil.

M. TAYLOR : Ces limites existaient autrefois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Un agent du service préventif peut être appelé à remplir les devoirs d'un commis, dont les appointements seraient au maximum de $1,000 à $1,200 par année, et on pourrait lui donner de $1,500 à $1,800 si le département le jugeait à propos. Nous ne faisons rien de la sorte, mais cela pourrait se faire d'après la loi. Si cet article est adopté, cette pratique se trouverait être contraire à la loi. Par conséquent, j'affirme que les pouvoirs du département se trouvent circonscrits par cet article. L'argument présenté par l'honorable député de South-Lanark (l'honorable M. Haggart) est qu'on n'a jamais eu l'intention de dispenser les agents du service préventif de l'obligation de subir un examen. Il était entendu qu'ils devaient subir cet examen dans l'année même de leur nomination, faute de quoi, disait-il, ils n'étaient pas aptes à remplir les fonctions où ils étaient appelés. Si l'honorable député exige que tous les fonctionnaires nommés temporairement subissent un examen d'ici un an ou soient remerciés de leurs services, ce sera le renvoi de trois cents à quatre cents fonctionnaires dont plusieurs sont attachés au département depuis dix, douze ou quinze ans. Ils devront tous s'en aller. Il ne serait pas juste d'établir une différence au détriment seul de ceux qui viennent d'être nommés et qui ne pourront pas passer leur examen d'ici un an ; cet ukase devra aussi s'appliquer aux employés de dix ou quinze ans de service. Si l'objet qu'on se propose est l'amélioration du personnel, on ne peut pas y aller par quatre chemins. Je ne vois pas qu'il faille exercer tant de prudence au sujet de cette clause. Si vous la retranchez, vous laissez au département encore plus de pouvoirs qu'il n'en possède actuellement.

M. LENNOX : Je ne crois pas que l'honorable député se montre bien logique dans ses conclusions. Mon honorable ami de East-Simcoe (M. Bennett) a suggéré qu'un fonctionnaire nommé à titre temporaire, qui n'aurait pas subi d'examen après un certain temps, devra cesser par là même d'occuper son emploi. Cela me semble raisonnable, et je crois que cela est faisable. Peut-être conviendrait-il seulement de prolonger la période du stage ; ainsi, au lieu de six mois, on pourrait dire un an, et alors il faudra que le titulaire subisse son examen.

Je crois que le ministre pourrait parfaitement résoudre cette difficulté en stipulant qu'un fonctionnaire provisoire ne gardera pas son emploi plus de six mois, ou dans tous les cas jusqu'au prochain examen. Maintenant, pour ce qui est de l'autre côté de la question, on prétend que ce serait alors agir injustement vis-à-vis d'anciens employés nommés à titre temporaire il y a déjà pluseiurs années. Je ne crois pas que nous devrions consacrer par notre vote une semblable injustice. Nous avons toujours reconnu en ce pays que les droits acquis doivent être respectés, et ce serait là commettre une grave injustice, dont certes l'opposition ne se rendra jamais coupable, et que j'espère bien aussi que le gouvernement ne commettra jamais. Il serait souverainement injuste de venir dire à un employé de dix ou quinze ans de service qu'une nouvelle loi l'oblige à subir un examen. Nous pouvons stipuler que la période durant laquelle un employé temporaire pourra rester en place ne devra pas dépasser un certain nombre de mois, à partir du dernier examen, et nous devons voir aussi à ce que les droits de ceux qui ont vieilli au service du département et qui ont toujours bien rempli leurs devoirs, soient amplement protégés.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député parle de ceux qui ont toujours bien rempli leurs devoirs. Mais un amendement de ce genre équivaudrait à dire que ceux qui ne passent pas l'examen ne peuvent pas bien remplir leurs devoirs.

M. CLARKE : Ce serait une injustice que de forcer des employés de quinze ou vingt ans de service de se soumettre à l'examen.

Mais il n'en serait pas de même pour de nouveaux arrivés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette clause a pour objet de restreindre la portée de l'acte, ainsi qu'on l'a interprété dans le passé, et au grand détriment, dit-on, de l'efficacité du service. Il ne serait que juste, si l'on adopte cet amendement, de l'appliquer à ceux qui sont déjà à l'emploi du département comme à ceux qui devront être nommés dans la suite. Pourquoi établir une ligne de démarcation entre ceux qui doivent leurs positions à une interprétation inexacte de l'Acte du service civil, et ceux qui nous arrivent maintenant ? Ne peut-on pas invoquer une raison pour le règlement qui existe depuis vingt ans ? Je ne dis pas que ce règlement n'a pas été établi comme il convenait ; au contraire, je crois que les dispositions en étaient sages, et qu'il s'en est suivi d'excellents résultats. Je vais indiquer comment il en a été ainsi. Prenez, par exemple, un estimateur dans le service des douanes. Voilà des fonctions qui demandent, pour être bien remplies, une certaine expérience, et si cet estimateur a été employé depuis dix, quinze ou vingt ans, voilà certes une somme d'expérience qui n'est pas à dédaigner. Mais est-ce à dire, pour tout cela, qu'il sera en mesure de passer un examen ? Combien y en a-t-il qui pourraient le faire ? Combien y en a-t-il qui seraient, faute d'un examen suffisant, remerciés de leurs services ? Un estimateur de plusieurs années d'expérience rendra plus de services que le nouvel arrivé, passant un excellent examen, qui aura puisé toutes ses connaissances dans les livres. Il me semble que le règlement établi par mon honorable ami n'a rien qui ne puisse donner satisfaction. Mais il vaut mieux être aussi clair que possible, c'est-à-dire faire comprendre exactement au parlement ce que nous voulons. Je crois qu'il est préférable de restreindre l'acte et d'empêcher qui ce qui est arrivé dans le passé ne se renouvelle à l'avenir.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice se plaint d'abus qui auraient été commis sous la dernière administration. Il va avoir une occasion de comparer les défauts qui existaient au commencement de la carrière de l'honorable ministre avec ceux qui existent actuellement. Le ministre des Douanes a promis de nous soumettre un relevé des employés de douanes de Toronto, comprenant tous ceux nommés à titre temporaire depuis cinq ou six ans, et il sera alors désagréablement surpris de voir combien nombreux sont ces fonctionnaires temporaires, employés depuis des années, et qui n'ont jamais subi d'examen. Ces employés ont été nommés, sans qu'on ait tenu aucun compte des exigence du service pour ce qui est des aptitudes ou des conditions d'âge. Nous avons même entendu dire l'autre soir qu'un bon quart, au moins, de ces employés, n'ont jamais passé le moindre examen. Nous sommes d'avis que, si ce bill est adopté, on ouvrira la porte à bien d'autres abus, et que, dans un an d'ici, il se trouvera encore bien plus d'employés que maintenant qui n'auront pas subi l'examen du service civil.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que l'honorable ministre approuve la pratique en usage depuis vingt ans de violer l'Acte du service civil, et dois-je aussi en conclure qu'il permettrait que cet était de choses se continue ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'y a pas eu de violation de la loi, au sens technique du mot. La loi pourvoit à la nomination d'agents du service civil, sans égard à l'examen du service civil. Vous pouvez choisir qui vous voudrez et le nommer agent préventif dans le service extérieur. Il n'y a aucun acte, à ma connaissance, qui définisse les devoirs des agents du service préventif. On me dit que la pratique du département a été—bien entendu, je puis ici me tromper—d'assigner à ces douaniers les devoirs apparaissant à l'annexe (b). Il en est résulté que parfois un employé se trouve avoir été attaché au service préventif à appointements fixes, tout en agissant aussi en qualité de commis ; et il se trouve alors que, tout en occupant la position de commis, sans y avoir été régulièrement appelé d'après l'Acte du service civil, il fait partie du service préventif en recevant des appointements plus élevés que la chose n'eût été possible s'il avait été régulièrement nommé d'après l'Acte du service civil.

Mon but, en proposant l'amendement, est de donner la sanction du parlement à ce qui a été fait dans le passé, c'est-à-dire faire qu'il soit possible au ministre des Douanes d'employer temporairement quelqu'un au lieu de l'attacher au service préventif et lui assigner ses devoirs dès l'instant où il est choisi, et de la sorte aucun employé temporaire ne pourra recevoir des appointements plus élevés que ceux qu'il eût reçus s'il eût été nommé à titre d'employé permanent. Je crois que l'honorable député de Toronto (M. Clarke) m'a mal compris. Ce que j'ai voulu dire, c'est que si ce sont là des abus, ces abus ont pris naissance avant 1896, et ils ont toujours continué à exister jusqu'aujourd'hui. Nous portons tous la responsabilité de ces abus, et je n'entends pas que cette responsabilité soit moindre d'un côté plutôt que de l'autre. Je veux dire que si ces abus existent, nous les avons reçus en quelque sorte en héritage, et nous voulons voir maintenant à quel point nous pouvons les restreindre.

M. CLARKE : A venir jusqu'à présent, nous ne voyons pas qu'il y ait aucune amélioration.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Peut-être n'y a-t-il amélioration que dans le caractère des nouveaux employés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a plusieurs employés dans le service tempo-

raire qui nous donnent satisfaction, et l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) est d'avis que ces employés devraient être mis sur la liste permanente. Je suis d'accord avec lui, et je pourrais attacher ces employés au service préventif. Bien que la loi m'en donne le droit, j'essaie autant que possible de ne pas me prévaloir de ce droit, parce que je leur ai toujours invariablement demandé de subir l'examen du service civil. Quand ils ne peuvent pas passer cet examen, alors je tire parti de ce droit, surtout quand il s'agit d'employés qui me donnent satisfaction. Il a proposé qu'il devrait y avoir une loi pour faire passer tous ces employés au rang de permanents. Je n'hésite pas à dire personnellement—je n'entends pas ici engager le gouvernement—que ce serait là une chose désirable, mais l'honorable député admettra que si je donne mon assentiment à cette proposition, alors cela équivaudrait pour moi à déclarer que c'est ma conviction que des employés qui n'ont pas passé l'examen du service peuvent remplir efficacement les devoirs qui leur sont assignés dans le service des douanes de Sa Majesté. Je serais infidèle à mon mandat si je venais ici proposer de garder dans le service de Sa Majesté des hommes qui n'ont pas les aptitudes voulues. Mais s'il faut en croire ce qu'affirment les honorable députés de la gauche, le simple fait de ne pas avoir passé l'examen requis est une admission tacite d'incapacité. Je ne puis pas me ranger à cet avis. Si je croyais cela, je ne pourrais pas venir ici exprimer mon opinion individuelle sur la convenance d'établir un acte exprès pour mettre tous ces employés sur la liste permanente. Cet acte s'appliquerait à ceux qui ne peuvent pas passer l'examen. Mais s'ensuit-il de cela que ceux qui sont employés depuis dix ou quinze ans ne soient pas aptes à remplir les devoirs de leurs charges ? Je ne le crois pas. On pourrait me répondre ici que je combats l'Acte du service civil. Eh bien ! je dois vous dire que je ne suis pas un grand admirateur de cet acte, pour ce qui est des avantages pratiques qu'on en peut tirer pour le service extérieur des douanes. Je ne crois pas que ce soit là un avantage. Nous ne pouvons pas avoir de service extérieur sans employés temporaires. Les honorables députés de la gauche ne vont pas jusqu'à dire que je devrais me passer des services de ces employés, mais ils exigent que ces employés subissent l'examen pendant l'année de leur nomination. J'aimerais à leur faire passer cet examen, s'ils ont les aptitudes voulues. J'aimerais à leur faire passer cet examen avant de les nommer, mais mon expérience dans les affaires, depuis plusieurs années, est qu'on peut trouver quelqu'un ayant les connaissances littéraires voulues, c'est-à-dire les connaissances suffisantes pour passer cet examen, qui est d'une nature littéraire pour ce qui est de la géographie et de l'histoire de ce pays et d'autres pays, ce qui n'empêche qu'il serait peut-être loin de nous donner satisfaction pour remplir les devoirs d'un estimateur, d'un commis ou d'un préposé au débarquement des marchandises, toutes fonctions demandant l'exercice du jugement. S'il ne s'agit que d'appliquer l'acte, actuellement en vigueur, au service intérieur des douanes, où le travail consiste surtout en écritures, je n'ai rien à dire. Je parle du service extérieur des douanes, et je soutiens que vous n'obtiendrez pas une meilleure classe d'employés en les obligeant à passer l'examen du service civil. Tant que cette loi existera, je ferai mon possible pour que le plus grand nombre passent cet examen, mais quand il s'agit——

M. CLARKE : Comment avez-vous réussi, à Toronto, à obtenir de vos hommes employés depuis cinq ans qu'ils consentissent à subir l'examen ? Avez-vous fait beaucoup de progrès en cette voie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je le crois.

M. CLARKE : Combien y en a-t-il qui ont passé leur examen depuis un an ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vais m'en assurer. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'anciens employés ayant passé cet examen, mais par contre je crois qu'un bon nombre ont subi cet examen, parmi ceux qui ont été nommés depuis que j'ai pris la direction du département.

M. CLARKE : Vous les engagez toujours à se soumettre à cet examen.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, c'est ce que nous faisons. Les employés eux-mêmes sont très désireux d'en avoir fini avec ces formalités, parce que, à l'état temporaire, s'ils sont malades seulement une journée, ils ne sont pas payés pour ces vingt-quatre heures, et ils n'ont pas non plus de vacances. Bien plus, le ministre peut se dispenser de leurs services en leur donnant tout simplement avis de leur renvoi, tandis que les employés permanents ne peuvent être renvoyés que par décret de l'Exécutif. Ils savent que leur situation serait plus sûre s'ils étaient sur la liste permanente, car, à l'état temporaire, le ministre pourrait arbitrairement, par simple caprice ou faute de les voir d'un bon œil, les remercier de leurs services sans même assigner une cause à leur renvoi. C'est pourquoi ils désirent passer l'examen, et chaque fois qu'ils en font la demande, je ne manque pas de leur dire qu'il me fera grand plaisir alors de les voir nommer. Je dis la même chose à tous ceux qui étaient déjà attachés au service, avant que je fusse entré en fonctions, car je ne fais cas en ces matière d'aucunes divergences politiques. Mais il y en a d'autres qui hésitent à faire la demande, car, bien qu'ils désireraient beaucoup être sur la liste permanente, il y a si longtemps qu'ils ont quitté l'école qu'ils craignent de ne pouvoir subir l'examen. Tout ce que nous pouvons faire, alors, c'est de les attacher au service préventif, et on leur assi-

gne ensuite les devoirs qu'ils remplissent depuis des années à notre entière satisfaction. Tout cela restreint les pouvoirs du ministre, au lieu de les étendre.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : On paraît ici oublier que personne, âgé de plus de 35 ans, ne peut se présenter pour subir l'examen du service civil.

M. MONK : Mais on peut les attacher au service extérieur.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et ces employés nous donnent bien plus satisfaction que bon nombre d'autres qui ont passé avec succès leurs examens.

M. INGRAM : Le ministre nous dit qu'il est en faveur de mettre sur la liste permanente ceux qui ont vieilli dans le service et ont toujours donné satisfaction. Mais l'instant d'après il a ajouté qu'alors on pouvait tout aussi bien se dispenser des examens. Il en a déjà mis un bon nombre sur la liste permanente, mais il en a laissé d'autres de côté qui ont peut-être plus droit à ces marques de faveur.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai dit que si je partageais là-dessus l'avis des membres de la gauche, je ne serais pas en faveur de mettre sur la liste permanente des employés de dix ou douze ans de services ; mais là où je ne suis pas d'accord avec les honorables députés de la gauche c'est quand ils disent que l'employé qui ne réussit pas à passer son examen doit être par le fait même déclaré incapable de remplir ses devoirs.

M. REID (Grenville) : Ce sur quoi je désire appuyer, c'est que ce bill va pouvoir permettre au ministre de nommer qui il voudra dans une classe supérieure à celle du service extérieur. Ce n'est pas l'intention d'aucun député de la gauche d'intervenir au sujet de la nomination des employés temporaires, mais c'est mon avis qu'on devrait au moins sauvegarder les fonctions réservées à l'examen. Si le ministre fait adopter cette loi, il lui faudra accepter les nominations décidées par les comités politiques, ce qui a lieu du reste très souvent. Il est possible, ainsi que l'a dit le ministre, que personne d'entre nous ne saurait espérer passer des examens au pied levé, mais je crois que nous pourrions y arriver assez facilement en nous y préparant par quelques mois d'étude. Supposons que le ministre nomme un fonctionnaire provisoire et qu'il survienne un changement de gouvernement. Eh bien ! quant à moi, je m'opposerais certainement à renvoyer cet homme d'un poste qu'il aurait pu occuper pendant plusieurs années, bien qu'un autre employé ayant passé l'examen du service civil pourrait lui être supérieur.

M. CLARKE : Est-ce que cet amendement ne permettrait pas au ministre de nommer qui il voudrait à tout poste quelconque dans le service, sans exiger la condition d'examen ?

Le MINISTRE DES DOUANES : D'après la loi actuelle, nous pouvons employer qui nous voulons dans le service extérieur. Nous pouvons garder ces fonctionnaires à titre provisoire dans le service, et leur assigner tous les devoirs que nous jugeons à propos de leur faire remplir.

M. CLARKE : Et si ce bill devient loi, il ne sera pas nécessaire d'attacher un employé au serivce préventif, mais il pourra occuper toute autre fonction ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous pourriez nommer un sous-préposé au débarquement des marchandises, mais non pas un préposé même investi des devoirs de cette charge.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice vient de nous expliquer que la loi autorise actuellement le ministre à nommer des agents du service préventif sans examen et de leur assigner tous les devoirs qu'il lui plaira. Si cette clause devient loi, il ne sera plus nécessaire au ministre de faire entrer tout d'abord un fonctionnaire dans le service préventif ; il lui suffira de leur confier temporairement toute charge quelconque dans le service extérieur des douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est bien cela.

M. CLARKE : Eh bien ! cela laisse la porte ouverte aux abus, et le ministre devrait avoir le courage de ses convictions et abolir entièrement l'examen du service civil. Je n'ai jamais cru moi-même qu'il fût nécessaire de passer un examen pour être nommé préposé au débarquement des marchandises. Mais, dans tous les cas, si le ministre veut se montrer conséquent, il devra demander la suppression complète de ces examens.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a les proposés au débarquement, les gardes-côtes, les commis aux écritures, etc. Nous appelons quelqu'un à remplir l'un de ces postes, et nous lui donnons le titre attaché au poste qu'il ocupe. Mais si nous voulons en faire un officier permanent, il est nécessaire qu'il subisse un examen. S'il ne peut pas passer cet examen, nous pouvons l'attacher au service préventif et lui donner la position de sous-préposé au débarquement des marchandises ou autre chose dece genre.

M. MONK : Loin de moi la pensée de m'associer à une injustice, c'est-à-dire de causer du tort à ceux qui sont depuis des années dans le service civil. Il n'y a aucun doute que cet amendement ne saurait leur causer aucun tort. Mais si le ministre des Douanes ne l'interprète pas de cette manière, je n'insisterai pas là-dessus. Cependant, je désire faire remarquer à l'honorable ministre de la Justice que je crois qu'il se trompe quand il parle des abus que cet article devra faire disparaître. Qu'il examine donc attentivement cet article, et il verra qu'il sera encore possible au ministre des

Douanes, après que cet article aura acquis force de loi, de nommer un agent du service préventif, et de lui assigner ensuite, par exemple, les devoirs d'un commis, dans une division où ce commis ne pourrait régulièrement retirer que $400, alors que l'agent du service préventif toucherait des appointements bien plus considérables. Je suis sûr que le ministre de la Justice ne peut avoir aucun doute là-dessus, parce que cela est hors de doute. Le ministre des Douanes pourrait alors commencer par attacher un douanier au service préventif, puis lui assigner ensuite tous les devoirs qu'il voudrait, excepté ceux de sous-ministre, parce que la loi, ainsi que l'a fait remarquer le ministre de la Justice, ne définit pas les devoirs des agents du service préventif. La seule chose qui arriverait c'est que le ministre des Douanes, sans s'occuper du caractère ou des aptitudes de cet agent du service préventif, le nommerait fonctionnaire provisoire dans l'une des classes mentionnées. Je crois qu'il ne saurait y avoir aucun doute là-dessus.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela est exact.

M. MONK : Mais il continuerait à le maintenir dans le service préventif, à lui donner les appointements qu'il voudrait et à lui assigner tous les devoirs qu'il jugerait convenables. Je ne veux pas en dire plus long à ce sujet. Nous portons atteinte, avec cet article, à l'Acte du service civil. Ces abus ont existé dans le passé, et nous leur donnons maintenant la sanction légale. Il suffit de lire l'Acte du service civil, aux articles 47a, b, c et d, pour voir avec quel soin l'on a pourvu, à tort ou à raison, à l'entrée de nouveaux fonctionnaires dans le service civil, en stipulant que, advenant qu'un fonctionnaire nommé à titre temporaire reste en fonctions, ses appointements devront être spécialement votés par le parlement. Tout cela disparaît avec cette clause, et je ne crois pas qu'il en résultera rien de bon.

Sur l'article 5.

Le MINISTRE DES DOUANES : La question se présente quelquefois de décider si des marchandises appartiennent à une certaine classe et sont soumises à de certains droits. Dans ces cas-là, on en réfère au conseil des douanes. Le conseil s'assemble et rend sa décision, laquelle, approuvée par le ministre, a toute la force d'un statut, sujet à appel au gouverneur en conseil, ce qui cependant a rarement lieu. Une décision du conseil pourrait être contraire à ce qui a été auparavant la pratique dans d'autres ports, ou bien il pourrait se faire que nous aurions perçu, en certains cas, des droits plus élevés ou plus bas que ceux fixés par le conseil des douanes. Il faudrait alors, ou rembourser ce que nous aurions reçu de trop ou demander à l'importateur de faire une nouvelle déclaration. Cet article pourvoit à ce que la décision du conseil devra à l'avenir prévaloir, mais sans cependant s'appliquer à aucune marchandise importée avant la date de l'entrée en vigueur de cet article.

Sur l'article 6.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le présent acte exige que les factures soient établies en cours monétaire du pays où les marchandises sont réellement achetées. Cet article permet d'établir les factures suivant d'autres cours monétaires. Nous y incluons aussi des dispositions pour nous protéger davantage contre les fraudes.

M. KEMP : Quels sont les cas où les marchandises ne sont pas facturées suivant les cours monétaires des pays d'origine ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le commissaire des douanes m'informe qu'il arrive souvent que les factures de marchandises provenant du continent d'Europe sont établies en sterling au lieu du cours monétaire du pays de provenance. Il me dit aussi que parfois les factures sont établies en piastres chinoises ou mexicaines.

Sur l'article 7.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai déjà expliqué quel était l'objet de cet article. Il s'agit de pourvoir à ce que, quand il est entré plusieurs matières dans la falsification d'un article, le droit sera établi au taux maximum de la matière prépondérante.

Sur l'article 10.

M. SMITH (Wentworth) : Pourquoi les marchandises endommagées sont-elles détruites, quand on ne peut pas retirer de leur vente suffisamment pour payer les droits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Quand une personne fait abandon de marchandises et ne veut pas payer les droits, nous détruisons ces marchandises si nous ne pouvons pas en retirer suffisamment pour payer les droits. La raison en est qu'en détruisant ces marchandises on sera forcé d'en faire venir d'autres pour les remplacer, sur lesquelles nous prélevons les droits entiers.

M. SMITH (Wentworth) : Vous êtes autorisé à vendre ces marchandises si vous pouvez en retirer suffisamment pour payer les droits, et c'est tout ce que vous pouvez faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le paiement des droits a la préférence sur tout autre chose.

M. LENNOX : Il est peut-être parfaitement juste que le paiement des droits doive avoir la préférence. Mais si vous pouvez retirer de la vente la moitié des droits, pourquoi ne pas faire cette vente ? L'honorable ministre nous dit que cette destruction de marchandises a pour objet de forcer à remplacer ces mêmes marchandises. Ce n'est pas là un bon principe. Pourquoi détruire délibérément des marchandises, sur les-

quelles on pourrait retirer une partie des droits, et cela tout simplement afin d'engager les importateurs à en faire venir d'autres.

M. CLARKE : Je suppose qu'on a là un excellent objet en vue, mais il n'en est pas moins difficile de comprendre pour quelle raison le gouvernement autoriserait la destruction de marchandises sur lesquelles on pourrait, disons, percevoir les trois quarts des droits. Supposons que des marchandises valent $1,000, et que les droits représentent $250. En s'en tenant à cette clause, si l'on ne peut retirer de ces marchandises plus de $225 ou $200, on devra les détruire. Je ne vois pas pourquoi on ferait perdre ainsi de l'argent au pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la loi depuis des années.

M. CLARKE : Evidemment l'honorable député a de l'argent à jeter par les fenêtres.

M. HENDERSON : A mon avis, le ministre des Douanes a raison. Il serait injuste de vendre les marchandises moins cher que le montant du droit. Supposons que les marchandises valent $1,000 et que le droit s'élève à $200. Si la vente ne rapporte que la moitié du droit, ces marchandises concurrenceront celles sur lesquelles le droit aura été acquitté en plein. Il faut protéger le public.

M. SMITH : Je ne vois pas qu'il importe beaucoup au public que la vente rapporte $200 ou $199. Lorsque vous obtenez $200 vous vendez les marchandises ; autrement, vous les détruisez, car ce serait faire tort au public que de la jeter sur le marché. Peu importe que cette disposition existe depuis des années.

Article 14.

L'article 65 de l'Acte des douanes, tel que modifié par l'article 15 du chapitre 14 des statuts de 1888, est modifié par l'addition du paragraphe suivant :

"3. Toutes les matières importées pour entrer dans des préparations médicinales ou de toilette soit isolément soit concurremment avec d'autres articles ou mélanges destinées à être préparées, étiquetées ou vendues au nom d'un propriétaire exclusif ou sous un nom spécial ou sous la couverture d'une marque de commerce, seront évaluées pour les fins de l'imposition des droits selon les dispositions du paragraphe 2 du présent article. Le ministre des Douanes peut cepndant soumettre aux estimateurs l'évaluation des matières qui ont une raisonnable valeur marchande dans le cours ordinaire du commerce.

M. KEMP : Cet article s'applique-t-il d'une manière générale ou seulement à certaines marchandises ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cet article et le suivant sont incorporés dans le tarif.

M. KEMP : L'article que celui-ci doit modifier s'applique-t-il aux évaluations insuffisantes en général?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, pas en général.

M. KEMP : Si j'ai voulu bien comprendre cet article en particulier c'est parce que, quand cette question est venue sur le tapis, il y a quelques jours, j'ai renvoyé le ministre à la loi des Etats-Unis relative à l'évaluation insuffisante. Je n'avais pas alors à la main l'article du tarif américain; mais je l'ai maintenant et le lirai, si le comité y consent. C'est la loi de juin 1890, chapitre 29, article 400 :

Si le propriétaire, l'importateur, l'expéditeur, l'agent ou une autre personne, fait ou tente de faire une déclaration de marchandise importée au moyen d'une facture, d'un affidavit, d'une lettre, d'un papier, faux ou frauduleux, ou au moyen d'un état faux, écrit ou verbal, ou au moyen de toute manœuvre ou pratique fausse ou dolosive, ou se rend coupable de tout acte volontaire ou de toute omission, de manière à priver les Etats-Unis des droits légitimes, ou de partie d'iceux, à percevoir sur la marchandise, ou sur partie d'icelle, comprise ou mentionnée dans la facture, l'affidavit, la lettre, le papier ou l'état, ou effectée par ledit acte ou ladite omission, cette marchandise, ou sa valeur à recouvrer de la personne qui aura fait la déclaration, sera confisquée. Cette confiscation ne s'appliquera qu'à toute la marchandise, ou à sa valeur, contenue dans le ballot ou le colis renfermant cet article ou ces articles de marchandise auxquels se rapportera la fraude ou le papier ou état faux, et cette personne, après avoir été trouvée coupable, sera passible pour chaque contravention d'une amende n'excédant pas $5,000 ou d'un emprisonement de deux ans de durée au plus, ou des deux peines à la fois à la discrétion du tribunal.

Voilà l'article auquel je faisais allusion au cours de la discussion et je conseille fortement au ministre de rendre nos lois douanières plus sévères qu'elles le sont aujourd'hui. Je voudrais savoir si le ministère recommandera de modifier ces lois dans le sens de l'article que je viens de lire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La loi aujourd'hui en vigueur au Canada n'a pas une portée aussi grande que celle que l'honorable député a lue; cependant, je crois qu'elle va assez loin, dans l'opinion du département. Elle stipule que la marchandise pourra être saisie lorsqu'il y aura contrebande, tentative de produire une facture frauduleuse ou de frauder le revenu et que la coupable paiera la valeur de la marchandise et de plus, sera passible d'une amende d'au moins $50 et d'au plus $200 ou d'un emprisonnement pendant un mois au moins et une année au plus, ou des deux peines à la fois.

M. KEMP : Le ministre ne croit-il pas que le gouvernement pourrait adopter une loi qui se rapprocherait davantage de la loi des Etats-Unis—sans aller peut-être jusqu'à imposer une amende de $5,000 mais en augmentant l'amende maintenant exigible qui n'est que de $200, au plus, si je ne me trompe pas.

Le MINISTRE DES DOUANES : En vertu de la présente loi, dans des procès qui se sont déroulés, le juge a recommandé de ne pas appliquer dans toute sa rigueur la clause

pénale, disant qu'il n'était pas libre de mitiger la peine lui-même—paiement de la valeur des marchandises et de $200 pour chaque déclaration distincte—mais qu'à son avis le prévenu ne devrait pas être soumis à une telle peine. Je crois que notre loi est assez sévère. La seule lacune, c'est que nous ne pouvons pas découvrir toutes les importations frauduleuses.

M. BLAIN : Je désire appeler l'attention du ministre sur le grand nombre de balances qui sont importées au Canada de Dayton, en Ohio. Je tiens de bonne source que ces balances vendues à raison de $60 ou $70 chacune ont été évaluées à $6 ou $7 chacune à leur entrée au pays. Je demanderai au ministre si cela a été signalé à son attention et, dans l'affirmative, quelles mesures il a prises ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette question a souvent occupé notre attention et le commissaire des Douanes m'apprend qu'il fait faire une enquête. L'honorable député de Leeds et Grenville (M. Lavell) a abordé ce sujet l'autre jour et je lui ai demandé de nous fournir les noms ou autres renseignements qui pourraient nous aider à découvrir à quels postes ces marchandises ont été déclarées. A vrai dire, ce serait un scandale de permettre l'importation de balances régulièrement vendues $60 ou $70 en les évaluant à $6 ou $7.

M. BLAIN. Les fabricants de balances du Canada ont-ils saisi le ministère de cette affaire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je constate que nous n'avons pas reçu de lettres concernant des balances de la qualité mentionnée par l'honorable député (M. Blain). A deux ou trois reprises, l'an dernier, les fabricants se sont plaints que les grosses balances n'étaient pas convenablement évaluées et nous avons fait faire une évaluation spéciale. Cependant, il n'y a pas eu de plainte récente ni aucune plainte dans le sens indiqué par l'honorable député. Lorsque la question a été soulevée l'autre soir, c'était la première nouvelle que j'en avais. Je le répète, si des députés ou d'autres personnes au courant de ces fraudes veulent nous dire à quels postes ces marchandises ont été déclarées, ou nous mettre sur la piste, je me ferai un plaisir d'ordonner une enquête.

M. MACLEAN : Vu que le présent bill contient le mot surtaxe, je désire avant que le comité rende compte de ses travaux, savoir du ministre si le gouvernement peut communiquer à la Chambre et au pays quelques renseignements concernant l'attitude de l'Allemagne envers le Canada au sujet de la surtaxe.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le gouvernement n'a pas de renseignements officiels. A vrai dire, il a lu les entrefilets parus dans les journaux et que l'honorable député connaît, mais il n'a pas de renseignements officiels.



Article 17, paragraphe (u).

Pour réduire les droits sur tous articles quelconques, soit produits naturels soit produits de manufactures, employés comme matières premières dans les manufactures du Canada ; et toutes ces matières spécifiées dans cet arrêté en conseil seront subordonnées à cette réduction de droits de douanes et à nulle autre, pendant le laps de temps et aux conditions prescrits par cet arrêté.

M. CLANCY : Comme vous le voyez, M. le président, le gouvernement s'arroge des privilèges extraordinaires dans ce paragraphe. Lors du débat sur la résolution qui a eu lieu précédemment, cette remarque a été faite. Je désire signaler au ministre des Douanes qu'il demande des pouvoirs inusités. Ce n'est pas répondre que de dire que la loi actuelle stipule que le dégrèvement peut être absolu. C'est beaucoup, je l'avoue, mais c'est moins que le pouvoir de fixer le montant du droit ou de dire qu'il n'y aura aucun droit. C'est demander un privilège étrange que de vouloir remanier à sa guise les droits sur toute la liste des marchandises qui tombent sous le coup des dispositions du présent article. Allons donc, le ministre peut remanier tout le tarif concernant ces articles et établir les droits qu'il jugera à propos. Je proteste contre une pareille disposition; je la crois absolument injustifiable. Lorsqu' une députaion se présentera à l'honorable ministre afin d'obtenir plus de protection contre la concurrence excessive d'un pays étranger, il pourra dire: je ne puis pas abolir tous les droits, car il nous faut un revenu; cependant j'abolirai certains droits afin de faire droit à votre requête. C'est un privilège que nul gouvernement ne devrait avoir; il pourrait en abuser.

M. KEMP : A quelle classe de marchandises s'appliquera cet article ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Aux articles ouvrés seulement. La loi nous autorise à abolir le droit, mais elle ne nous permet pas de le diminuer.

M. KEMP : Je désire savoir à quelle classe d'articles ouvrés cet article pourra s'appliquer dans l'opinion du ministre.

Le MINISTRE DES DOUANES : A aucune classe en particulier. Certains décrets du conseil ont été adoptés, mais je ne me rappelle pas aucune classe particulière. Cependant, le cas peut se présenter.

M. CLARKE : Le ministre peut-il déposer ces arrêtés du conseil et laisser ce bill en suspens, dans l'intervalle ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il restera en suspens jusqu'à ce qu'il soit voté en troisième délibération.

M. CLANCY : Pourquoi ajouter cet article, si le besoin ne s'en est pas fait sentir? Pourquoi tant de hâte ? Pourquoi le ministre demande-t-il des pouvoirs plus étendus, lorsqu'il déclare au comité qu'à sa connaissance le besoin ne s'en est pas fait sentir ?

M. CLARKE : Il est heureux qu'on ait appelé notre attention sur cette disposition conférant de si étranges pouvoirs au ministre. Celui-ci nous dit que des décrets ministériels ont été adoptés ; on devrait nous en fournir une liste.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y en a eu quinze ou dix-sept.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question a été débattue à fond à une date antérieure, lorsque la résolution a été soumise au comité. L'affaire a été tirée au clair. Cependant, mon honorable ami pourra avant la troisième délibération obtenir communication de ces décrets du conseil que la " Gazette du Canada " a publiés.

Le bill est rapporté.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend le cours de ses délibérations, à huit heures.

## SUBSIDES—INDUSTRIE DU FER ET DE L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, avant l'adoption de cette motion, je désire dire que, lundi dernier, j'ai donné avis que je présenterais une motion, à la première occasion, lorsque la Chambre serait sur le point de se former en comité des Subsides. Le lendemain soir, le ministre des Finances a proposé que la Chambre se forme en comité mais, dans l'intervalle, je m'étais engagé à assister à la séance du comité sur le bill de répartition de la représentation, séance qui avait lieu le même soir ; par conséquent, je n'ai pas pu présenter ma motion cette fois-là.

Quant à moi, je suis maintenant prêt à proposer cette motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami (M. Borden, Halifax) désire proposer sa motion maintenant, nous admettons qu'il a le droit de le faire ; mais, il me semble que les députés de la gauche comme ceux de la droite comprennent qu'il y a ce soir des divertissements plus attrayants. Je crois que le cirque a plus de charmes que la motion de l'honorable député ou que mes propositions. J'ai peine à croire que mon honorable ami aimerait à présenter sa motion devant une Chambre à moitié vide et nous préférerions certainement traiter toutes les questions relatives au tarif en temps opportun plutôt que de les examiner sur une motion en amendement de la motion demandant que le chambre se forme en comité des Subsides. Cependant, si l'honorable député veut bien différer la présentation de sa résolution pour la présenter un autre jour à son choix, nous accepterons sa proposition avec plaisir.

M. BORDEN (Halifax) : Pour ma part, je suis prêt à proposer ma motion maintenant, mais je veux bien me rendre aux désirs du gouvernement. Puisque le ministre des Finances croit préférable d'attendre à plus tard, je consens à laisser ma motion en suspens juqu'à lundi. C'est tout ce que je puis promettre dans le moment.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Service maritime et fluvial—Entretien et réparations des vaisseaux de l'Etat, $250,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable R. Préfontaine) : M. le président, il y a ici une augmentation de $25,000, et je suppose que c'est à ce sujet qu'on demande des explications. L'augmentation s'explique facilement car, si le crédit n'était que de $225,000 l'on dernier, on a dépénse $240,560, au cours de l'exercice. L'augmentation s'explique de la manière suivante : les réparations des vaisseaux ont coûté : " Newfoundland ", $1,193 ; " Contest ", $1,690 ; " Aberdeen ", $14,784 ; " Lansdowne ", $4,680 ; " Quadra ", $1,896 ; " Stanley ", $8,827 ; " Minto ", $5,521 ; total, $38,522. L'augmentation de la dépense provient aussi du renchérissement de la houille. On comprend facilement qu'il est impossible de prévoir ce que coûteront les réparations du " Stanley " et du " Minto ". Tout dépend du service qu'ils ont fourni pendant la saison.

M. MONK : Ce crédit renferme plusieurs item, tels que les enquêtes sur les naufrages, l'enlèvement des obstacles dans les eaux navigables et le transport de la malle en hiver. J'abrégerai peut-être les travaux du comité en demandant au ministre de nous apprendre quelle est la politique du gouvernement concernant les moyens de faciliter aux vaisseaux l'accès au port de Montréal, comme l'éclairage du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, afin de rendre possible la navigation de nuit. Le ministre a été mêlé à l'administration municipale et il a fait partie de la commission du port de Montréal ; il sait quel vif intérêt cette question provoque. Quelle ligne de conduite entend-il suivre à cet égard ?

Nous nous attendons, de plus, qu'il nous dise ce qu'il se propose de faire relativement à l'importante question de l'outillage du port lui-même. Le ministre se rappelle que l'automne dernier il s'est profondément intéressé aux affaires du port de Montréal, il a écrit aux commissaires leur demandant quels travaux étaient nécessaires pour pourvoir les nouveaux quais des installations requises par le trafic. Le ministre se propose-t-il de faire en sorte que ces améliorations soient exécutées promptement aux frais de l'Etat ? Le ministre caresse-t-il le

projet de faire de Montréal un port national? Avant d'adopter cet important crédit, nous désirons connaître son opinion là-dessus.

Un certain montant est affecté à l'enlèvement des obstructions du chenal et aux enquêtes sur les naufrages. Le ministre peut contribuer dans une large mesure à mettre le port de Montréal sur un meilleur pied en ce qui a trait aux primes d'assurance maritime. Il sait qu'aujourd'hui ce port est dans un état d'infériorité au point de vue des assurances maritimes. Quelles mesures prendra-t-il afin d'obtenir pour Montréal les mêmes primes d'assurance qui sont exigées dans les ports de mer des Etats-Unis?

En outre, il y a la question de la navigation d'hiver entre Québec et la mer. Le ministre sait qu'il y a deux ou trois ans, un journal entreprenant de Montréal a consacré une somme assez ronde à des essais de navigation d'hiver. Des connaisseurs soutiennent qu'on pourrait prolonger peut-être de deux mois la saison de la navigation, en utilisant de grands vaisseaux brise-glaces comme ceux dont le gouvernement se sert. Le ministre a-t-il pris une décision à cet égard ? Avant d'adopter cet item il est juste et raisonnable que le ministre nous fournisse des éclaircissements sur ces matières.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article à l'étude ne comporte pas l'examen des vastes questions que l'honorable député a abordées. Nous examinons un crédit destiné au service maritime et fluvial ; néanmoins l'honorable député a parlé de l'éclairage du Saint-Laurent, de la navigation d'hiver entre Québec et la mer, de l'outillage du port de Montréal dont il n'est pas question dans cette partie du budget de la Marine et des Pêcheries dont la Chambre est actuellement saisie. Pourtant, je ne refuse pas de répondre d'une manière générale aux diverses questions que l'honorable député a posées. On outille présentement le port de Montréal et j'ai confiance qu'avant la prochaine saison il sera en état de suffire aux besoins du commerce du pays. Le problème de la navigation d'hiver occupe le public depuis vingt-cinq ou trente ans. Le Sénat canadien en a été saisi il y a déjà trente ans et il existe des rapports volumineux sur cette question. A ma connaissance, la commission du port de Montréal s'est aussi occupée de l'affaire et l'a étudiée de nouveau.

Je crois que dans le moment la question la plus urgente, non seulement pour le port de Montréal mais pour tout le pays c'est l'outillage des ports du Saint-Laurent de manière à leur permettre de répondre aux besoins du trafic qui y afflue. Il est généralement reconnu que le port de Montréal (et le port de Québec également, du reste) ne sont pas pourvus des aménagements nécessaires. On y fait maintenant des travaux avec toute la célérité compatible avec les ressources du pays. Je ne parlerai pas du port de Québec que je connais moins que celui de Montréal. Quant à ce dernier, je sais que depuis 1898, la commission du port, avec le concours du gouvernement du jour, a activé les travaux autant qu'il était possible. Je sais qu'en 1898, les commissaires du port de Montréal ont résolu d'avoir deux équipes d'ouvriers afin de continuer les travaux jour et nuit et, depuis, du consentement du gouvernement, l'ouvrage a progressé beaucoup plus rapidement qu'il n'aurait pu le faire auparavant. On a publié qu'il faudrait, pour finir d'outiller le port de Montréal dépenser environ $3,000,000, en sus du million de dollars que les commissaires ont encore à leur disposition en vertu des lois de 1899 et 1900. Ils sont venus demander au gouvernement le pouvoir d'emprunter ces $3,000,000 afin de mener les travaux à bonne fin dans le plus court délai possible. D'ici à quelques jours j'espère, l'administration fera connaître sa politique et la députation sera en mesure de se prononcer. Le gouvernement est au courant de la situation et désire que les travaux nécessaires soient exécutés au plus tôt, c'est-à-dire, au cours de la présente saison et de la prochaine.

En ce qui a trait à l'éclairage, sans empiéter sur l'article suivant qui se rapporte au service des phares et du cabotage, je puis dire que le ministère se propose——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est peut-être à propos de faire une observation, car toutes ces questions donnent lieu à un débat. Afin de permettre au comité de dépêcher la besogne, je crois que les députés devraient s'en tenir autant que possible à l'article du budget soumis à la Chambre. Un représentant a le droit de débattre presque tous les sujets lors de l'examen de ce crédit relatif au service maritime et fluvial. Parfois, le comité préfère examiner la résolution entière, puis voter chaque item séparément. Cependant, je crois que les députés devraient débattre exclusivement l'article qui leur est soumis.

M. CLANCY : C'est un crédit considérable impliquant une forte dépense—$308,600. Dois-je comprendre que monsieur le président déclare qu'il faut discuter séparément chaque item de la résolution ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Non. Le règlement permet au comité de décider s'il prendra chaque item à tour de rôle et en disposera après l'avoir discuté, ou si le débat portera sur toute la résolution. L'honorable député peut discourir sur tous les articles de la résolution, ensuite le comité votera chaque article séparément.

M. MONK : M. le président, le crédit se rapporte à une seule résolution et j'ai le droit de poser n'importe quelle question concernant une partie quelconque de cette résolution.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Vous pouvez poser une question ou discourir sur n'importe quel article de cette résolution.

M. MONK : C'est ce que je fais. De plus, j'ai déclaré que mon but était de prendre moins de temps—de ne pas intervenir à propos de chaque article de la résolution. Mais, il est certain que la résolutiton dont la Chambre est saisie me permet de discuter toutes les questions auxquelles j'ai touché.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ferai observer que la résolution ne mentionne pas certaines questions que mon honorable ami a agitées. Je conviens avec lui que mon honorable ami peut aborder n'importe quel article de la résolution. Mais, je veux faire remarquer qu'il faut discuter la résolution, ou article par article, ou en bloc. Il est d'usage de prendre chaque item séparément. Dans ce cas, il faut se borner à l'article qui fait le sujet du débat. Si nous discutons la résolution en bloc, passant d'un item à l'autre, nous ne pourrons pas ensuite prendre chaque article séparément.

M. MONK : Je ne suis pas d'accord avec l'honorable ministre. Prenez le premier item —entretien et réparations des vaisseaux de l'Etat, $250,000. Le leader du gouvernement prétendra-t-il qu'il ne me permet pas de poser toutes les questions que j'ai posées ? Certes, je puis demander ce qu'on fera au sujet de l'éclairage du Saint-Laurent, de l'amélioration du port de Montréal, des assurances maritimes. Avant de voter un montant d'argent, nous pouvons soulever n'importe quelle question ou exposer n'importe quel grief, et ce sont là de véritables griefs.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je lirai la règle afin qu'on la comprenne. Je crois qu'un débat général peut s'engager à propos d'une résolution et qu'après la discussion chaque item de la résolution est voté séparément. Voici la règle :

Parfois un crédit ou une résolution renferme plusieurs item dont chacun peut être discuté d'une manière générale en tant que formant partie d'une même question. Ensuite, si le comité le juge à propos, chaque item peut être pris séparément comme question distincte et être ainsi discuté ou modifié.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question que je soulève—dans le seul but de nous empêcher de sortir du champ de la discussion—c'est que mon honorable ami de Jacques-Cartier a touché à des questions qui ne se rapportent à aucun des articles de la résolution. J'espère que nous nous en tiendrons tous à l'article du budget qui nous est présentement soumis.

M. CLARKE : A ce sujet, je dirai que j'ai à ma chambre un grand nombre d'exemplaires du " Times " de Londres, édition hebdomadaire, publiés l'automne et l'hiver derniers. On y trouve maintes allusions au mauvais état de la route du Saint-Laurent et, lorsque mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier, a interpellé le ministre de la Marine et des Pêcheries, je m'attendais que ce dernier nous parlerait de cette question et de ce qu'on doit faire pour remédier à l'état de choses grave qui existe à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cette question est pertinente.

M. MONK : Je voudrais que le ministre fît connaître les projets de son ministère et de l'administration touchant ces questions relatives à la navigation ; ensuite, après avoir obtenu ces renseignements pendant le débat sur la résolution, nous pourrons prendre chaque item séparément.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député voudrait qu'il y eût un débat général touchant la politique du gouvernement concernant des affaires auxquelles cette résolution n'a pas de rapport. Ainsi, il voudrait que le ministre de la Marine et des Pêcheries fît connaître ce que le gouvernement se propose de faire concernant les travaux publics et l'outillage du port de Montréal, et ainsi de suite. Or, la résolution ne porte sur aucune de ces matières. Tout ce qui concerne la navigation dans les eaux du Saint-Laurent se rapporte à cet article; mais la résolution ne contient rien qui nous justifie d'entamer un débat touchant la politique du gouvernement relativement au port de Montréal.

M. MONK : Le ministre restreint rigoureusement le débat d'une question agitée devant le comité des subsides. J'ai fait observer au ministre de la Marine et des Pêcheries que, depuis qu'il est ministre, il a adressé aux commissaires du port de Montréal une lettre leur demandant quelles améliorations étaient nécessaires, selon eux, pour terminer les installations de ce port. Le ministre prétend-il que je n'ai pas le droit de demander à son collègue quelle est la politique ministérielle touchant cette question, lorsqu'il s'agit de voter les sommes dont le ministère a besoin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu que nul article de cette résolution ne se rapporte aux améliorations du port de Montréal, je crois pouvoir soutenir que l'honorable député ne peut soulever cette question. Tout ce que je demande, c'est que monsieur le président accorde beaucoup de latitude pour discuter les affaires qui relèvent de la présente résolution. Les autres, quelle que soit leur importatance, viendront en temps et lieu.

M. MONK : Je me soumettrai volontiers à votre décision, M. le président; mais, je vous ferai observer que j'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries si, en prenant ces renseignements auprès des commissaires du port, il exécutait les desseins du gouvernement et s'il était prêt à nous dire quelle ligne de conduite le gouvernement suivra en ce qui a trait aux améliorations du port de Montréal. Je m'inclinerai devant votre décision si, à la demande du ministre des Finances, vous décidez que j'enfreins le règlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas démandé que l'honorable député fût rappelé à l'observation du règlement. Mais, d'une manière générale, j'ai exprimé l'espoir que nous nous en tiendrions à la résolution.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Vu que nul article de la résolution n'a trait à la politique du gouvernement touchant l'outillage du port de Montréal, je décide que l'honorable député ne peut discuter cette politique tant que nous ne serons pas rendus à un article du budget y ayant trait.

M. SPROULE : Le port de Montréal n'est-il pas sur le Saint-Laurent ? Et l'outillage de ce port ne forme-t-il pas partie de l'ensemble des dépenses concernant le Saint-Laurent ?

C'est simplement une question pertinente que de demander quelle est la politique du gouvernement relativement à l'amélioration du port de Montréal sur le Saint-Laurent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question sera de mise lors du débat sur l'article suivant. La présente résolution concerne exclusivement le service maritime et fluvial. Je veux bien répondre à toutes les questions qu'on me fera, mais je crois que nous abrégerions la discussion en nous bornant à l'examen du sujet auquel se rapporte la résolution.

M. SPROULE : Cette résolution a trait à une foule de travaux ayant pour but d'outiller la route du Saint-Laurent ; toute demande de renseignements concernant une partie de ces travaux est parfaitement légitime.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je répondrai volontiers aux questions ayant trait aux articles de la résolution.

L'honorable M. TARTE : Le ministre veut-il nous dire de quelle manière se font les réparations aux vaisseaux de l'Etat, à la journée ou à l'entreprise, où elles s'exécutent et à qui elles sont confiées ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les réparations se font parfois à la journée et parfois à l'entreprise. Cela dépend entièrement de leur importance. Tantôt elles s'exécutent dans les chantiers du gouvernement, à Sorel. On y a fait des réparations au " Stanley " l'hiver dernier. Le ministère demande des soumissions, lorsqu'il croit qu'il est de l'intérêt public de la faire.

L'honorable M. TARTE : Le ministre est-il en mesure de nous dire combien il s'attend à dépenser cette année pour réparer nos steamers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore quelles réparations seront nécessaires au cours du prochain exercice. Nous demandons un certain crédit, en nous basant sur la dépense de l'année précédente. Nous ne pouvons jamais dire d'avance quelles réparations il faudra faire aux quinze ou vingt steamers appartenant au ministère. L'an dernier, les diverses réparations ont coûté :

| | |
|---|---|
| " Newfoundland " | $ 1,193 |
| " Countess " | 1,690 |
| " Aberdeen " | 14,754 |
| " Lansdowne " | 4,608 |
| " Quadra " | 1,896 |
| " Standard " | 8,827 |
| " Minto " | 5,521 |
| Total | $38,522 |

L'honorable M. TARTE : Combien de steamers sont à la disposition du ministère de la Marine et des Pêcheries et où se trouvent-ils ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Douze—pour le service maritime. Le ministère de la Marine et des Pêcheries en a d'autres, dont il sera question dans un crédit différent.

M. REID (Grenville) : Je voudrais savoir si le steamer " Scout " qui était à la disposition du ministère des Chemins de fer et Canaux, dans les eaux du Saint-Laurent est passé sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, mon ministère en a pris la charge.

M. REID (Grenville) : Quelque raison particulière a-t-elle motivé ce changement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous sommes chargés des phares.

L'honorable M. TARTE : Ce crédit est destiné à l'entretien et à la réparation des vaisseaux de l'Etat pour lesquels le ministre demande $250,000. Je n'ai pas saisi les explications du ministre et je voudrais connaître à quels steamers ce crédit est affecté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le crédit destiné au service maritime et fluvial, pendant l'exercice 1903-4, se décompose ainsi: dépenses du " Quadra ", $31,000 ; " Lady-Laurier ", $3,500—c'est un nouveau vaisseau—" Aberdeen ", $45,000 ; " Lansdowne " $30,000 ; " Stanley ", $35,000 ; " Minto ", 44,000 ; divers, $7,000.

M. REID (Grenville) : Et le " Scout " qu'en faites-vous ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il appartient au service des phares et du cabotage.

L'honorable M. TARTE : Règle générale, quel est l'équipage de ces steamers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est pas le même pour tous. Ainsi, les gages de l'équipage du " Quadra " s'élèvent à $13,680 ; combustible, $4,500 ; vivres, $5,300 ; provisions de bou-

che, $1,800, et ainsi de suite. Les gages de l'équipage du "Lady-Laurier" se chiffrent par $13,000; combustible, $8,000; vivres, $5,000, etc. Le chiffre moyen des membres de l'équipage est de vingt à trente.

M. MONK : Je suppose que ce crédit de $250,000 comprend l'achat des approvisionnements. Ceux-ci sont-ils achetés après une demande de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. MONK : La demande de soumissions est-elle publique ou se contente-t-on d'inviter deux ou trois personnes à soumissionner pour obtenir la fourniture des approvisionnements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que la demande des soumissions soit publiée dans les journaux. Cela entraînerait des frais inutiles. Mais les intéressés savent que ces approvisionnements sont requis chaque année et que chacun est libre de soumissionner. Il va sans dire que des circulaires demandant des soumissions sont distribuées.

M. MONK : Je crains que le ministre (l'honorable M. Préfontaine) ressemble à ses collègues—qu'il ne soit ni meilleur ni pire que les autres. Cela revient à dire que le ministère écrit un mot à certains amis du gouvernement et l'entreprise de la fourniture des approvisionnements du navire est accordée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Au plus bas soumissionnaire.

M. MONK : Non, ce n'est pas la pratique. Jusqu'ici j'ai examiné les crédits de chaque ministère dont le budget nous a été soumis et il n'y a pas de demande publique de soumissions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. MONK : Non. J'ai posé cette question pour chaque ministère et je constate qu'il n'y a pas de demande publique de soumissions. Je n'entends cas en faire un crime au ministre de la Marine et des Pècheries. Je m'en tiens à ce que j'ai demandé au début de la discussion. Je ne veux pas dire que le ministre n'est pas au courant de tous les détails qui relèvent de son ministère. Pourtant, il me semble que les questions que j'ai soulevées étaient si générales que le ministre, qui a fourni une longue carrière politique et parlementaire, devrait avoir des opinions arrêtées sur ces sujets qui intéressent principalement la population du district de Montréal. Pourtant, à la demande du ministre des Finances, votre décision me met malheureusement—et erronément, je le soumets respectueusement--dans l'impossibilité d'obtenir du ministre qui nous demande ces crédits une déclaration franche et catégorique touchant sa politique relativement au port de Montréal. Nous ne pouvons pas obtenir une déclaration touchant cet important sujet du ministre qui représente notre district et qui nous demande environ un million de dollars à ces fins. L'objection peut être fondée, mais elle n'est pas le résultat d'une interprétation libérale des privilèges des membres de cette Chambre siégeant en comité des subsides.

Toutefois, ma question relative à l'éclairage du chenal est certainement pertinente. Quelle est la politique ministérielle sur cet important sujet qui a trait à la navigatiton entre Québec et Montréal ?

Un item de la résolution se rapporte à l'enlèvement des obstructions. Certes, j'ai le droit de demander au ministre quelles mesures il se propose de prendre pour obtenir pour les vaisseaux naviguant entre Montréal et Québec les mêmes primes d'assurance exigées dans les ports des Etats-Unis ? Pourquoi établit-on cette différence au détriment des ports canadiens ? Le ministre doit entretenir une opinion là-dessus; ce n'est pas une question de détail, mais une affaire d'une importance extrême.

Bien avant que le ministre prît place sur les banquettes ministérielles, le problème de la navigation d'hiver s'est imposé à son attention. Ce n'est pas répondre que de dire que cette question est débattue depuis trente ans. Aujourd'hui, le ministre occupe un poste qui lui permet de la résoudre, en partie du moins. Que pense-t-il donc de ce problème ? L'a-t-il étudié ? Est-il prêt à faire des essais ? Je ne veux pas retarder l'adoption des premiers crédits que le ministre demande; cependant voilà des sujets sur lesquels nous pouvons attendre une déclaration lorsqu'on nous demande voter d'aussi fortes sommes.

L'honorable M. TARTE : Le ministre aura-t-il la complaisance d'expliquer quels services rendent ces steamers et où ils sont ? Nous connaissons tout ce qui se rapporte au "Quadra", mais j'aimerais avoir des renseignements touchant les autres steamers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Chacun sait que le "Quadra" stationne dans les eaux de l'océan Pacifique. Il sert au service des bouées, des phares, etc., ainsi qu'au service maritime. Le "Lady-Laurier", un nouveau steamer, se tient à Halifax. Le "Aberdeen" est à Québec; il sert au service des phares en aval de Québec et dans le golfe. Le "Druid" sert au service fluvial de Portneuf en descendant. Le "Lansdowne" est au Nouveau-Brunsick. Le "Stanley" et le "Minto" entretiennent pendant l'hiver les communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.

L'honorable M. TARTE : Alors, les steamers qui sont dans les eaux du Saint-Laurent ravitaillent les phares, et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et ils protègent aussi

les pêcheries. Ils ont une distance de 600 milles à couvrir.

M. LEFURGEY : Le " Stanley " et le " Minto " ne sont pas exclusivement utilisés pour la navigation pendant l'hiver, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. LEFURGY : Le " Stanley " ne ravitaille-t-il pas les phares ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il aide au ravitaillement, en été, dès qu'il a été réparé.

M. LEFURGEY : Le ministre veut-il nous apprendre quelle partie du crédit de $250,000 il destine aux réparations à faire au steamer " Stanley " pendant la prochaine saison ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais renseigner l'honorable député avant d'avoir reçu le rapport. Nous avons fait faire l'inspection de ce steamer par M. Stephens dont nous attendons le rapport dans un jour ou deux.

M. LEFURGEY : Si je ne me trompe, le ministre a déclaré, en réponse à la question que j'ai portée ou feuilleton aujourd'hui même, qu'il ne se propose pas d'envoyer ce steamer en Angleterre, pour le mettre en radoub.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Est-ce qu'on n'a pas jugé nécessaire de l'envoyer à quelque chantier de construction pour le faire radouber ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. LEFURGEY : M. le président, je dois vous informer que, l'année dernière et l'année précédente, le gouvernement a reçu des rapports portant qu'il était urgent d'envoyer ce steamer en Angleterre dans quelque chantier de construction, afin de faire subir aux machines, à la coque et aux pièces de blindage les réparations voulues, et rien ne s'est fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit qu'il n'existe pas de rapport officiel dans ce sens.

M. LEFURGEY : M. McMillan, ingénieur, me dit-on, a fait un rapport portant que le steamer a besoin de radoub. Quoi qu'il en soit, de concert avec tous ceux qui sont en état de juger si un vaisseau est propre au service d'hiver, je sais que le " Stanley " n'était certainement pas en état de lutter contre les glaces et de faire le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme l'hiver dernier ; et si les expéditeurs de l'Ile du Prince-Edouard ont subi de si graves pertes, cela tient, dans une certaine mesure, au fait que le gouvernement a négligé de faire radouber ce vaisseau l'année précédente. Pendant que le " Stanley " était au large du port de Summerside dans le champ de glace, j'allai moi-même l'examiner, en compagnie du maître de port de Summerside et de plusieurs autres ; et le capitaine lui-même déclara qu'il était presque impossible de manœuvrer ce vaisseau dans la glace ; car, lorsqu'il donnait de l'avant, le bordé s'était tellement plissé sous le choc des glaces, durant ses quinze années de service, qu'il lui était impossible de faire contre vapeur et le steamer, en raison de ces défauts, manœuvrait mieux en donnant de la poupe dans la glace compacte. Voilà une des causes qui ont contribué à faire un tel gâchis du service d'hiver, l'année dernière. Or, le ministre, paraît-il, ne veut pas envoyer ce steamer en Angleterre, cette année, pour le faire radouber. Je serais curieux de savoir où se trouve au pays le chantier de construction où puisse se faire ce radoub. Il faudra enlever les énormes plaques métalliques qui composent le bordé du " Stanley " et les faire redresser, et j'en suis convaincu, ce vaisseau sera impropre au service l'hiver, tant que ce radoub n'aura pas été effectué. Le " Stanley " devrait être en route maintenant, pour les chantiers de construction, afin de subir les réparations voulues pour le service de l'hiver prochain.

Il y a quelque temps, j'ai fait une interpellation au sujet des pertes subies par les expéditeurs de denrées de nature périssable, comme les poissons et les viandes envoyées à Georgetown pour expédition. Si ce poisson s'est gâté et qu'il ait fallu le jeter dans les champs, cela tient aux défauts de ces vaisseaux et à l'interruption du service. J'ai demandé au gouvernement s'il avait reçu une pétition de ces expéditeurs demandant qu'on les indemnise d'une partie de ces pertes, et on m'a répondu dans l'affirmative, et que la chose est à l'étude. Voilà le mémoire et la lettre annexés à ces questions :

Une lettre a été reçue du ministère du secrétaire provincial, renfermant une pétition des citoyens de l'Ile du Prince-Edouard, expéditeurs d'éperlans et d'anguilles, demandant au gouvernement de mettre à l'étude leurs réclamations, s'élevant à $3,180.17, pour poisson qui se serait gâté, allègue-t-on, pendant que le " Minto " était désemparé. Sans avis préalable, affirme-t-on, on a discontinué le service du " Minto " sur cette route, en l'envoyant au secours du " Stanley " et le " Minto " est demeuré pris dans les glaces du 21 février jusqu'au 17 mars 1903.

On allègue qu'il a été impossible de disposer de ces marchandises et en conséquence tous les éperlans et les anguilles détenus à Georgetown pour l'expédition se sont gâtés, ce qui a causé de graves pertes aux expéditeurs.

Le rapport de l'agent Lord au sujet de l'envoi du " Minto " au secours du " Stanley " est ainsi conçu :

Je reconnais que le résultat a été un véritable désastre ; mais lorsqu'il fut décidé que c'était le meilleur parti à prendre, au cours d'une conférence tenue à mon bureau et à laquelle assistaient M. Farquharson, M.P., le capitaine Finlayson, le directeur de la poste Brecken, et autres avec moi, l'équipage du steamer " Stanley " était réduit, depuis plus de vingt jours, à deux

repas par jour, et il n'y avait pas d'autre moyen de lui faire parvenir des provisions.

Je dois faire observer ici que le " Stanley ", avant d'avoir été entraîné à la dérive par les glaces flottantes, était demeuré pris dans la glace pendant dix jours, et qu'on avait eu amplement de temps pour l'approvisionner; or, le capitaine n'a jamais envoyé quérir ni aide, ni combustible ni provisions pour le vaisseau. Il a été entraîné par les glaces, comme la Chambre le sait, puis il a fallu envoyer à son secours le steamer " Minto " et c'est ainsi que les expéditeurs ont subi les pertes en question.

Son approvisionnement de houille avait fort baissé, et si on eût abandonné le steamer à son sort en le laissant aller à la dérive autour du Cap-Nord en pleine mer, entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, les conséquences auraient pu être fort graves pour le ministère et surtout pour cette agence. Le capitaine Finlayson ayant affirmé sans hésitation qu'il était inutile de tenter la route de Pictou, vu que la route, du phare de Pictou jusqu'à l'extrémité est de l'Ile de Pictou et de là au continent à la hauteur d'Arisaig, était encombrée de glaces à travers lesquelles aucun steamer ne pourrait se frayer un chemin, nous fûmes d'avis que c'était le seul moyen à prendre pour sauver l'équipage du " Stanley " et peut-être le vaisseau lui-même.

Cette dernière affirmation ne concorde point avec la version des faits donnée par le ministre, dans un débat antérieur, car il nous a donné à entendre que l'interruption du service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme tient à ce que le steamer " Stanley " desservait la route de Summerside. Il n'est pas loyal d'affirmer pareille chose, quand le capitaine du " Minto " déclare que s'il n'a pas réussi à se rendre à Pictou, c'est que la route entre le phare de Pictou jusqu'à l'extrémité-est de l'Ile de Pictou était encombrée de glaces de dérive et cela pendant une longue période de temps. Continuons à citer le rapport du capitaine Finlayson :

Après consultation tenue au bureau de l'agence avec M. Lord et M. Finlayson, M.P., il fut décidé que le " Minto " irait au secours du " Stanley ", et il était impossible, à cette époque, d'atteindre Pictou, en raison des grands convois de glace de dérive qui s'étaient amoncelés entre l'Ile de Pictou et Pictou, et à travers lesquels nul steamer ne pourrait se frayer un chemin, et en conséquence, nous remplîmes les soûtes à charbon du " Minto " et nous chargeâmes à bord environ 120 tonnes de houille et quelques provisions pour le " Stanley ". Dans la matinée du 28 février, nous partîmes pour aller au secours du " Stanley ".

Nous arrivâmes près du " Stanley " vers dix heures du matin. Avant d'atteindre le " Stanley ", le capitaine Brown marqua le meilleur endroit pour commencer à rompre la glace. Après avoir travaillé quelque temps, nous réussîmes à rompre environ deux longueurs du " Minto ", et alors les trois lames de l'hélice se rompirent soudain.

En pareilles circonstances, il est évident que l'agent et le capitaine Finlayson ont jugé d'urgence d'aller au secours du " Stanley " et l'affirmation des pétitionnaires que le " Minto " aurait pu prendre à bord des marchandises de nature périssable le 21 février et aurait atteint sans encombre Pictou, n'est nullement fondée ; au contraire, le capitaine Finlayson était d'avis qu'il serait impossible de se rendre à Pictou. Il était impossible de prévoir que le port de Pictou serait dégagé quelques jours plus tard. De fait, le " Minto " avait été détenu au port de Pictou, du 3 au 10 février. Une barrière de glace s'était formée à l'entrée du port et il était impossible au " Minto " de franchir cette barrière.

De fait, partie du poisson fut expédié à Georgetown, du moment qu'il fut connu qu'il serait impossible au " Minto " d'atteindre ce port.

En janvier dernier, le ministère fit afficher dans nombre d'endroits de l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse un avis public portant que les marchandises de nature périssable, seraient aux risques des expéditeurs. Par là, on notifiait clairement au public que le ministère ne serait nullement responsable des articles de nature périssable et que toutes les marchandises destinées à l'expédition à bord des steamers d'hiver seraient entièrement aux risques des propriétaires.

C'est un principe généralement reconnu que lorsqu'un vaisseau est en danger, un autre vaisseau, qu'il soit transporteur de marchandises ou non, doit aller au secours du vaisseau où la vie des passagers et la propriété sont en danger ; de fait, si le " Minto " ne fût pas allé, avec des provisions et du charbon, au secours du " Stanley ", il est probable que le " Stanley " n'aurait été dégagé que plus tard et les conséquences auraient pu être graves.

(Signé) P. GOURDEAU.

Voici ce que répond à M. Gourdeau le maître du port de Summerside, un homme d'expérience qui entend mieux ces questions que le ministre et quelques-uns de ses conseillers :

Summerside, N.-E., 27 mai 1903.

M. Jas. A. Morrison,
Summerside.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre transmettant le mémoire de M. Gourdeau dans l'affaire de la réclamation des expéditeurs de poisson contre le ministère de la Marine et des Pêcheries, relativement au steamer " Minto ", pour perte de poisson frais, je dois vous avertir que la prétention émise par le ministère de la Marine n'est pas bien fondée.

Le " Stanley " n'a couru aucun danger dont le " Minto " l'ait délivré, comme le prouve le fait que lorsque le " Stanley " a sauvé le " Minto ", ce dernier vaisseau avait déjà fourni de la houille au premier ; on aurait pu facilement approvisionner le " Stanley ", et il n'y a pas le moindre doute qu'on n'a pas fait la diligence voulue pour embarquer les marchandises de nature périssable.

On ne saurait invoquer comme excuse l'avis " aux risques des expéditeurs ", à moins que le transporteur ordinaire n'ait fait preuve de diligence. Je ne doute nullement que si le " Minto" eût été le vaisseau d'un particulier, au lieu d'appartenir à l'Etat, et que la cause fût portée devant les tribunaux, les expéditeurs auraient gain de cause.

L'affirmation du capitaine Finlayson qu'il était inutile de tenter de se rendre à Pictou, ne saurait, dans le cours des choses, ne s'appliquer qu'au moment actuel, vu que les conditions changeaient constamment ; et aux yeux de tous ceux qui sont en mesure de juger, il n'y a pas le moindre doute qu'on aurait pu embarquer à bord du " Minto " les articles de nature péris-

sable, longtemps avant qu'ils se fussent gâtés et longtemps avant que le " Stanley " et le " Minto " eussent été dégagés, si le " Minto " n'était pas allé au secours du " Stanley ".

En allant au secours du " Stanley " ou abandonnait les marchandises de nature périssable des expéditeurs pour sauver la propriété du gouvernement ; par conséquent, d'après le principe de la compensation moyenne, c'est la chose protégée qui doit acquitter le prix de la chose sacrifiée ; bref, ni l'équipage du " Stanley " ni le vaisseau lui-même n'ont jamais couru de dangers tels que le " Minto " seul fût en état de l'en délivrer ; on a fait preuve de négligence en laissant s'épuiser son approvisionnement de houille ou ses provisions de bouche, car pendant plus de huit jours il était demeuré au large de Summerside où se trouvait en abondance de la houille achetée par le gouvernement et qu'on aurait pu charger à bord. Et quant aux provisions et aux deux repas par jour, c'est du dernier absurde, et je suis en lieu de penser qu'on a agi ainsi à la convenance du cuisinier et de l'équipage qui, en raison du chômage, n'auraient sans doute pu digérer trois repas par jour.

L'hélice du " Minto ", m'informe-t-on, ne s'est pas rompue dans la masse de glace où le " Stanley " se trouvait emprisonné, mais en faisant contre-vapeur, il s'est heurté contre un bloc détaché de la masse.

Le témoignage de ceux qu'on a chargés d'employer la dynamite pour dégager le " Stanley " prouve qu'ils n'ont rendu aucun service, mais qu'il leur fallait se tenir à distance du vaisseau, quand on le faisait manœuvrer à pleine vitesse.

J'ai causé avec M. Dunn, le capitaine du " Jubilee ", un des trois hommes envoyés dans ce but, et il déclare que le " Stanley " aurait pu facilement rompre la masse de glace, si on avait mis ce vaisseau à l'épreuve, car nulle part la glace n'avait plus de deux pieds d'épaisseur.

Le dernier paragraphe du mémoire de M. Gourdeau est propre à induire en erreur, car en ce qui concerne le " Minto " et le " Stanley " deux vaisseaux appartenant au même propriétaire, le principe reconnu s'appliquant aux vaisseaux, au détriment d'une tierce personne, ne s'applique pas ; dans une de ces circonstances, les sauveteurs obéissent à un mobile tout différend de l'autre ; le ministère a entrepris de sauver sa propriété au détriment de ses clients.

Le maître de port de Summerside a averti le capitaine Brown, en présence de M. Lefurgey, M.P., qu'à l'endroit où se trouvait son vaisseau, au large de Sea Cow Head, la glace se romprait tout autour et qu'il s'en irait à la dérive ; par conséquent, on aurait dû l'approvisionner de houille, afin d'être prêt à toute émergence et alors il n'y aurait pas eu lieu d'envoyer le " Minto " à son secours.

La course en dérive du " Stanley " eût été absolument la même, si le " Minto " n'était jamais allé à son secours.

A son arrivée à Pictou, le " Stanley " avait à son bord toute la houille que le " Minto " lui avait donnée.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOSEPH READ,

Assistant maître du port, M.A.L., etc.

A mon avis, si ces expéditeurs ont subi toutes ces pertes, cela tient à ce que le " Minto ", est retourné à Georgetown après son premier voyage au secours du " Stanley " et qu'au lieu de le charger des denrées de nature périssable comme l'avait demandé l'agent du ministère, on lui a fait transporter les provisions et la houille à Pictou. Le " Minto " a fait ce deuxième voyage au secours du " Stanley ", sans que la chose fût d'urgence, puisque la vie des passagers ne courait pas de danger et que le vaisseau était en sureté. La conséquence c'est que le " Minto " fut désemparé et ce ne fut que lorsque le " Stanley " l'eût ramené à Pictou, que ce dernier put retourner chercher ces marchandises, qui étaient alors complètement gâtées. Le ministre et ses collègues doivent comprendre que ces expéditeurs ont droit à une indemnité pour les pertes qu'ils ont éprouvées. L'indemnité qu'ils demandent ne représente guère que le coût de ces denrées et non pas le prix qu'ils en auraient obtenu, s'ils avaient pu les placer sur le marché de New-York ou de Boston où ce poisson était expédié.

Avant de terminer, je le répète, le ministère, en refusant d'envoyer le " Stanley " en Angleterre pour le faire radouber, prend une initiative qui aboutira, l'année prochaine, aux mêmes difficultés qui se sont présentées cette année. A moins que le ministère ne se propose de porter à son budget un crédit affecté à la construction d'un nouveau steamer pour le service d'hiver, la situation sera encore plus désastreuse pour la population de l'Ile du Prince-Edouard. Non seulement nous voulons qu'on radoube le " Stanley " ; non seulement il faut que ce vaisseau et le " Minto " fassent le service d'hiver de l'Ile du Prince-Edouard, mais il est d'urgence absolue de nous donner un troisième steamer. Au cours des quinze années écoulées, le commerce a pris un vif essor et la quantité des marchandises expédiées chaque hiver s'accroît sans cesse. On nous donna d'abord le " Stanley " qui fut bientôt insuffisant au trafic ; puis, plus tard, vint le " Minto " et aujourd'hui ces deux steamers ne répondent plus aux besoins de l'île. Je tiens à savoir du ministre quelle attitude il entend adopter, pour remplir les stipulations du traité de l'union, et assurer l'efficacité du service entre l'île et le continent, l'hiver prochain.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Ce serait presque insensé que d'envoyer le steamer " Stanley " en Ecosse ou en Angleterre, pour y être radoubé.

M. POPE : Envoyez-le à Sorel.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : A Halifax, il y a un bassin de radoub tellement spacieux que le gouvernement des Etats-Unis y a envoyé un de ses plus gros steamers pour y être radoubé. On y trouve les matériaux nécessaires pour le radoub des gros steamers naviguant entre Québec et Montréal ; il y a tout le personnel voulu pour l'enlèvenment des plaques métalliques et le radoub des vaisseaux. S'il est urgent d'enlever les plaques du " Stanley " ou de le renforcer, cela se peut faire à Halifax tout aussi bien qu'en Angleterre.

M. LEFURGEY.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Bien que je sois au début de ma carrière au ministère, je suppose que les règles suivies dans le monde des affaires s'appliquent ici comme ailleurs. Il y a au ministère, m'informe-t-on, deux fonctionnaires de mérite, M. Stevens et M. Hill. Sans les connaître personnellement, je puis affirmer que M. Stevens est un excellent mécanicien et M. Hill fait autorité sur la construction des coques de navire. Ces deux messieurs ont reçu instructions d'examiner le " Stanley " et le ministère se laissera guider par leur rapport. Ce n'est ni aux racontars des journaux ni aux assertions du capitaine Reed que nous nous en rapporterons—du reste, j'ignore s'il est " capitaine ".

M. LEFURGEY : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit qu'il n'a jamais été capitaine de vaisseau; mais si l'honorable député affirme le contraire, alors je n'insiste plus.

M. LEFURGEY : Oui, et c'est un excellent capitaine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce monsieur prétend faire la leçon à M. Lord, l'agent du ministère à Charlottetown. Je ne connais pas M. Lord, qui, si je ne me trompe, a été nommé par nos prédécesseurs et jusqu'aujourd'hui on l'a tenu pour fonctionnaire compétent; mais nous irons aux renseignements et si les faits allégués contre lui ce soir sont prouvés, alors nous n'aurons d'autre parti à prendre que de le démettre. Le capitaine Finlayson, du " Stanley " est un vieil employé et c'est, dit-on, est un des plus habiles fonctionnaires au service du ministère. Le ministère s'est reposé sur l'avis de M. Lord et des capitaines Finlayson et Brown, or, s'il est constaté qu'ils soient incompétents, alors il y aura lieu d'aviser à ce qu'il faut faire; mais assurément, avant de condamner M. Lord et les capitaines Finlayson et Brown, nous demanderons l'avis de personnes plus compétentes que M. Reed. Il y a au Canada tous les chantiers et l'outillage voulus pour faire ce radoub. Il y a un bassin de radoub à Halifax et un autre à Québec.

M. MONK : Et il y en aura bientôt un troisième à Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le bassin de radoub de Montréal n'est pas encore terminé, mais il le sera bientôt, j'espère. On m'informe qu'il n'y aura pas lieu d'envoyer le " Stanley " à un bassin de radoub, et il est inutile d'empirer les choses. L'embarras, au sujet de cette navigation d'hiver, vient de ce que, ces deux années dernières, on a placé deux steamers sur deux routes différentes, et si on s'était contenté d'entretenir une seule ligne, l'accident de l'hiver dernier ne se serait probablement pas produit. Il importe de profiter de l'expérience du passé, je puis assurer l'honorable député que l'hiver prochain, il n'y aura qu'une seule route.

L'honorable M. TARTE : Quelle route sera-ce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous déciderons cela plus tard.

L'honorable M. TARTE : Nous avons droit de le savoir maintenant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce sera probablement la route de Pictou, Charlottetown et Georgetown.

L'honorable M. TARTE : Ces steamers se construisent en Angleterre, et s'il faut en construire un nouveau, je demande au ministre de ne pas oublier notre pays. J'étais ministre à cette époque et je porte, dans une certaine mesure, la responsabilité de la construction de ces deux steamers. Or, depuis, j'ai constaté que dans les devis, on spécifiait des articles anglais et nos constructeurs canadiens ont été mis au rancart, bien qu'ils soient parfaitement aptes à faire ces travaux.

M. LEFURGEY : Je regrette que le ministre ait pris une décision si précipitée sur le choix d'une route pour la navigation d'hiver.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis toujours disposé à me laisser convaincre.

M. LEFURGEY : Je suis convaincu que lorsque le ministre sera mieux renseigné sur les causes qui ont provoqué l'accident de l'hiver dernier, il changera d'avis. Qu'il consulte son prédécesseur, l'honorable M. Sutherland, et celui-ci lui dira que la route de Summerside au Cap Tourmentine a été un véritable succès, ainsi qu'il l'a déclaré dans cette Chambre. Que le ministre se donne la peine de relire le discours que j'ai prononcé il y a quelque temps, et il apprendra que si le service d'hiver entre Summerside et le cap Tourmentine a abouti à un échec, cela tient à la négligence du ministère. Il ne sert à rien d'essayer à rejeter le blâme sur M. Lord et sur les capitaines Brown et Finlayson ; car c'est sur le ministère qu'il rejaillit. Cette négligence du ministère, d'ailleurs, ne date pas que de l'hiver dernier; mais, l'hiver dernier, elle a atteint son comble. Si le service d'hiver a abouti à un échec si déplorable, c'est sur le ministère qu'en retombe la faute, et non pas sur la route de Summerside au cap Tourmentine. Si le ministre veut bien étudier les faits, il se convaincra que la route de Georgetown-Pictou n'est pas l'unique route. Le capitaine Finlayson dit, dans son rapport, que pendant une quinzaine, pas un seul steamer n'a pu atteindre Pictou.

Les conditions qui existent à proximité du port de Pictou ne se présentent pas sur la route de Summerside au cap Tourmentine

qui reste ouverte à la navigation; et comme je l'ai souvent fait observer à la Chambre, la formation des marées sur cette route, leur rencontre et leur séparation plusieurs fois le jour, empêchent les entassements de glace, le seul ambarras est celui qu'offre l'entrée du port de Summerside. Dans l'hypothèse où le port de Summerside reste absolument fermé à la navigation pendant deux ou trois mois de l'année, il reste la construction d'une jetée à Carleton Point que nous avons demandée au gouvernement; et alors, durant deux des mois les plus difficiles pour la navigation d'hiver, février et mars, lorsqu'il est impossible d'atteindre Summerside, le steamer pourrait desservir Carleton Point. La distance entre Summerside et le cap Tourmentine n'est que de seize milles, tandis que celle entre le cap Tourmentine et Carleton Point n'est que de huit milles et demi, ce qui permet au steamer de faire plusieurs voyages par jour. Le ministre le voit donc, la route de l'ouest l'emporte sur celle de Georgetown-Pictou, où le trajet est de quarante milles, tandis que le steamer ne peut faire qu'un voyage et revenir le lendemain, sauf lorsque la température est très belle. Le ministre, je l'espère, étudiera la question cette année et au lieu de remettre d'année en année, comme cela s'est fait par le passé, la construction d'une jetée à Carleton Point, il portera à son budget le crédit voulu pour ces travaux. Je tiendrais à savoir du ministre quels sont les résultats des sondages effectués, à cet endroit, par les ingénieurs, avant la fermeture de navigation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député fait erreur, s'il croit que j'ai décidé quelle attitude doit prendre le gouvernement ou le ministère au sujet du service de l'hiver prochain. J'ai déclaré qu'en raison des faits allégués, il y aurait lieu d'étudier s'il ne serait pas plus avantageux d'établir deux steamers sur la ligne Georgetown-Pictou. Si je mentionne cette ligne, c'est qu'un de mes prédécesseurs au ministère de la Marine et des Pêcheries, sir Louis Davies, m'a déclaré que cette ligne l'emporte sur toutes les autres. C'est également l'avis exprimé par les capitaines Brown et Finlayson. En pareilles circonstances, je ne saurais me prononcer en faveur de la ligne de l'ouest. Avant de rien décider, je me ferai un devoir d'étudier tous les faits et circonstances, et en outre, je tiens à me rendre dans l'Ile du Prince-Edouard et à obtenir de sources autorisées les renseignements qui me permettront de décider en connaissance de cause.

L'honorable M. TARTE : Je voudrais savoir combien les deux steamers ont fait de voyages entre le Cap Tourmentine et Summerside. Ce renseignement nous permettrait de juger si l'essai a été loyal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je regrette de n'être pas en état de donner ce renseignement. Je le serai bientôt.

L'honorable M. TARTE : Ce renseignement est de haute importance, pour nous mettre en mesure de juger du mérite respectif des deux lignes. Si l'essai n'a pas été loyal, il faudrait peut-être faire une nouvelle épreuve, afin qu'on sache où en sont les choses

M. LEMIEUX : Puisqu'il est question du steamer "Stanley" je tiens à renouveler la demande que je formule, à chaque session : c'est que ce steamer fasse un voyage à la fin de décembre entre le continent et les Iles de la Madeleine. On est par trop égoïste dans l'Ile du Prince-Edouard. Il faudrait bien aussi songer un peu à la population de ces îles qui est privée de toute communication avec le continent pendant cinq mois de l'année. Voilà plusieurs années qu'on me promet de faire droit à cette demande. Il paraît que l'opposition vient du capitaine Finlayson. Je tiens des capitaines de steamers les plus expérimentés, et j'ai lu aussi dans quelques rapports déposés aux archives du ministre, que ce voyage est praticable. Non seulement la navigation entre les Iles de la Madeleine et la terre ferme est possible au mois de décembre, mais elle se pratique de fait entre Terre-Neuve et le Cap-Breton, toute l'année. Durant le mois de mars, on voit dans le voisinage de ces îles, les chasseurs de phoques de Terre-Neuve. Je prierai le ministre de ne pas oublier qu'il y a une population de 6,000 âmes sur les Iles de la Madeleine et qu'elle a droit qu'on s'occupe un peu d'elle, au ministère.

M. HACKETT : Les questions qui se rattachent à l'article en discussion sont d'une si haute importance pour la population de l'Ile du Prince-Edouard, que j'estime de mon devoir d'adresser quelques observations à la Chambre. Le député de Gaspé nous dit que dans l'Ile du Prince-Ed uard, on est égoiste et qu'il faudrait faire preuve d'un peu de générosité à l'endroit de la population des Iles de la Madeleine. Je tiens à dire ici que l'égoïsme n'est pas notre fait. Peu nous importe que l'honorable député obtienne un steamer pour faire le service d'hiver aux Iles de la Madeleine. Ce que nous voulons, c'est qu'on exécute les stipulations du contrat intervenu entre la Confédération canadienne et l'Ile du Prince-Edouard, et qu'hiver comme été, on entretienne des communications par vapeur entre l'île et le continent. Ce n'est pas que nous exigions la livre de chair, mais nous voulons que justice soit faite, en conformité de la convention consentie à l'époque de l'union. Quant aux dépenses, nous avons tout autant à cœur que les autres provinces d'économiser les deniers publics ; mais il faut se rappeler que ces communications ne tournent pas seulement au bénéfice de la population de l'Ile du Prince-Edouard. C'est le moyen de

développer le commerce entre cette île et les autres parties du Conada.

A l'époque où le " Stanley " et le " Minto " étaient prisonniers dans les glaces, il y avait à Pictou cent wagons de marchandises attendant le moment d'être expédiées à l'Ile du Prince-Edouard. Ce trafic venait de Montréal, Toronto, Québec, Halifax et Saint-Jean, tandis qu'à Georgetown, il y avait 80 à 90 wagons de marchandises attendant le moment du transbordement sur le continent. Voilà qui prouve l'immense essor que le service d'hiver établi entre l'île et la terre ferme a donné au commerce. Je regrette que le ministre refuse d'envoyer le " Stanley " aux chantiers où il a été construit, afin qu'il puisse être radoubé et régréé. On dit qu'un fonctionnaire du ministère a fait un rapport dans ce sens. Mon honorable collègue (M. Ross) me remet en mémoire qu'à Halifax il y a tout l'outillage voulu pour le radoub des vaisseaux. J'ajouterai qu'en faisant le trajet du cap Tourmentine à Summerside, j'ai conversé avec M. Mullillan qui a été mécanicien du " Stanley " ces quinze années passées et qui entend parfaitement la condition du vaisseau et les réparations qu'il demande. Il prétend qu'il faut l'envoyer aux chantiers même où il a été construit, où se trouve tout l'outillage voulu et où le personnel comprend ce genre de réparations. Il faut, ajoute-t-il, faire examiner et réparer la coque du vaisseau ; ajouter de nouvelles moises à la membrure et de nouvelles plaques métalliques à l'armature, car les anciennes plaques ont fléchi sous le choc des glaces. Avec un pareil radoub, le vaisseau serait en aussi bon état que lorsqu'il a été mis à la mer la première fois. Le gouvernement fait de l'économie à rebours. L'année dernière, il a dépensé près de $9,000 pour le radoub du vaisseau qui est encore impropre au service. Cette année peut-être dépensera-t-on encore $25,000 en réparations et finalement il faudra renvoyer le vaisseau aux chantiers anglais où il a été construit afin de lui faire subir le radoub voulu. A Charlottetown il n'y a pas l'outillage voulu pour cela. Il est possible que cet outillage existe à Halifax et à Pictou, mais, à mon avis, c'est à Sorel qu'existe le meilleur chantier de construction. Quoiqu'il en soit, M. Macmillan est d'avis qu'il faut le renvoyer au chantier où il a été construit, afin qu'il y subisse un radoub parfait. Le ministre nous a dit sans hésiter que le service se fera entre Georgetown et Pictou, l'hiver prochain. Il nous a affirmé le contraire, l'autre jour. Il se propose en outre, ajoute-t-il, de se rendre dans l'Ile du Prince-Edouard, afin de pouvoir étudier sur les lieux mêmes la situation et décider de la route à choisir. En pareilles circonstances, il se convaincra que l'un de ces steamers doit être placé sur la route de l'ouest et l'autre sur celle de l'est. S'il fait cela et si ses capitaines font preuve de la diligence et du zèle voulus, il réussira à assurer un bon service entre l'Ile et la terre ferme.

Il a été question du capitaine Brown. Il est bien connu qu'il n'a pas tenté d'efforts pour tirer son vaisseau de la situation où il se trouvait au large de Sea Cow's Head. Des gens de Summerside se rendirent à pied au vaisseau et demandèrent au capitaine, alors que le vaisseau n'avait été pris qu'une journée dans les glaces, ce qu'il se proposait de faire. Il leur répondit qu'il ne dépenserait pas un rouge liard et n'engagerait pas un seul homme pour dégager le vaisseau, mais qu'il demeurerait là jusqu'en mars. Voilà ce que peuvent attester nombre de personnes qui se sont rendues auprès du vaisseau. Il va sans dire que les glaces se sont entassées autour du vaisseau, qu'il fut entraîné à la dérive, et que la population fut privée, en conséquence, de ce service. Quel est le résultat ? Voilà qu'aujourd'hui on réclame de l'Etat des dommages-intérêts pour pertes de poissons congelés et de viandes fraîches. De grandes quantités de ces produits attendaient le moment de l'expédition et ces expéditeurs réclament aujourd'hui $6,000 de dommages-intérêts, en s'appuyant sur le fait incontestable que leurs pertes sont dues au défaut de diligence et d'énergie de la part des capitaines des vaisseaux de l'Etat.

Bien que ce soit là une somme fort minime à titre de dommages-intérêts réclamés de l'Etat, c'est une somme fort importante pour les pauvres gens qui ont consacré leur temps et leurs deniers à la préparation de ces produits pour le marché, et j'espère que le gouvernement verra jour à les indemniser de leurs pertes.

Il a aussi été question du capitaine Reed, le maître de port à Summerside, et le ministre, sur un ton de persiffiage, a voulu faire croire que c'est une espèce de caboteur. Je lui apprendrai que le capitaine Joseph Reed a conduit des vaisseaux sur presque toutes les mers, que c'est un capitaine de long cours, que son expérience en matière de navigation ne le cède à celle d'aucun capitaine soit au Canada, soit aux Etats-Unis, soit en Grande-Bretagne, qu'il est porteur des meilleurs certificats de la part de la chambre de commerce d'Angleterre, et qu'il vient au premier rang comme patron, au pays. En outre, il jouit de la confiance au moins des libéraux de la province de l'Ile du Prince-Edouard, qui lui ont confié un mandat à la législature de cette province où il est partisan du cabinet libéral. Et cependant le ministre voudrait déprécier le capitaine Reed et révoquer en doute la valeur de son rapport. La question est d'une si haute importance pour les populations de l'Ile du Prince-Edouard, que le gouvernement devrait tenter tous ses efforts pour assurer ce service d'hiver. Comme l'a fait observer le député de Prince-est, la construction d'une jetée à Carleton Point, à huit milles et demi de distance seulement du cap Tourmentin au Nouveau-Brunswick, parerait à la nécessité d'établir un service sur une

autre route, car ce serait simplement un passage entre ces deux points, et hiver comme été, on pourrait entretenir cette communication entre le cap Tourmentin et Carleton Point. La Chambre, parait-il, est saisie d'une mesure tendant à l'institution d'une compagnie pour l'établissement d'un service de bac à vapeur à cet endroit, et en attendant que cette compagnie puisse s'organiser, le gouvernement devrait porter au budget une somme suffisante pour la construction d'une jetée à Carleton Point. L'ingénieur a fait des études durant la première partie de l'hiver et sans doute il a transmis son rapport au gouvernement. Je le sais, on a transmis au gouvernement une pétition signée par les habitants de la province, demandant la construction de cette jetée, et j'espère qu'on y fera droit. Cette question, je le répète, mérite étude, car elle intéresse non seulemnt la province de l'Ile du Prince-Edouard, mais tout le Canada.

M. BLAIN : Je vois qu'il y a deux ans, cet item était de $200,000, et que l'année dernière, on l'a porté à $225,000. Cette année, le ministre demande $250,000. Il y a deux ans, les recettes s'élevaient à $19,000, et l'année dernière elles n'étaient plus que de $11,000, accusant une diminution de $8,000. Le ministre pourrait-il nous expliquer la cause de cette diminution, alors que la prospérité est si grande ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'avant dernier hiver, les recettes du Stanley et du Minto s'élevaient à $11,308.55. L'hiver dernier, alors que le service etait si défectueux, de l'avis de certains députés, les recettes du Minto ont été de $11,111.17 ; celles du Stanley, de $4,178.40; soit une totalité de $15,289.57. C'est donc une augmentation de près de $6,000 au cours de l'hiver dernier, bien que le service ait souffert de l'emprisonnement des steamers dans les glaces. On m'informe que si les recettes, il y a trois ans, n'ont atteint que le chiffre de $8,000, cela tient à ce que le service a commencé bien plus tard. L'année dernière, il a commencé de bonne heure, bien qu'il ait été interrompu, et le revenu a été supérieur à celui de l'année précédente et près du double des recettes de l'année antérieure. Quant à l'augmentation des dépenses, j'en ai dit la cause. Cette année, nous avons un nouveau steamer, le " Lady-Laurier ", qu'il nous a fallu outiller.

M. BLAIN : Je vois que dans les débats de l'année dernière, le ministre a dit qu'il avait acheté ou était à la veille d'acheter deux nouveaux vaisseaux, dont l'un coûterait $184,000 et l'autre $207,000. Au cours du débat, on a fait observer que ces vaisseaux demanderaient des réparations considérables lorsqu'ils seraient utilisés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agissait sans doute de phares flottants.



M. BLAIN : Il paraît que non. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, l'année dernière, a dit qu'ils avaient été achetés de Fleming et Ferguson, de Paisley, Ecosse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Le " Lady-Laurier ", est l'un de ces vaisseaux, et l'autre est le " Druid ". Le " Druid " était de service l'année dernière et le " Lady-Laurier " est entré en service cette année.

M. BLAIN : Est-ce qu'on a fait des dépenses importantes pour ces vaisseaux outre le prix du contrat primitif ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Seulement pour leur outillage.

M. LEFURGEY : En réponse au député de Prince-ouest (M. Hackett) le ministre a dit qu'il avait décidé de placer ces steamers sur la route de Charlottetown ou de Georgetown, après avoir consulté l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries, sir Louis Davis, le capitaine Brown et M. Lord. Je conseillerais au ministre de s'assurer lui-même des faits et de ne pas trop ajouter foi aux dires de sir Louis Davies ; car il y a nombre d'autres gens, dans l'Ile du Prince-Edouard, dont les avis pèsent d'un aussi grand poids.

Les essais prouvent que l'ex-ministre a été assez longtemps à la tête de ce ministère pour être mieux renseigné que cela, et d'ailleurs il n'a pas fait l'essai de la route Summerside-Tourmentine d'une façon bien moderne. On sait aussi, dans l'Ile du Prince-Edouard, que le capitaine Brown est venu là avec l'entente qu'il donnerait le coup de grâce à cette route ; et ses agissements, l'hiver dernier et l'hiver précédent, prouvent qu'il n'a pas tenté d'efforts sérieux pour donner à cette route un essai loyal.

Il faut aussi tenir compte de l'avis du député de Queen-ouest (M. Farquharson) au même titre que celui de sir Louis Davies, et il déclare que la route du Cap Tourmentine au Cap Traverse est la route naturelle. Cet honorable député s'est fait le champion de cette route, l'année dernière, et il la préconise encore cette année. Le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a demandé, ce soir, quel avait été le résultat de l'essai du " Stanley " à Summerside, l'hiver dernier. Or, le 11 mai dernier, j'ai fait un exposé de faits au sujet de ce steamer, et afin de rafraîchir la mémoire du ministre, qui n'a peut-être pas sous les yeux le rapport de son ministère, je vais citer de nouveau cet état. Le steamship " Northumberland " a fait son dernier voyage le 10 décembre 1902. Le steamer " Stanley " aurait dû commencer son service, mais ce n'est que le 18 qu'il vint de Pictou. Voici l'état en question :

Le steamer " Northumberland " est sorti du port pour la dernière fois le 10 décembre 1902.
18 décembre 1902. Le steamer " Stanley " arrive de Pictou vers 10 heures du matin. A 1

heure p.m., départ pour le Cap Tourmentin au milieu de tempête de neige ; passe la nuit au large du phare de Summerside. Le lendemain matin, le 19, continue sa route vers le Cap Tourmentin (sans revenir prendre les passagers arrivés par le train du soir et qui durent rester à Summerside jusqu'au 20), et en revient vers 4h.20 de l'après-midi.

20 décembre. Voyage au Cap Tourmentin—Malle à l'aller ; retour le 21 sans malle.

22 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 1.15 p.m. Pas de malle à bord au retour.

23 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 1.15 p.m. Pas de malle au retour.

24 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3.15 p.m. Pas de malle au retour.

25 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3.15 p.m. Malle à l'aller et au retour.

26 décembre. Pas de voyage. Après être sorti du port, le steamer dut y rentrer.

72 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 4 p.m., avec malle à bord.

28 décembre. Dimanche au quai.

29 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 5 p.m., avec malle à bord.

30 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 3 p.m., avec malle à bord.

31 décembre. Voyage aller et retour—retour vers 4.30 p.m., avec malle à bord.

1er janvier 1903. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

2 janvier. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

3 janvier. Voyage aller et retour (heure de départ changée)—retour à 3 p.m. Malle.

4 janvier. Dimanche au quai.

5 janvier. Voyage aller et retour—retour vers 2.25 p.m. Malle.

6 janvier. Voyage aller et retour—retour vers 3.30. Malle.

7 janvier. Pas de voyage.

8 janvier. Tempête de neige—steamer sort du port et y rentre à 11 a.m.

9 janvier. Départ à 9.30 a.m. Retourne au Cap Tourmentin pendant la soirée. Retour le 10, vers 11.15.

11 janvier. Dimanche au quai.

12 janvier. Départ vers 7 a.m. par un grand vent de l'ouest et une très basse température. Steamer aurait dû rester au quai.

L'état de la température ce jour-là n'autorisait pas le départ du steamship. Le pilote et le contremaître avertirent le capitaine de demeurer au port. Le baromètre indiquait une des plus grosses tempêtes de l'année.

Nous avons ici le rapport du travail accompli par ce navire, et il fait voir que depuis qu'on a adopté la ligne Pictou-Georgetown, le service n'a jamais été aussi bien fait qu'entre Summerside et le Cap-Tourmentin. Comme je l'ai déjà fait remarquer, et si l'honorable ministre veut se donner la peine de lire mon discours du 11 mai——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons tout cela dans les archives du ministère.

M. LEFURGEY: C'est possible, mais puisque nous en sommes sur la question, il vaut autant la faire connaître sous son vrai jour. A venir jusqu'au 12, date à laquelle le navire a été pris dans les glaces, à la sortie du port de Summerside, jamais, depuis la Confédération, l'Ile du Prince-Edouard n'avait eu un service aussi satisfaisant ; et si le capitaine avait déployé la diligence nécessaire pour sortir son navire des glaces, le service entre Summerside et le Cap-Tourmentin se serait continué tout l'hiver. Nous avons aussi le témoignage de gens d'expérience qui ont délivré des navires du port de Summerside, quand ils étaient dans des positions tout aussi dangereuses que le " Stanley ". Ils s'accordent à dire qu'en prenant les mesures nécessaires, le " Stanley " aurait pu être dégagé en deux ou trois jours. Je ne comprends pas pourquoi le ministre dit que c'est le programme du gouvernement de donner des communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, via Georgetown et Pictou. J'ai vu avec plaisir que plus tard il a retracté ces paroles et a déclaré qu'il étudierait la question. Les habitants de l'Ile du Prince-Edouard lui accorderont une cordiale bienvenue, avec l'espoir qu'il agira avec impartialité et ne se laissera pas guider par les rapports de sir Louis Davies et du capitaine Finlayson et qu'il tiendra compte des résultats obtenus entre le Cap-Tourmentin et Summerside.

M. POPE : Je m'étonne de voir le ministre refuser les conseils que lui donne l'honorable député (M. Lefurgey), sous prétexte qu'il ne connaît pas la question. Il devrait la connaître, car il est payé pour cela et rien autre chose. Nous avons applaudi à sa nomination au poste de ministre de la Marine et des Pêcheries, non parce que nous lui supposions de grandes connaissances en ces matières, mais parce que nous pensions qu'en acceptant des émoluments de sept milliers de dollars par année, il se ferait un devoir de se mettre au courant de tout ce qui concerne ces navires et le service des communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.

Il me semble qu'on devrait aussi accorder la requête de l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux). Pour un député qui représente un comté dont les côtes sont aussi étendues que celui de Gaspé, c'est une demande bien modeste d'exiger qu'une fois par année, au moins, on mette quelques-unes de ces îles en communication avec la terre ferme. Puisqu'il admet avoir fait cette demande à plusieurs reprises depuis deux ans, sans jamais pouvoir l'obtenir, je m'étonne qu'il persiste à demeurer un partisan aussi dévoué du gouvernement qui se montre si mesquin à son égard.

J'espère qu'on se rendra à cette demande de l'honorable député de Gaspé, et que d'ici à la prochaine session l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aura acquis assez de connaissances pour mériter les appointements qu'il reçoit. Il admet qu'à l'heure qu'il est, il ne connaît ni le capitaine celui-ci, ni le capitaine celui-là. Je répète qu'il devrait les connaître puisqu'il est payé pour cela.

Il me semble que ces crédits se voteraient beaucoup plus rapidement si les règles de cette Chambre permettaient à quelques-uns des collègues de l'honorable ministre de parler à sa place. Il remplit mal son rôle de phonographe et ne paraît pas avoir profité de l'anecdote que j'ai racontée l'autre jour à propos du perroquet. Il ne répète pas bien, Il a à ses côtés son sous-ministre, qui est censé connaître tout ce qui concerne son département ; il n'aurait qu'à se pencher et à lui demander des renseignements. Ce dernier devrait au moins pouvoir lui dire qui est le capitaine un tel ou un tel ; mais au lieu de cela, M. le président, on nous laisse en détresse, nous les lourds terriens. J'admets que je ne m'y connais pas en marine et en pêcheries, et à titre de représentant d'un comité agricole situé dans l'intérieur du pays, je croyais pouvoir me renseigner sur ces questions auprès de l'honorable ministre.

Je vais lui poser une simple question pour voir s'il connaît quelque chose dans son département. Quelle quantité de provisions achète-t-il pour ces navires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Le crédit affecté à ces achats est compris dans celui de $220,000 destiné à l'entretien et aux réparations.

M. POPE : Pas du tout. Ce crédit de $220,000 comprend les salaires et tout ce qui se rapporte à l'entretien des navires. Je veux savoir ce que coûtent les provisions, l'approvisionnement, les tire-bouchons, etc.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai lu, il y a un instant, les quantités allouées à chaque navire ; je puis les lire de nouveau, si l'honorable député y insiste.

" Quadra "—

| | |
|---|---|
| Gages | $13,680 |
| Combustible | 4,500 |
| Provisions | 5,300 |
| Fournitures de navire | 1,800 |
| Toile à voile | 800 |
| Pétrole, etc | 30 |
| Divers | 1,400 |
| Réparations à la chambre des machines | 3,500 |
| | $31,000 |

" Lady-Laurier "—

| | |
|---|---|
| Gages | $13,000 |
| Combustible | 3,000 |
| Provisions | 5,000 |
| Fournitures pour le pont | 1,000 |
| Fournitures pour les machines | 900 |
| Réparations à la coque | 1,600 |
| Réparations aux machines | 1,000 |
| Uniformes | 600 |
| Divers | 4,500 |
| | $30,000 |

" Aberdeen "—

| | |
|---|---|
| Gages | $13,500 |
| Combustibles | 9,000 |
| Provisions | 9,000 |
| Peinturage et droit de bassin | 2,500 |
| Fournitures pour le pont et les machines | 5,000 |
| Uniformes | 600 |
| Réparations | 5,400 |
| | $45,000 |

" Druid "—

| | |
|---|---|
| Gages | $ 8,000 |
| Combustible | 7,000 |
| Provisions | 4,000 |
| Peinturage et droit de bassin | 1,000 |
| Fournitures pour le pont et les machines | 2,500 |
| Uniformes | 500 |
| Réparations aux machines | 2,000 |
| Réparations à la coque | 2,000 |
| Divers | 1,000 |
| | $28,000 |

" Lansdowne "—

| | |
|---|---|
| Gages | $11,000 |
| Combustible | 2,500 |
| Provisions | 5,000 |
| Réparations à la coque | 5,200 |
| Réparations aux machines | 2,000 |
| Fournitures de navire | 2,200 |
| Fournitures pour la chambre aux machines | 1,200 |
| Divers | 900 |
| | $30,000 |

" Stanley "—

| | |
|---|---|
| Gages | $ 9,100 |
| Combustible | 9,250 |
| Main d'œuvre supplémentaire en hiver | 2,000 |
| Provisions | 5,000 |
| Peinturage et droit de bassin | 2,500 |
| Fournitures pour la chambre des machines | 1,500 |
| Divers (réparations, etc.) | 3,650 |
| | $35,000 |

" Minto "—

| | |
|---|---|
| Gages | $12,750 |
| Combustible | 13,500 |
| Main-d'œuvre supplémentaire en hiver | 2,000 |
| Provisions | 7,000 |
| Droits de bassin et peinturage | 2,500 |
| Fournitures pour la chambre des machines | 2,250 |
| Fournitures de navires | 2,000 |
| Réparations aux machines | 2,000 |
| | $44,000 |

L'honorable M. TARTE : Si j'ai bien saisi les chiffres qui viennent d'être donnés, l'honorable ministre dépensera au delà de $60,000 pour le charbon et les provisions. Est-ce cela? Je n'ai pas pu bien saisir, mais je crois que c'est à peu près le chiffre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Environ $35,000 pour l'approvisionnement.

M. POPE : Et pour le charbon?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il nous en faudra 14,000 tonnes.

L'honorable M. TARTE : Est-il acheté par soumissions ou par circulaires?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Par soumissions. Il arrive quelque fois qu'un navire dans un port a besoin de charbon ; alors il en achète une petite quantité.

L'honorable M. TARTE : Le département possède-t-il un magasin où il garde ces proprovisions?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Chaque agence possède son magasin.

M. POPE : Qu'appelez-vous une agence?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en a une à Halifax, une à Pictou, une à Sydney, une à Saint-Jean, une à Québec et une à Charlottetown.

M. POPE : Qui est à la tête de ces agences?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elles sont sous la direction des fonctionnaires du département.

M. POPE : Pour ces provisions qui ont coûté $35,000, a-t-on demandé des soumissions?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis pas dire que——

M. POPE : Je veux que vous le disiez.

Quelques VOIX : Oh, oh.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député veut bien me permettre——

M. POPE : Oui, je vous permets.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ne faites pas trop l'insolent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis pas dire que nous demandons des soumissions. Dans les différentes agences on envoie des soumissions pour savoir les prix du marché, auxquels ces provisions peuvent être achetées.

M. POPE : A qui ces circulaires sont-elles adressées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Au commerce, en général, je suppose.

M. POPE : C'est cela. Il en est de cette affaire comme de tous les achats que fait le gouvernement. Ce système est absolument vicieux. On ne demande plus de soumissions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Ce n'est pas le cas.

M. POPE : Pas le cas?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. POPE : Alors, l'honorable ministre de la Justice aura l'occasion de prouver si c'est le cas ou non.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; j'entends bien le prouver.

M. POPE : Il ne s'agit pas de vous, en ce moment.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vous affirmez des choses qui ne sont pas vraies.

M. POPE : L'honorable ministre de la Justice n'a pas besoin de s'exciter. Il devrait tenir les balances de la justice avec plus de calme. Que peut-on attendre d'un ministre de la Justice que s'emporte ainsi ?

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. POPE : Voici venir les rires et les applaudissements. Ils ne coûtent pas cher et le gouvernement peut s'en procurer à bon compte. Nous les entendons depuis des années et ils ne nous font pas peur. Le ministre de la Justice n'effraie personne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministre de la Justice n'effraie personne et personne ne l'effraie.

M. POPE : Tout pâle que le rende la colère en ce moment, il ne me fait pas peur. Mais, on me permettra, sans doute, d'adresser mes remarques à l'honorable ministre chargé d'expliquer ces demandes de crédit. Cette question des achats par les différents ministères a été discutée ici, d'année en année, non seulement par moi, mais par beaucoup d'autres députés de la gauche. Ces achats se font frauduleusement, en vertu d'un système qui respire la fraude du commencement à la fin.

D'abord quand on demande des soumissions, on y met une foule de conditions ; les marchandises devront venir de telle manufacture, porter telle marque, avoir été fabriquées à l'aide de tel procédé breveté exploité par un ami du gouvernement. Tout cela est bien connu à Montréal, à Toronto, à Halifax ; il n'y a pas une ville importante au Canada où cela ne soit pas de notoriété publique. Les amis des ministres sont les agents ou les courtiers de certains brevets, de certaines marques, pour des articles dont on se sert dans les travaux publics et ailleurs, et il est dit dans la demande de soumissions que les marchandises fournies devront porter lesdites marques.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne sait pas si ces circulaires sont adressées à tous les commerçants, en général, ou seulement aux amis du gouvernement; il ne le sait pas, mais il le " suppose." Il est payé pour " savoir " et non pour " supposer." Il peut se prélasser dans son fauteuil, tant qu'il voudra, il faudra bien qu'il nous donne ces renseignements. Personne ne lui a demandé de déposer son budget ce soir, et d'ici à la fin de septembre, il aura tout le temps nécessaire pour se renseigner. Qu'il prenne trois mois pour étudier et il reviendra nous demander de voter ses crédits quand il en connaîtra quelque chose. Pourquoi vient-il ainsi se donner en spectacle? Un nouveau ministre devrait avoir à cœur de créer une bonne impression et il peut s'adresser à son sous-ministre et à ses au-

tres employés pour se renseigner. Le temps n'est plus ou un ministre de la Marine et des Pêcheries ou tout autre ministre peut venir demander à la Chambre de lui voter des crédits de centaines de mille dollars qu'il pourra dépenser à sa guise, sans demander de soumissions.

Si la députation libérale avait encore une parcelle de principe, elle devrait être la première à s'opposer à ce que les deniers publics fussent dépensés sans demander de soumissions, puisque, dans l'opposition, elle a toujours combattu ce système. Je suis convaincu qu'il y a ici, ce soir, en dépit du silence que gardent les mercenaires qui siègent en arrière des ministres——

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le président, je vous ferai remarquer que l'honorable député applique le mot " mercenaires " aux membres de cette Chambres.

M. POPE : Ne recevez-vous pas $1,500 par année ?

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! essayez-vous !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voilà assez longtemps que cela dure.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Il n'est pas parlementaire de qualifier un député de mercenaire.

M. POPE : Ce n'est pas parlementaire ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député aura l'obligeance de retirer l'expression.

M. POPE : Je suis satisfait de votre décision, M. le président, et je m'y conforme et retirant l'expression, mais j'espère que les honorables députés qui appuient si fidèlement le gouvernement et qui l'applaudissent quand il viole tous ses principes, comprendront dans quelle triste voie ils s'engagent. Le temps n'est pas éloigné où ils comprendront l'imprudence qu'ils commettent en applaudissant des ministres qui répudient leurs principes.

Je crois qu'il vaudrait mieux remettre cet item à plus tard, puisque nous avons besoin de renseignements que le ministre n'est pas en état de nous donner. Je vois que j'ai offensé l'honorable ministre des Finances ; je le regrette, car il est toujours pénible de déplaire à de grands hommes d'Etat. Tout humble que soit un membre de l'opposition, il doit regretter d'irriter le ministre de la Justice. Peut-être regrette-t-il lui-même de s'être laissé emporter et je ne serais pas surpris de l'entendre faire des excuses, dès que j'aurai repris mon siège.

Vous vous rappelez encore mieux que moi, M. le président, le temps où les députés libéraux dénonçaient avec tant de vigueur ce qu'ils approuvent aujourd'hui. Quand nous voyons agir ainsi des ministres qui se donnent comme des modèles de pureté, il me semble que nous avons le droit de protester. Nous avons connu le ministre de la Marine et des Pêcheries, un homme qui a fait ses premières armes à Montréal, dont la carrière est connue dans tout le pays, un homme qui a laissé sa marque sur les entreprises publiques de Montréal, qui a mis son empreinte sur cette ville où on ne peut faire un pas sans entendre parler de lui. Quand un homme d'une telle réputation entre dans le cabinet, nous avons le droit de nous attendre à ce qu'il nous rende justice, la même justice qu'il a rendue à Montreal et qu'il est appelé à rendre au pays. Il dit qu'il " suppose", mais nous n'avous que faire des suppositions, nous voulons des faits. Nous voulons savoir si ces circulaires sont adressées aux commerçants en général, ou aux amis du gouvernement, seulement.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre dit que dix ou douze navires sont compris dans ce crédit. Il lui faut naturellement des provisions pour ces navires. Si son département n'est pas organisé comme je vais l'expliquer, avec un magasin à chaque endroit, ne vaudrait-il pas mieux demander des soumissions, comme cela se pratiquait dans le ministère des Travaux publics ? Quand la ligne du Yukon était en voie de construction, il nous fallait des fournitures de toutes, sortes et nous avons demandé des soumissions. Après les avoir reçues, nous avons acheté ce qu'il nous fallait, et nous avons installé une couple de magasins d'où les employés prenaient ce qui était nécessaire, comme cela se pratique dans toutes les grandes institutions. J'ignore si le même système est en usage dans le département de l'honorable ministre, mais quand il s'agit d'acheter pour $40,000 de fournitures et 14,000 tonnes de charbon, je crois qu'il serait sage de suivre cette règle. Chaque navire enverrait des réquisitions au magasin, comme cela se pratique ailleurs. Il me semble que cette recommandation vaut la peine qu'on s'en occupe. Le ministre peut-il nous dire si c'est ainsi que les choses se passent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'informe que cette règle n'a pas été appliquée pour la bonne raison que les fournitures sont achetées aux différentes agences, au fur et à mesure que nous en avons besoin, et au plus bas prix du marché ; les provisions sont achetées par l'entremise de l'agent. La plus grande partie du charbon, dans les provinces maritimes, est achetée aux mines.

L'honorable M. TARTE : Je parle en général. L'honorable ministre peut savoir, sans doute, par ses employés, combien il lui faut de beurre, de lard, de haricots, de farine, pour chaque navire. Le capitaine de chaque navire peut fournir ces renseignement, et après les avoir reçus, le ministre pourrait demander des soumissions pour tant de bœuf, tant de farine, etc. Il me semble que ce serait une bonne règle à

suivre, si elle n'a pas été suivie par le passé. Ce dont on aurait besoin pour Halifax serait livrable à Halifax, et ce dont on aurait besoin pour Québec, le serait à Québec. C'est ce qu'a fait le département des Travaux publics pour le Yukon. Nous avons demandé des soumissions et les marchandises devaient être livrées à Vancouver, au pas du Cheval-Blanc, et ainsi de suite. Je demande simplement au ministre d'adopter un système que j'ai moi-même employé, et s'il n'est pas en vigueur dans son département, il devrait l'être, car il s'agit de sommes considérables. Quant au charbon, s'il est acheté aux mines, je ne crois pas qu'il soit possible de faire mieux. Cependant, quand il s'agit d'acheter 14,000 ou 15,000 tonnes de chabon, on devrait demander des soumissions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'a pas raison de supposer qu'au ministère de la Marine et des Pêcheries les choses se passent autrement qu'au ministère des Travaux publics. Quand il parle de soumissions, entend-il des soumissions par voie des journaux ?

L'honorable M. TARTE : C'est ce que nous avons fait pour le Yukon.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député se trompe, jusqu'à un certain point, car il est arrivé quelques fois, dans le Yukon, que des soumissions ont été demandées par circulaires.

L'honorable M. TARTE : Non ; voici ce qui a eu lieu : nous avons d'abord demandé des soumissions par les journaux. Elles nous furent envoyées et des marchandises furent achetées pour un an. L'an dernier, les contrats ont été renouvelés aux mêmes prix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami se trompe s'il veut dire qu'il a toujours acheté ses fournitures après avoir demandé des soumissions dans les journaux. Je suis convaincu qu'il a demandé ses soumissions par circulaires.

L'honorable M. TARTE : Oui ; pour de faibles sommes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu de changement dans le mode d'achat des fournitures au ministère de la Marine et des Pêcheries. Le mode d'achat est le même depuis des années. Toute la question est de savoir si ces fournitures ont été achetées à des prix raisonnables, et elle peut fort bien se discuter devant le comité des comptes publics. Je suis convaincu que tout a été acheté très honnêtement, sous la plus stricte surveillance, et nous ne craignons pas l'enquête la plus minutieuse devant le comité des comptes publics.

Pour ce qui concerne l'achat du charbon, à quoi servirait de faire publier des demandes de soumissions dans les journaux ? Il n'y a qu'une demi-douzaine de mines dans la Nouvelle-Ecosse, et quand nous en avons besoin à Pictou, il n'est pas probable qu'on pourrait le faire venir de Sydney et de Cumberland. Il faut nécessairement le prendre aux mines les plus près de la localité où il doit être livré, et je n'ai pas de doute qu'on demande les prix aux différentes mines de cette région. Dans chaque cas, toutes les précautions sont prises pour obtenir les marchandises dont on a besoin à des prix raisonnables.

L'honorable M. TARTE : Le ministre envoie-t-il des circulaires pour tout ce dont il a besoin, à l'ouverture de la navigation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Et ensuite, il convient du prix ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Et ce prix reste le même pour toute l'année ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, toute l'année.

L'honorable M. TARTE : Si on envoie un grand nombre de circulaires, le système n'est pas aussi défectueux qu'il pourrait l'être, Mais l'honorable ministre des Finances me permettra de lui dire que je ne m'éloigne guère de la vérité en disant qu'on pourrait économiser de 20 à 30 pour 100, en demandant des soumissions quand il s'agit d'acheter de grandes quantités de fournitures. Nous en avons fait l'expérience au Yukon. Nous avons commencé par acheter comme vient de l'expliquer l'honorable ministre. Plus tard nous avons demandé des soumissions et les prix ont baissé. Devant le comité des comptes publics, l'opposition ne s'est pas fait faute de me critiquer, comme c'était son droit. Je ne ne trompe pas beaucoup en disant que le gouvernement économiserait de l'argent et échapperait aux critiques, en demandant des soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis ni corroborer ni contredire ce que vient de dire l'honorable député concernant le Yukon, car il doit être mieux renseigné que moi sur cette question ; mais pour ce qui regarde les fournitures dont il est question en ce moment, il s'abuse grandement s'il croit qu'on pourrait économiser de 25 à 30 pour 100. Prétend-il dire que chaque fois qu'il a acheté quelque chose pour le ministère des Travaux publics au moyen de circulaires, le pays a perdu de 25 à 30 pour 100? Il est certainement convaincu que, par le moyen de circulaires, il a pu acheter à des prix raisonnables, et ce qui est possible pour le ministère des Travaux publics l'est également pour les autres. Je sais personnellement que, dans certains ports, ces fournitures sont obtenues à si bas prix que toute concurrence est virtuellement impossible. Dans le port d'Halifax, par exemple, l'agent

que je connais et qui occupe cette position depuis des années, a certifié que tous les item ont été payés des prix raisonnables et je suis certain qu'il n'aurait pas donné ce certificat si les prix étaient de 25 à 30 pour 100 trop élevés.

L'honorable M. TARTE : Cela ne vaudrait-il pas la peine d'essayer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi plus aujourd'hui que lorsque vous étiez ministre ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Mes honorables amis de la droite applaudissent, mais deux noirs ne font pas un blanc, pas plus que deux blancs un noir. C'est une simple question d'affaire et je suis certain que tous les hommes d'affaires seront de mon avis. La construction de la ligne télégraphique du Yukon entraînait des dépenses considérables, et si je me rappelle bien, quelques-uns de mes collègues étaient d'opinion qu'il valait mieux demander des soumissions, et c'est ce que j'ai fait. Il est vrai que dans le département des Travaux publics, à Ottawa, quand il s'agissait de petits montants, des achats ont été faits après avoir obtenu les prix au moyen de circulaires, mais pas pour des achats importants.

Quoi qu'il en soit, je ne voulais que signaler la chose au ministre et je n'insisterai pas davantage. Pendant que j'ai la parole, j'en profiterai pour demander au ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a institué une enquête pour savoir pourquoi le " Stanley " n'a pu continuer son service d'hiver entre Summerside et la terre ferme, et s'il a reçu un rapport officiel sur cette question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous les documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre, il y a deux mois.

L'honorable M. TARTE : L'honorable ministre peut-il nous expliquer en quelques mots pourquoi ce service n'a pu être fait ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'insuccès de l'entreprise doit être attribué au mauvais temps. Cette question a déjà été discutée devant la Chambre et toutes les explications ont été données. Le " Stanley " a été pris dans des glaces tellement épaisses—jusqu'à 4 et 4½ pieds—qu'il lui était impossible d'avancer ou reculer. Le " Minto " est allé lui prêter main-forte, mais malheureusement trois palettes de son hélice se brisèrent, et il ne put aller plus loin. Ce n'est qu'au bout de deux ou trois semaines que le " Stanley " réussit à se dégager et il remorqua le " Minto " jusqu'à Pictou. C'est un pur accident.

L'honorable M. TARTE : On a prétendu, ici même, qu'aucun effort n'avait été fait pour remettre ces navires en état de reprendre leur service. Cette allégation m'a grandement surpris, car je sais qu'en règle générale, les navires du département de la Marine et des Pêcheries sont très bien commandés ; la discipline, à bord, y est parfaite. J'ai eu occasion de les visiter plusieurs fois et je n'ai jamais vu de navires mieux tenus. Je voulais savoir si on a fait une enquête pour savoir si le capitaine a fait tout ce qu'il aurait dû faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a fait tout ce qu'il était possible de faire, et le département est convaincu que l'accident ne pouvait pas être évité.

M. BORDEN (Halifax) : Je me permettrai de faire observer à l'honorable ministre des Finances que parce que l'ex-ministre des Travaux publics n'a pas toujours demandé des soumissions pour l'achat des fournitures, ce n'est pas une raison pour n'en pas demander. L'argument ne me paraît pas fort ; je préfère celui de l'ex-ministre qui dit qu'ayant essayé les deux systèmes, il est convaincu qu'on opérerait de fortes économies en demandant des soumissions dans les journaux. S'il est possible de se procurer les articles dont on a besoin, de cette manière, pourquoi ne l'emploie-t-on pas. J'ai déjà entendu dire que dans la Nouvelle-Ecosse ces circulaires n'étaient envoyées qu'à un très petit nombre de marchands, beaucoup plus petit que sous l'ancien régime.

Quant à ce que dit l'honorable ministre des Finances, du comité des comptes publics, il sait fort bien que même si ce comité siégeait tous les jours au lieu d'être convoqué une fois ou deux par mois, comme à présent, il ne pourrait pas surveiller tous ces détails avec assez de soin pour justifier le gouvernement de priver les contribuables des garanties que leur offre le système des soumissions. Je répète donc que les raisons données par l'honorable ministre des Finances ne valent rien et que je ne vois pas pourquoi on ne demanderait pas des soumissions dans les journaux pour l'achat de ces fournitures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'on ait jamais eu la moindre difficulté à faire des enquêtes devant le comité des comptes publics. L'an dernier la plus grande partie des séances de ce comité a été consacrée à éplucher certains comptes du ministère des Travaux publics que l'opposition trouvait exorbitants, tout comme on trouve exagérés ceux dont il est question en ce moment. Après une enquête minutieuse, il a été constaté que ces accusations n'étaient pas fondées, et je suis convaincu qu'une enquête sur les dépenses du ministère de la Marine et des Pêcheries aujourd'hui, aurait le même résultat. Il est facile de venir prétendre ici que les prix payés pour certains articles sont exagérés, mais ces affirmations n'ont pu être prouvées, par le passé, et je suis convaincu qu'elles ne le seraient pas

plus maintenant. Quant au mode d'achat en vigueur autrefois et aujourd'hui, je suppose que l'ancien gouvernement achetait de ses amis et que le gouvernement actuel fait la même chose. Autant vaut l'avouer franchement. Le mode d'achat est le même et toute la question est de savoir si les prix sont raisonnables. Si le fait d'acheter des amis du gouvernement a pour résultat de faire payer des prix exagérés, c'est un abus que rien de ce qui a eu lieu dans le passé ne peut justifier, mais tant que cela n'aura pas été prouvé, et tant qu'on aura pas démontré que les certificats donnés par M. Lord, de Charlottetown ; M. Parsons, d'Halifax ; M. Harding, de Saint-Jean, et autres, sont faux, on n'a pas le droit de supposer qu'il y a eu du gaspillage.

L'honorable M. TARTE : J'espère que l'honorable ministre ne voudra pas me faire dire des choses que je n'ai jamais dites. Je n'ai jamais accusé le ministre de la Marine et des Pêcheries de gaspillage.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'autres l'ont fait.

L'honorable M. TARTE : Je parlais pour moi-même—c'est peut-être le seul droit qui me reste—et je n'ai jamais rien insinué de semblable. J'ai parlé d'une manière générale et je crois que mon langage a été celui d'un homme d'affaires. L'honorable ministre a raison de dire qu'un gouvernement a le droit d'encourager ses amis, mais dans de justes limites seulement, que le gouvernement ne doit pas dépasser. Il serait, par exemple, très agréable de pouvoir accorder la construction de quais et de phares, sans demander de soumissions, mais cela ne se fait pas. Nous exigeons des soumissions.

M. MONK : Pourquoi ?

L'honorable M. TARTE : Parce que la loi le veut ainsi. L'esprit de la loi est, qu'en général, quand il s'agit d'une dépense importante, il faut demander des soumissions dans les journaux. Je n'ai pas dit plus que cela. Il s'agit ici d'une dépense de $40,000 ou $50,000, et je laisse entendre qu'on pourrait peut-être réaliser une économie en demandant publiquement des soumissions. Si, d'un autre côté, l'honorable ministre est convaincu du contraire, il est responsable de son opinion et moi de la mienne.

M. MONK : Il n'y a aucun doute que le ministre des Finances se trompe quand il dit qu'il faut une enquête pour démontrer qu'on pourrait économiser de 25 à 30 pour 100 sur ces achats.

Cette enquête a eu lieu, et nous en trouvons le résultat dans le rapport de l'auditeur général de l'an dernier. Tous ceux qui voudront se donner la peine de consulter ce rapport, resteront persuadés que dans l'achat de ces fournitures pour les navires de l'Etat, il aurait été facile d'économiser, non pas de 25 à 30 pour 100, mais de 40 à 50 pour 100, surtout pour l'approvisionnement, si l'on avait demandé des soumissions par la voie des journaux.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries dit que des circulaires ont été envoyées et qu'il est démontré, par comparaison, qu'on a payé les prix du marché. Je n'infligerai pas à la Chambre la lecture du rapport de l'auditeur général, mais ceux qui voudront se donner la peine de le lire constateront l'exactitude de ce que je viens de dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tous ces articles ne sont pas achetés au même endroit.

M. MONK : Parce que l'honorable ministre ne veut pas adopter le système que nous lui recommandons. Prenons, par exemple, les épiceries. Il pourrait facilement demander des soumissions pour toutes les épiceries dont les navires de l'Etat auront besoin dans le cours de l'année. Dans le rapport de l'auditeur général, à partir de la page P—9, on peut voir que des épiceries ont été achetées par milliers de livres à la fois et qu'on a payé les prix du détail du marché de Montréal. Pour ne parler que des épiceries, nous avons à Montréal comme dans les autres villes du Canada de grands établissements de gros qui soumissionneraient volontiers et approvisionneraient ces navires tout en faisant réaliser une économie de 40 pour 100 à l'Etat. Pourquoi le ministre des Finances veut-il nous dire qu'il faudrait une enquête pour établir ce qui est prouvé au-delà de tout doute par ce rapport de l'auditeur général ? Il en est de même pour les denrées alimentaires et la quincaillerie. Je ne suis pas très versé dans la quincaillerie, mais je ne crains pas de dire que si des soumissions étaient demandées par les journaux, on économiserait facilement 30 pour 100. Pourquoi ne veut-on pas demander de soumissions ? Ce n'est pas une raison de dire que cela ne se faisait pas autrefois. Les dépenses vont en augmentant et nous sommes ici pour voir à la bonne administration des affaires. Pas un homme sensé ne refusera d'admettre que lorsqu'il s'agit d'une dépense de quelques piastres—

M. TARTE : On ne pourrait pas réaliser 30 pour 100 de bénéfice.

M. MONK : Non, mais sur une dépense de $40,000 on pourrait faire une économie de $15,000. Il me semble que l'honorable ministre qui vient de prendre la direction de ce département devrait adopter cette règle pour l'approvisionnement des navires de l'Etat. Elle n'a rien que de très raisonnable, et je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Entre l'honorable député de Jacques-Cartier et moi il y a cette différence : il dit qu'on pourrait économiser de 30 à 40 pour 100 sur ces achats et prétend que sa seule affirmation est une preuve suffisante. Pour ma part, je ne veux pas accepter cette manière de raisonner.

M. MONK : Je puis citer des exemples.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne le peut pas, car il ne connaît pas les circonstances dans lesquelles ces achats ont été faits. Tout ce que je sais, c'est qu'en règle générale, ces achats sont certifiés par des fonctionnaires dont plusieurs ont été nommés par le gouvernement précédent et ils déclarent que les prix sont justes et raisonnables. Nous avons ici le témoignage d'un homme qui est sur les lieux et qui est censé connaître les faits. L'honorable député de Jacques-Cartier voudrait que nous mettions ce témoignage de côté pour nous en rapporter à sa parole. Cela ne serait pas raisonnable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je puis citer un exemple qui est venu à ma connaissance depuis mon entrée dans le cabinet. Des circulaires furent distribuées à Québec pour l'approvisionnement de deux ou trois navires qui étaient dans le port. Nous reçumes une vingtaine de soumissions et les différents articles furent commandés aux soumissionnaires qui étaient les plus bas. Notre agent fit rapport que les articles achetés des différents soumissionnaires avaient été achetés aux prix du marché et à des conditions raisonnables. Cet agent exerce ses fonctions depuis 30 ans, et il doit savoir ce qui en est. Il y a naturellement des articles pour lesquels il est impossible de demander des soumissions. Tel, par exemple, que les articles qu'il faut se procurer tous les jours. Dans ce cas, c'est l'agent qui est directement responsable, puisqu'il est obligé de certifier qu'il ne paie pas plus que les prix du marché. Il y a deux ans on a fait beaucoup de bruit à propos d'une certaine quantité de pain achetée à Québec pour les navires. Le cas était mentionné dans le rapport de l'auditeur général et on a prétendu que les prix payés pour ce pain à Québec étaient doubles de ceux que l'on payait à Halifax. Après quelques recherches, on découvrit qu'un pain à Québec pèse le double d'un pain à Halifax, ce qui expliquait la différence dans le prix. Une autre fois, on reprocha au département d'avoir acheté de la briqué à raison de $40 du mille, quand la brique ordinaire se vend de $7 à $8. On s'aperçut ensuite qu'il s'agissait de quelques briques réfractaires que l'on avait fait venir pour réparer un fourneau et qu'on les avait payés le prix du marché.

Quant à la houille, comme je l'ai déjà expliqué, elle est achetée à différents endroits. Dans les provinces maritimes on l'achète ordinairement aux houillères au prix le plus bas qu'il soit possible de se la procurer. A Québec et autres endroits éloignés des mines, des soumissions sont demandées. Les prix sont comparés par l'agent avec ceux du marché, et il prend la responsabilité de certifier que ces prix sont raisonnables.

M. BELL : Pourquoi le ministre dit-il que le charbon est acheté à la mine? N'est-il pas vendu livrable sur le quai?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Livrable sur le steamer, mais acheté directement aux mines. Ainsi à Pictou le charbon a tout été acheté par soumission au prix de $3.75 la tonne, livrable sur le quai. A Sydney nous avons payé $3.

M. BELL : Combien de steamers s'approvisionnent de houille à Pictou?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela dépend du nombre de fois qu'ils passent à cet endroit. Il arrive quelquefois qu'ils y prennent du charbon deux ou trois fois dans l'été. Un des steamers peut s'y approvisionner de charbon deux ou trois fois et un autre une seule fois.

M. BELL : Les soumissions sont-elles demandées pour l'approvisionnement de toute la saison?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Quand le ministre dit : acheté à la mine, veut-il dire acheté directement de la compagnie qui l'exploite, ou acheté à la mine par l'entremise d'un agent? En d'autres termes, ce montant de $3.75 la tonne comprend-il une commission pour le charbon acheté à Pictou?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été acheté par soumission de la mine Intercolonial. A Halifax, il a été payé $4.75, et il n'est pas dit de qui il a été acheté. A Sydney, on l'acheté de la "Dominion Coal Co.", au prix de $3.

M. HUGHES (Victoria) : J'ignore si le ministre se doute de la chose, mais j'ai cru comprendre que l'on ne mettait pas toujours le poids dans ces livraisons de charbon au gouvernemnt. A-t-il pris des mesures pour s'assurer que les vendeurs livrent la quantité achetée?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas entendu parler de cela.

M. MONK : Le ministre des Finances a invoqué un argument si puéril, qu'il ne mérite guère qu'on y réponde. Il prétend que lorsqu'il a obtenu un certificat d'un fonctionnaire public, que les marchandises ont été livrées et que le prix exigé est raisonnable, cela doit être suffisant, que des soumissions aient été demandées ou non. Or, s'il veut bien consulter le dernier rapport de l'auditeur général, à la page P—9, il y trouvera un achat d'épiceries fait à Québec à des prix bien plus élevés pour tous les articles, que ceux que nous payons à Montréal dans le commerce de détail, même dans les plus grands magasins. Le ministre voudrait-il prétendre qu'en de-

mandant des soumissions pour l'achat de grandes quantités de ces épiceries, et en donnant à tous les commerçants de ce pays l'avantage de soumissionner, qu'il ne pourrait pas les acheter à meilleur marché ? Je ne crains pas de dire que si l'on avait suivi cette méthode, cet item de $558 aurait à peine atteint $350. Il ne manque pas d'exemples du même genre. Ainsi, à un endroit on a payé le café 40 cents, à un autre 35 cents, tandis que l'on pourrait s'en procurer de la meilleure qualité à Montréal, dans les maisons de gros, pour 30 cents la livre, si ces derniers marchands étaient admis à soumissionner. Il ne s'agit pas du principe. Toute la question consiste en ce que le ministre demande $250,000, sans vouloir promettre que les citoyens auront l'avantage de soumissionner tel que voulu par la loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'abord, il n'existe aucune loi à cet effet, c'est là mon premier point. En deuxième lieu, l'honorable député ne prouve rien en citant une certaine quantité de café acheté à 40 cents la livre. Il y a café et café, tout dépend de la qualité et des circonstances. Il doit y avoir dans cette Chambre plusieurs personnes qui paient plus de 40 cents pour leur café, et qui ne se considèrent pas volées pour cela. Tout dépend de la qualité des marchandises, des circonstances dans lesquelles elles sont fournies, de l'état du marché, et de bien d'autres choses que l'honorable député ne peut connaître. Mais du moment que nous serons informés que les prix exigés pour quelques-unes de ces marchandises sont trop élevés, nous ordonnerons une enquête et nous nous ferons un devoir de recourir aux connaissances de l'honorable député pour éclaircir la chose. Mais nous n'assumerons pas que les prix sont trop élevés en nous basant sur les renseignements qu'il nous a fournis jusqu'à présent.

L'honorable M. TARTE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il nous dire s'il a demandé des soumissions aux marchands de gros ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

L'honorable M. TARTE : S'il a demandé des soumissions au moyen de circulaires adressées à des épiciers en gros comme Martin et Cie ou Chaput et Cie, il n'y a pas grand chose à dire. Mais il n'a qu'à consulter le rapport de l'auditeur général pour constater que dans plusieurs circonstances, non seulement dans son ministère, mais aussi dans d'autres, les marchandises ont été achetées aux prix du détail. Cela ne devrait pas être. L'année dernière, je me suis trouvé placé dans la même position. Je vais citer un cas que le ministre des Finances se rappellera certainement. Nous avions envoyé des circulaires dans la Colombie Anglaise demandant des soumissions pour le télégraphe du Yukon. Les prix que l'on nous envoya ici furent considérés trop élevés. Je m'adressai alors à des épiciers en gros de Montréal, Martin et Cie et Chaput et Cie, ainsi qu'à trois ou quatre autres maisons, et j'ai constaté qu'il était plus avantageux d'acheter ces marchandises à Montréal et de les expédier à Vancouver. Il existe un dossier à ce sujet dans le ministère des Travaux publics. Le ministre des Finances ne devrait pas perdre ces faits de vue. Ce sont là des faits qu'aucun argument ne peut renverser ; et il a tort de poser comme principe que les prix doivent être considérés raisonnables lorsque cela est garanti par le certificat d'un employé quelconque, ingénieur ou contremaître. Je parle après six années d'expérience en qualité de ministre des Travaux publics, et je déclare sans hésiter, que si les employés supérieurs du département ici à Ottawa ne surveillaient pas les certificats accordés par les employés du service extérieur, il se produirait des abus dont le ministre des Finances ne peut soupçonner l'étendue. Il ne peut se faire une idée des abus qui se commettraient sans cette surveillance. J'ai été trompé plus d'une fois sous ce rapport ainsi que les fonctionnaires du ministère. Ce n'est pas là une règle qui doit être suivie d'une manière absolue, et le ministre des Finances ne peut prétendre qu'on doit l'observer à la lettre. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries veut bien suivre mon conseil, il réalisera des économies pour le trésor public. Tout homme d'affaires demanderait des soumissions aux marchands en gros des différentes villes sachant que par ce moyen il pourra obtenir des prix raisonnables. Mon honorable ami a dit il y a un instant que le prix du café à Montréal est de 30 cents la livre. C'est là le prix que je paie actuellement pour mon café, le meilleur qu'il soit possible de se procurer à Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'aime pas ce café.

L'honorable M. TARTE : Je connais le bon café. Pour 30 cents la livre on peut acheter le meilleur café qu'il y ait sur le marché de Montréal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à ces certificats, les prix qu'ils approuvent sont justes et raisonnables. L'honorable député semble vouloir laisser entendre que ses employés du ministère des Travaux publics surveillaient ces certificats tandis que c'était le contraire qui avait lieu dans le ministère de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable M. TARTE : Ce n'est pas cela que j'ai voulu dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a des employés chargés de réviser ces comptes, et quand il paraît y avoir quelque chose d'excessif dans les comptes du ministère des

Travaux publics, comme dans celui de la Marine et des Pêcheries, il est du devoir de ces employés de le faire remarquer. J'ai dit simplement que lorsque ces comptes ont été approuvés par un employé respectable, c'est une preuve *prima facie* que les prix en sont justes et raisonnables, jusqu'à ce que quelqu'un en ait démontré le contraire.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas accusé les employés du ministère de la Marine et des Pêcheries plus que d'autres. J'ai uniquement posé un principe que je crois sage. Je considère que les employés du ministère de la Marine et des Pêcheries sont tout aussi bon que les autres ; je les crois bien honnêtes, et je n'ai rien contre eux, tout au contraire.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je connais quelque chose du commerce d'épiceries dans la ville d'Halifax, et je dis que l'on ne peut trouver un seul article pour lequel on a exigé 5 cents ou 10 cents de plus que le prix ordinaire. Si l'honorable député veut bien étudier les prix payés à Halifax, il constatera que le gouvernement a payé aussi bon marché pour les épiceries qu'il a achetées à cet endroit que n'importe quel autre acheteur, car ces achats sont faits par des hommes de la plus haute respectabilité. Dans la quincaillerie, des marchands d'Halifax m'ont dit qu'ils auraient aimé autant ne pas approvisionner ces steamers du gouvernement et remplir leurs commandes dans le reste du pays, car les prix ont été tellement réduits qu'ils n'ont rien à y gagner. Il suffit de parcourir la liste des articles achetés à Halifax pour constater que dans aucun cas les prix sont trop élevés. Quant au charbon, je sais qu'il est fourni par les propriétaires de mines du Cap-Breton et expédié à bord des navires pour être transporté ici et là au plus bas prix possible. Il est à ma connaissance personnelle que cette année le charbon a été fourni dans un cas à aussi bon marché qu'il y a trois ans.

M. HACKETT : L'honorable député (M. Ross) prétend que la quincaillerie a été achetée à très bas prix à Halifax. J'ai ici les comptes pour une certaine quantité de marchandises achetées à Halifax pour le steamer Minto, et j'aimerais à en donner lecture au comité pour son édification :

James Scott et Compagnie, Halifax, soda, bière de gingembre, appolinaris et limonade, quatorze douzaines, $14.10.

Est-ce là ce que l'on considère comme étant des prix raisonnables pour ces marchandises à Halifax ? Comme le ministre de la Marine et des Pêcheries a l'habitude d'envoyer des circulaires demandant des soumissions, il doit y ajouter une annexe indiquant la qualité et la nature des marchandises qu'il veut avoir. Je remarque à la page P-26 du rapport de l'auditeur général le compte suivant :

M. FIELDING.

Sanderson et Compagnie, Charlottetown, deux boîtes de cigarettes turques, $4.75.

Le ministre voudrait-il me dire s'il a reçu des soumissions pour fournir les cigarettes turques, s'il considère que le prix exigé est raisonnable et quel besoin on peut en avoir à bord de ces steamers? Il doit avoir ajouté au moins $2 par boîte au prix ordinaire des cigarettes dans cette circonstance. A-t-il d'autre soumission que celle de Sanderson et Cie, de Charlottetown, pour fournir ces cigarettes, et ce steamer du gouvernement aurait-il pu continuer son voyage tout aussi bien sans ces cigarettes ?

M. POPE : Le ministre des Finances prétend que les prix varient avec les endroits où les marchandises sont achetées. On nous accusera peut-être de pousser un peu loin la critique de ces item, mais le devoir de l'opposition consiste à s'assurer des faits qui concernent les dépenses publiques. Je ne dirai pas que des soumissions doivent être demandées pour toute dépense n'excédant pas $500, mais quand il s'agit d'une dépense considérable, si des soumissions ne sont pas demandées, le gouvernement doit s'attendre à être vertement blâmé ou au moins à voir ses motifs suspectés. Nous n'avons pas besoin de parcourir tous les item contenus dans le rapport de l'auditeur général. Tous les membres de ce comité ne peuvent assister en corps aux séances du comité des comptes publics. Si nous pouvions le faire, et s'il n'y avaient que les comptes étudiés par ce comité qui pourraient être discutés dans cette Chambre, chaque fois que nous demandons des détails, on nous dirait, en se conformant à la règle posée par le ministre des Finances, que ces détails ont été fournis devant le comité des comptes publics. Le ministre des Finances ne voudra pas poser en principe que seules les dépenses des départements soumises au comité des comptes publics pourront être discutées en détail dans cette Chambre, car ce serait là un principe difficile à faire respecter. Le comité des comptes publics devrait siéger en permanence ainsi que la Chambre, s'il fallait suivre ce principe. Je prends un seul item, afin d'établir des comparaisons entre les prix payés à différents endroits pour les pommes de terre. A Rimouski on les a payées 40 cents le boisseau, à Saint-André $2, à Shelburne, 50 cents, à Souris, 33 cents, à un autre endroit 60 cents et à un autre endroit $2 le boisseau.

M. ROSS (Victoria, N.-B.):Est-ce que ce ne serait pas plutôt $2 le baril ?

M. POPE : $2 le baril est un prix un peu élevé, même sous le gouvernement de votre choix. A un autre endroit on a payé 60 cents le boisseau, puis 78 cents et ainsi de suite, la différence existe partout. Même en ayant la très longue expérience de mon vénérable ami de Victoria, N.-E., je ne pourrais accepter cette variation dans les prix de 33 cents à $2 le boisseau, sans savoir à quoi m'en

tenir. On ne peut s'attendre à ce que je me rende au comité des comptes publics pour critiquer des item de cette nature. Mais toutes ces critiques et tous ces soupçons pourraient être évités si l'on demandait des soumissions publiques. Il serait bien plus satisfaisant pour le comité, si le ministre déclarait ce soir qu'à l'avenir il demandera des soumissions publiques quand il s'agira d'acheter les marchandises requises pour les besoins de son ministère. Après les années d'expérience que nous avons maintenant dans l'administration de ces steamers, il me semble qu'il serait beaucoup plus facile et plus pratique pour le département de préparer une estimation de ce qu'il aura besoin en fait d'épiceries, charbon, etc., pour l'année à venir, en se basant sur ce que l'on a dépensé l'année précédente. Ce serait là agir en hommes d'affaires. C'est ce qui se fait par toutes les maisons d'affaires du Canada ou du reste de l'univers, il devrait donc être facile pour le ministre de préparer une estimation raisonnable des approvisionnements dont il aura besoin durant l'année et de les acheter au moyen de soumissions publiques. Qu'il demande ces soumissions par la voix des journaux, et une fois qu'il les aura reçues, qu'il se prononce sur leur valeur en laissant de côté toute influence indue, comme il est capable de le faire, et s'il agit ainsi, cela simplifiera considérablement le travail de l'opposition et rendra la tâche d'un chacun beaucoup plus facile et plus satisfaisante. Quant en examinant ces item nous y voyons d'aussi grandes variations dans les prix, qu'aucune distance ne justifie, nous avons certainement raison de protester contre une pareile conduite. Il n'y a aucune distance au Canada qui puisse justifier une différence de 33 cents à $2 par boisseau.

M. MACKINNON : Est-ce $2 le baril ou $2 le boisseau ?

M. POPE : C'est $2 le boisseau.

M. MACKINNON : C'est six barils à $2 le baril.

M. POPE : Il se peut que ce soit des pommes de terre pour semer ; mais il y en a un boisseau de consigné ici à $2. Si l'honorable député croit avoir fait là une grosse découverte, tant mieux pour lui. L'opposition manquerait absolument à son devoir si elle ne protestait pas contre cette manière d'acheter ces articles, ainsi que contre les prix payés. L'honorable ministre commence une nouvelle carrière dans une position responsable de ministre de la Couronne, et il serait à son avantage de déclarer qu'à l'avenir des soumissions seront demandées pour la fourniture de ces approvisionnements. Va-t-il laisser subsister le système actuel, ou bien va-t-il demander des soumissions ?

Quelques VOIX : Adopté.

M. POPE : Non, ce n'est pas adopté. J'ai posé une question raisonnable et je veux obtenir une réponse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas mon intention de modifier le mode actuellement en vigueur.

M. TAYLOR : F. X. Drolet, de Québec, a reçu $6,663.51, et je voudrais savoir si ces marchandises ont été achetées sur soumissions, ou si ce fournisseur a exigé les prix qu'il a jugé à propos ? Il y a ici 130 pieds de cordage à 50 cents du pied. C'est là un prix absolument ridicule.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On me dit que cet homme est mécanicien et que ce compte est tant pour de l'ouvrage qu'il a fait que pour des matériaux qu'il a fournis pour le steamer régulièrement.

M. TAYLOR : Cet ouvrage n'a pas été fait à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ne peut faire exécuter ces réparations à l'entreprise.

M. CASGRAIN : Quels sont les épiciers en gros de Québec à qui l'honorable ministre a demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On en a demandé à presque tous, mais il y a la maison Turner que je connais.

M. CASGRAIN : Une excellente maison. Vous dites que des soumissions ont été demandées à MM. Whitehead et Turner ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et partie de l'entreprise leur a été accordée.

M. CASGRAIN : Quelles sont les autres maisons de commerce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en avait vingt, parmi lesquelles figuraient MM. Coleman, Dion et Thibaudeau.

M. CASGRAIN : Dion et Coleman ne sont pas des épiciers en gros.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Coleman est épicier en gros.

M. INGRAM : Ces steamers transportent-ils des passagers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ceux qui font le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme en transportent.

M. INGRAM : Il y a là plusieurs montants pour les douceurs qui me paraissent bien extraordinaires, si ces steamers ne transporten que des passagers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a sur les steamers qui

font la traversée à l'Ile du Prince-Edouard un service de repas.

M. INGRAM : Ces steamers coûtent $452,526 ; mais que rapportent-ils ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En 1901-02, les revenus du " Minto " et du " Stanley " ont été de $11,308; cette année, ils ont été de $11,111.57 pour le " Minto " et de $4,178.40 pour le " Stanley ", soit un total de $15,289.

M. INGRAM : Ainsi, ces steamers ont coûté au département $450,000, et leurs recettes ont été d'environ $15,000. Le ministre des Finances approuve le principe de l'achat des approvisionnements mis en vigueur depuis plusieurs années par les deux partis ; mais je ne partage pas sa manière de voir à ce sujet. Toutes choses égales, le parti au pouvoir a parfaitement le droit d'accorder l'entreprise à un ami politique, du moment que des soumissions ont été demandées; mais il y a une grande différence entre cette conduite et celle de venir prétendre qu'ils ont acheté ces approvisionnements de leurs amis à des prix raisonnables. Le véritable principe consiste à commencer par demander des soumissions, puis, cela fait, et toutes choses égales, à accorder l'entreprise à un ami du parti. Quand le gouvernement s'éloigne de ce principe, il néglige les véritables intérêts du pays. Malgré la prétention émise par le député de Victoria que certaines personnes poussent le dévouement à l'égard du ministère de la Marine et des Pêcheries jusqu'à lui fournir les marchandises au-dessous du prix coûtant, quand vous vous donnez la peine d'étudier ces item—

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je n'ai jamais dit cela. J'ai limité mes remarques au port de Halifax, parce que je connais la respectabilité de ceux qui y fournissent ces articles.

M. INGRAM : Si l'honorable député veut bien regarder à la page P—26 du rapport de l'auditeur général, il y trouvera un grand nombre d'articles dont les prix sont trop élevés.

M. ROSS : Par qui ont-ils été fournis ?

M. INGRAM : Par Sanderson et Cie, de Charlottetown ; et par James Scott et Cie, d'Halifax.

M. ROCHE : Donnez les prix.

M. INGRAM : Je ne veux pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre, mais je vais en citer quelques-uns : deux boisseaux de bananes, $5.75 ; biscuits de choix, 15 livres, à 20 cents; biscuits de matelot, 384 livres à 7 cents ; biscuits pour le déjeuner et le dîner, 13¾ livres à 50 cents ; sucre et gaufres opéra, 1 douzaine, $5.50 ; cigarettes turques, deux boîtes, $4.75 ; fruits cristallisés, 20 livres à 60 cents ; figues en cordial, assaisonnement indien, olives farcies, truffes, et je pourrais en citer un grand nombre d'autres.

Quelques VOIX : Continuez.

M. INGRAM : Si les honorables députés sont disposés à m'écouter durant quelques heures, je suis prêt à continuer.

Quelques VOIX : Oui, continuez.

M. INGRAM : Les honorables députés veulent-ils m'écouter durant quelques heures.

Quelques VOIX : Oui, certainement.

M. INGRAM : Je suis prêt à me rendre à leur désir. Ce n'est pas pour cela que j'ai pris la parole ce soir. Je voudrais plutôt aider au ministre des Finances à faire voter les crédits, mais dans une autre circonstance je me ferai un plaisir de les satisfaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a mentionné le nom d'une maison de commerce respectable d'Halifax, et il a laissé entendre qu'elle se faisait payer des prix extravagants. Or, je connais les personnes qui font partie de cette société, et je suis bien persuadé qu'elles ne voudraient pas se permettre de réclamer autre chose que des prix raisonnables, et une enquête établira que j'ai raison de parler ainsi. Il ne convient pas aux honorables députés de laisser planer ainsi des doutes sur l'honorabilité d'une maison de commerce de réputation sans être en mesure de prouver ce qu'ils avancent.

M. COCHRANE : Le ministre des Finances croit-il que les contribuables de ce pays sont tenus de payer de pareilles friandises à ceux qui sont employés sur ces steamers? Pourquoi sommes-nous appelés à leur fournir des cigaretttes? Il n'y a pas là de quoi rire. Toute la question est de savoir de quel droit on fait payer ces douceurs aux contribuables canadiens ; et quand on insiste sur le prix payé pour le café, quelle est la réponse du ministre de la Marine et des Pêcheries? Il nous dit en riant qu'il ne boit pas de café de 30 cents. Je n'ai pas d'objection à ce que lui ou toute autre personne boive du café d'un prix excessif, pourvu qu'ils le paient avec leur argent; mais je ne crois pas que les contribuables soient obligés de fournir aux équipages de ces navires les produits les plus recherchés qui se trouvent sur le marché——

Une VOIX : Adopté.

M. COCHRANE: Non, ce n'est pas adopté; et les honorables députés feraient aussi bien de se taire. Je représente un comté dans cette Chambre, et je n'ai pas l'intention de me laisser intimider par leurs cris. J'étais à demander de quel droit on pouvait exiger des contribuables de ce pays qu'ils fournissent des douceurs à ceux qui conduisent les navires qui font le service du Saint-Laurent et de l'Atlantique? Nous n'avons pas d'affaires à leur fournir des cigarettes, des eaux minérales et autres douceurs du même genre. Ce n'est pas tant le ministre des Finances que je blâme ce soir, car il n'était

pas dans la Chambre à cette époque, mais je dois lui dire qu'il préconise en ce moment un système bien différent de celui qui était préconisé par son parti dans l'opposition. Si ce système était mauvais quand nous étions au pouvoir, il ne peut prétendre qu'il est bon aujourd'hui? Les membres de la droite font exactement ce qu'ils ont flétri avec tant de rigueur dans le passé. Ils sont donc doublement coupables—plus que cela, ils sont hypocrites. Ainsi, le directeur général des Postes se rappellera ce qu'il disait dans l'opposition——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Répétez ce que j'ai dit.

M. COCHRANE : Je ne voudrais pas me servir dans cette Chambre d'un pareil langage. Nous ne sommes jamais descendus jusqu'au point de critiquer le lavage des napperons et autres choses du même genre à la résidence du gouverneur, quand j'y ai été invité à dîner et que j'ai contribué à les salir. On nous demande de fournir des friandises aux équipages de ces steamers. Nous dépensons des milliers de dollars pour l'achat de ces friandises dont le contribuable ordinaire doit se priver. En ma qualité de représentant d'un comté rural, je proteste contre cette dépense destinée à l'achat d'articles superflus que la majeure partie de mes électeurs ne peuvent se procurer pour leurs propres familles. Il est temps que ce gaspillage finisse. Parce que nous avons commis des erreurs dans le passé, s'ensuit-il que cette administration composée d'hommes d'affaires, comme ils se plaisent à s'intituler dans tout le pays, doive faire la même chose?

M. RICHARDSON : On nous a dit et répété au cours de la discussion que ces prix devraient être raisonnables puisqu'ils avaient été certifiés comme tels par les employés du gouvernement, et on nous a mis au défi d'indiquer un seul cas dans lequel ils étaient trop élevés. Que l'on me permette de citer quelques item que je trouve à la page P—22 du rapport de l'auditeur général. Je trouve à la première ligne, parmi les articles fournis au steamer "Minto," 985 livres de bœuf à 10 cents ; dix couples de poulets à $1 ; 79 livres de mouton à 12 cents. Les représentants de Summerside peuvent dire si ces prix sont raisonnables ou non. Le bœuf à 10 cents la livre ; les œufs à 25 cents la douzaine ; la poudre à pâte "Royale", à 55 cents, un article qui se vend 25 ou 30 cents; deux douzaines de boîtes de sardines à $4.90 la douzaine ; deux caisses de boîtes de saumon à $7.75 ; du vinaigre à 75 cents le gallon. Tout le monde sait que l'on peut se procurer le meilleur vinaigre canadien pour 40 cents le gallon, tout en permettant au commerçant en détail de réaliser un joli profit. Nous avons donc la preuve complète sur toute la ligne que ces employés ne sont que des instruments aux mains de personnages plus puissants et qu'ils peuvent certifier n'importe quoi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette imputation est très grave. Les prix dépendent beaucoup des circonstances dans lesquelles les marchandises sont ordonnées. On ne peut en arriver à une conclusion exacte à la simple lecture des chiffres qui figurent dans le rapport de l'auditeur général, sans connaître les circonstances. Quand à ces friandises, je sais dans quelles circonstances on a acheté ces cigarettes qui ont coûté $2 ou $3 ; quant aux autres articles, ce sont ceux qui figurent sur la table de n'importe quel buffet de chemin de fer, dans ce pays. Vous trouverez des sauces indiennes et autres choses de ce genre dans n'importe quel restaurant, et elles ne constituent pas des articles extraordinaires sur un navire qui transporte des passagers.

M. COCHRANE : Ils ne transportent pas de passagers.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Ce ne sont pas des articles de luxe dans le sens que l'honorable député veut leur donner.

M. RICHARDSON : J'ai cité les prix d'articles que l'on achète ordinairement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député qui a précédé mon honorable ami a parlé de ces articles de luxe.

M. RICHARDSON : Il y a là 985 livres de bœuf à 10 cents, et l'on me dit que l'on aurait pu l'acheter à 6 ou 7 cents la livre. Douze cents pour du mouton est certainement trop cher.

M. INGRAM : Voudrait-on prétendre que l'on ne peut acheter le sucre en grande quantité pour moins que 5 cents la livre ? Cependant, je vois ici qu'une maison de commerce l'a vendu à ce prix, ce qui est beaucoup trop cher. Le thé, le café et le sucre sont des articles qui pourraient être achetés en grandes quantités puis distribués à ces différents navires suivant leurs besoins. Je comprends que l'on puisse payer à certains endroits des prix très élevés pour des articles périssables, comme les bananes, mais quant aux articles d'un commerce général, ils devraient être achetés en grande quantité et par soumission. Qu'importe ce qui s'est fait dans le passé, c'est le système actuel qu'il faut changer. On a eu tort d'agir de cette manière dans le passé, et il n'existe aucune raison pour laisser subsister ces abus. Du moment que le gouvernement modifiera le système actuel, les plaintes que l'on a fait entendre ce soir n'auront plus leur raison d'être. Mais, à l'heure actuelle, la critique est permise. Il est dans l'intérêt du pays qu'un changement ait lieu sous ce rapport.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances a peut-être raison de dire que les circonstances dans lesquelles ces marchandises sont achetées ont beaucoup à faire avec les prix payés. Mais quand je vois

qu'à Québec on a acheté 982 livres de sucre à 5 cents, puis 349 livres à 5 cents et demie, et 296 livres d'un autre épicier au même prix, il me parait bien évident qu'il y a quelque chose de défectueux dans tout cela. On doit pouvoir se procurer le sucre à bien meilleur marché à Québec que dans l'ouest d'Ontario. Or, il est à ma connaissance personnelle qu'il y a un an passé—quand ces comptes ont été faits—on a vendu du sucre aux agriculteurs de l'ouest d'Ontario, à 35 milles de Toronto, après avoir payé le transport par eau et par chemin de fer, et réalisé un profit pour quatre cents la livre. C'était du sucre granulé de première qualité, et celui qui est mentionné ici ne peut être meilleur. Il est donc évident que pour ce seul article, le prix en est de 25 à 30 pour 100 plus élevé que la valeur actuelle, comme l'a fait remarquer le député de Jacques-Cartier. Quant à un grand nombre d'autres articles, il peut exister des différences. Le député de Grey (M. Richardson) a parlé de la poudre à pâte. Le prix de cet article varie. Quant au vinaigre, son prix est bien établi. Mon honorable ami a raison de prétendre qu'il pouvait être livré à bord du steamer pour 30 à 40 cents le gallon, et il est vraiment extraordinaire de trouver ici dix gallons de vinaigre à 75 cents, ou cinq gallons à 60 cents. Prenons maintenant un autre article dont la valeur est bien connue—l'eau potable. A Charlottetown, le gouvernement a payé 50 cents le mille gallons, tandis qu'à Gaspé il a payé 50 cents le cent gallons. La différence dans les conditions aux deux endroits ne peut être suffisante pour justifier un prix dix fois plus élevé dans un endroit que dans l'autre. On doit pouvoir se procurer de l'eau potable à aussi bon marché à Gaspé qu'à Charlottetown.

Le MINISTRE DES FINANCES : A Charlottetown il y a un aqueduc, tandis qu'il n'en existe pas à Gaspé, ce qui fait toute la différence.

M. HENDERSON : Et à un autre endroit on fait payer 700 gallons d'eau au prix de 50 cents le cent gallons. Ailleurs elle est vendue à la tonne, à des prix variant entre $1.12, 65 cents et 56 cents la tonne, c'est-à-dire à un prix presque double dans un cas, bien qu'il semble exister aucune différence dans les conditions. Il est donc évident qu'il y a là quelque chose de défectueux. Je ne veux accuser personne d'avoir fourni de faux certificats. Mais il y a tant de choses dans le rapport de l'auditeur général dont le lecteur ordinaire ne peut se rendre compte, que la question mérite d'attirer l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries ; et comme il arrive à la tête de ce département, j'espère qu'il va y apporter des changements qui nous exempteront de critiquer ces comptes comme nous avons dû le faire ce soir, quand ses crédits seront de nouveau soumis à la Chambre.



M. TAYLOR : Le ministre de la Marine et des Pêcheries déclare qu'en dépit de tout ce qui vient d'être dit, il entend continuer le même système. En arrivant au pouvoir, le gouvernement actuel s'est proclamé un gouvernement d'hommes d'affaires et a prétendu tout conduire d'après des principes d'affaires. L'honorable ministre connaît-il quelque chose de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario ? Je n'en doute pas, car le bureau principal de cette compagnie se trouve dans la ville qu'il habite. Cette compagnie possède une flotte, tout comme le ministre qui est chargé de l'entretien des navires de l'Etat. Aurait-il objection à adopter les même méthodes que cette compagnie?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, si elles sont bonnes.

M. TAYLOR : Cette compagnie doit voir à l'entretien de ses navires et elle connaît le prix de tous les articles dont ils ont besoin. Va-t-elle pour cela s'adresser aux marchands de détail des différentes villes ? Non ; elle demande des soumissions et achète tout ce qu'il lui faut pour en faire la distribution à chaque navire. Le ministre de la Marine a sous sa direction huit ou dix navires qui consomment de grandes quantités de provisions et cela ne l'empêche pas d'acheter des marchands de détail à des prix exorbitants. Quelqu'un a mentionné le nom de M. Scott, d'Halifax, et nous a dit que c'était un marchand respectable qui ne voudrait pas demander plus que le prix du marché. Permettez-moi de citer quelques articles : 25 livres de riz à 7 cents la livre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où voyez-vous cela ?

M. TAYLOR : Dans le rapport de l'auditeur général, page P-19.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est le prix ordinaire à Halifax.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et c'est le prix ordinaire pour le riz de première qualité.

M. TAYLOR : Il y a encore 25 livres de raisin de Corinthe à 12 cents, et tout le monde sait qu'on peut en acheter au détail trois livres pour 25 cents.

A la page P-17, Charles F. Francis et Cie, Saint-Jean, des haricots à $1.95 le boisseau et des pois à $1.95 le boisseau. Tous les cultivateurs du pays vous diront que ces prix sont excessifs. Si le gouvernement achetait ces marchandises en gros et les distribuait à ses navires, il pourrait les obtenir à bien meilleur marché, et il en sera de même pour une foule d'autres articles tel que le sucre, le riz, la farine, etc.

M. TOBIN : L'honorable député n'ignore pas que l'an dernier——

M. TAYLOR : Quand j'aurai fini mon honorable ami pourra me répondre et me poser toutes les questions qu'il voudra. Même s'il désire me poser une question à présent je n'y ai pas d'objection.

M. TOBIN : L'honorable député sait-il que l'an dernier les haricots se vendaient en gros de $1.80 à $2 le boisseau, selon la qualité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas actuel, il n'a été acheté qu'un boisseau de pois et un boisseau de haricots.

M. TAYLOR : Et on a payé $1.95. L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Tobin) est incapable d'indiquer un endroit où ces articles se vendaient au prix qu'il vient d'indiquer.

M. TOBIN : J'en ai acheté moi-même à ces prix.

M. TAYLOR : Je conseillerais à l'honorable député de se renseigner auprès de son voisin, le député d'Essex, qui en connaît quelque chose.

M. STEPHENS : L'automne dernier les haricots étaient expédiés du comté de Kent à $1.75 le boisseau, les cultivateurs les vendaient de $1.50 à $1.60.

M. TAYLOR : Quoi qu'il en soit, je demande au gouvernement de conduire les affaires du pays en hommes d'affaires, comme il avait promis de le faire. Je lui demande d'adopter la méthode suivie par la compagnie de navigation du Richelieu et toutes les compagnies de navigation qui ont de gros navires à approvisionner. Elles achètent leurs provisions par soumissions, au prix du gros. Le gouvernement n'est pas excusable d'aller s'adresser aux petits magasins de détail ici et là, et de payer deux fois plus cher. Il n'y a pas un seul membre du cabinet qui paie pour sa propre maison les prix qui sont mentionnés ici pour l'approvisionnement de ces steamers. Tous les membres de la droite savent comme moi que quelques-uns des prix mentionnés sont exorbitants et personne ne voudrait payer pour lui-même ce que l'Etat paie pour l'entretien de ses navires.

M. REID (Grenville) : J'aurais une question à poser à l'honorable ministre des Finances. Quelque temps après son arrivée au pouvoir le gouvernement a adopté le système de demander des soumissions pour les fournitures à ses navires le long du Saint-Laurent. Ce système fut en vigueur pendant une couple d'années puis abandonné. Depuis cinq ou six ans les provisions sont achetées aux marchands de détails le long de la ligne et, d'après ce que je comprends, l'agent du gouvernement à l'endroit où les achats sont faits, certifie les comptes en disant que les prix sont " justes et raisonnables ", mais le ministre sait que ce fonctionnaire reçoit ses instructions du département qui l'emploi, il a acheté ses marchandises d'un certain marchand de l'endroit, et il sait aussi que s'il ne certifiait pas les comptes il serait remercié de ses services dans les vingt-quatre heures, car il n'y a pas le moindre doute que ce marchand lui ferait donner son congé.

Le sous-ministre ne permettrait pas à un fonctionnaire de trouver à redire aux comptes présentés. Je me demande pourquoi le ministre des Finances a changé le système de soumissions pour en revenir à cette méthode dont on se plaint généralement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache pas qu'il en soit ainsi. A tout événement, le ministère de la Marine et des Pêcheries doit régler toutes ces question. Je crois, cependant, qu'on a suivi la pratique établie.

M. REID (Grenville) : Je n'ai pas dit qu'on avait changé cette pratique.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a déclaré qu'on n'a pas observé cette coutume, lorsqu'il s'est agi de certains travaux. Je crois réellement qu'il se trompe. Quant à ce qu'il a dit au sujet des fonctionnaires en charge des travaux, sa déclaration est remarquable, en vérité. J'espère qu'elle ne peut s'appliquer au gouvernement précédent, mais, dans tous les cas, j'affirme qu'on ne saurait accuser le gouvernement actuel. L'honorable député a déclaré qu'un fonctionnaire de l'Etat est obligé de certifier comme exacts des comptes falsifiés, et cela sous peine d'être remercié de ses services. Il semble traiter cette question à la légère et ne l'envisager qu'au point de vue où il se serait placé si ses amis, les conservateurs, étaient encore au pouvoir. C'était la règle suivie par l'ancien gouvernement. J'ose croire que ce fait ne s'est pas produit sous le gouvernement précédent, mais je puis déclarer que ce n'est pas là la ligne de conduite que nous suivons, aujourd'hui. Je suis convaincu que le fonctionnaire qui ferait remarquer à son chef que les factures sont majorées, recevrait des félicitations pour avoir exécuté son devoir. Mais laisser entendre qu'un fonctionnaire d'un ministère public serait obligé de certifier comme exacts les comptes inexacts, c'est agir d'une manière injuste, et je suis persuadé que l'honorable député, après avoir réfléchi suffisamment, constatera lui-même qu'il n'avait pas raison de parler comme il l'a fait. Cette accusation est injuste à l'égard des fonctionnaires auxquels il a fait allusion et qui doivent leurs fonctions à l'ancien gouvernement. Je sais parfaitement que si on leur demandait de certifier comme étant exactes des factures qui, d'après eux, sont majorées, ces employés auraient assez de cœur et d'énergie pour laisser là leur emploi plutôt que de consentir à une indignité semblable.

M. REID (Grenville) : Je ferai remarquer au ministre des Finances que sous l'ancien gouvernement, sauf au cours des dernières années que les conservateurs ont eu le pou-

voir, l'auditeur n'était pas obligé d'exiger tous ces détails. Ce n'est qu'après avoir constaté que les prix indiqués aux factures étaient plus élevés qu'ils ne devaient l'être, à son avis, que ce fonctionnaire de l'Etat a insisté pour obtenir cette espèce de certificat relativement à ces différents comptes. Je sais parfaitement que les fonctionnaires désignés pour faire exécuter certains travaux, ont apposé leur signature au bas de certains comptes, dans la crainte que, s'ils refusaient de se plier à ces exigences, ils seraient remerciés de leurs services. On dit à ces employés d'acheter de tel ou tel marchand, et je sais qu'ils peuvent se procurer pour eux-mêmes des articles semblables à meilleur marché, et des mêmes marchands. Je ne blâme pas ces fonctionnaires, car leur situation est en jeu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour ma part, je condamnerais ces employés. Un fonctionnaire qui certifiera que tel ou tel montant dû est juste et raisonnable, quand il sait que cela n'est pas vrai, n'a plus le droit de faire partie de l'administration.

M. REID (Grenville) : Comment ce fonctionnaire pourra-t-il le savoir ? Le ministre des Finances affirme-t-il que si l'on accusait devant lui un fonctionnaire d'avoir refusé de certifier certaines factures, ce dernier ne serait pas sacrifié et renvoyé du service ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sa destitution serait certaine s'il ne s'opposait pas à ces comptes.

M. BUREAU : L'honorable député demande comment le fonctionnaire peut savoir que les factures sont majorées. Mais il vient de dire que cet employé peut acheter pour lui-même des articles semblables, à meilleur marché que le prix que le marchand réclame du gouvernement ; par conséquent, cet employé se trouve à certifier comme exacte une facture où il est fait mention d'articles dont le prix est majoré pour le gouvernement.

M. BIRKETT : L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) a déclaré, dès la reprise de la séance, qu'on avait acheté une certaine quantité de quincaillerie pour laquelle on a payé 20, 25, 30 et 40 pour 100 de plus que la valeur réelle de ces articles. J'ai cru d'abord que cette affirmation était exagérée ; cependant, poussé par la curiosité, j'ai consulté le rapport de l'auditeur général, et j'ai pu constater que mon honorable ami n'avait pas forcé la note, loin de là. A la page P—9, je trouve qu'on a payé trois cents la livre, 8,780 livres de fer ordinaire qui, vendu en quantité aussi considérable, n'aurait coûté chez les marchands de gros que $1.95 ou que $2.10 à $2.25 chez les marchands de détail ayant une clientèle assez nombreuse. On a acheté cet article à Québec, et les prix que je cite sont ceux du marché d'Ottawa.

M. REID (Grenville).

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quel est le nom de ce marchand de Québec ?

M. BIRKETT : F. X. Drolet. Voici un autre item se rapportant à l'achat de 994 livres de zinc, à 15 cents la livre. A l'époque ou l'on achetait ce zinc, celui-ci ne coûtait que 6½ cents la livre. Je parle de choses que je connais. Cet article coûte plus cher maintenant, si l'on tient compte de son prix moyen depuis trois ans ; on le vend, à l'heure qu'il est, 7 cents la livre. Si l'on achète cet article d'un tory, on ne paie que 7 cents. Le fer coûte plus cher maintenant qu'au cours des trois dernières années. On peut acheter, chez n'importe quel marchand de détail d'Ottawa, cet article pour $2.25 les cent livres. Je puis vendre n'importe quelle quantité de ce fer pour $2 les cent livres. Je constate que le gouvernement paie 3 cents la livre. On a aussi payé 40 cents la livre pour 90 livres du métal désigné sous le nom de " magnolia ". Il n'y a qu'une espèce de ce produit, mais on peut en acheter la quantité que l'on veut, en payant 22½ cents la livre. Je puis parler aussi de l'acier servant à la fabrication des machines, et dont on a acheté 771 livres à 6 cents la livre. C'est le prix que les marchands de détail demandent pour cet article. Je ne puis désigner, parce que je ne la trouve pas indiquée ici, l'espèce d'acier en question, mais on prend comme moyenne l'acier mesurant ¾ de pouce, et tous les marchands de détail ne demandent que $3 les cent livres. Je pourrais parcourir toute cette liste et signaler un grand nombre de faits semblables. A mon avis, j'ai démontré de façon à convaincre la Chambre que le gouvernement dépenses inutilement les deniers publics, par le fait seul qu'il ne demande pas de soumissions, lorsqu'il s'agit d'acheter les articles dont je viens de parler. Je ne veux pas dire, ainsi que l'ont affirmé certains députés, que les chefs des différentes divisions du service civil déclarent que les factures qu'on leur soumet sont exactes, sans s'être informés, au préalable, si chaque item de ces comptes n'est pas surchargé. Il est probable que ces fonctionnaires agissent simplement suivant les annonces publiées dans les journaux. Je m'attends à ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries me réponde que c'est une fabrique de machines qui a fourni les articles en question. Admettons le fait, mais cela n'empêche pas que la fabrique qui a fourni ces articles a réclamé les prix que je viens d'indiquer. Il ne s'agit pas du travail des ouvriers ici, puisqu'on a payé ces derniers 35 cents de l'heure pour 2,369 heures de travail exécuté. J'ai indiqué le coût actuel de ces articles, et cela m'a permis de faire connaître la moyenne du prix qu'il aurait fallu payer pour acheter les mêmes marchandises chez n'importe quel marchand en détail de quincaillerie du Canada.

L'honorable M. TARTE : M. le président, je constate que je n'exagérais aucunement, en disant, dès le commencement de ce débat, que si l'on adoptait un système quelconque devant permettre aux différents ministères de demander des soumissions, cela représenterait pour le pays une économie de 25 à 30 pour 100. Je ne veux mentionner —qu'on le remarque bien—aucun ministère en particulier je fais part à la Chambre de ce que l'expérience m'a appris. Je n'ai pas voulu de cette méthode, lorsque j'ai pris la direction du ministère des Travaux publics.

A cette époque, on achetait à droite et à gauche, tout comme le fait, aujourd'hui, le ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous avons ouvert un magasin à Ottawa même, et cela nous a permis d'épargner de 30 à 40 pour cent sur les marchandises dont nous avions besoin. Ce système n'est pas parfait, mais tel qu'on l'applique, il nous permet de réaliser de 30 à 40 pour cent de bénéfices. L'honorable ministre vient de prendre la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, et je lui conseillerais d'adopter cette règle pour l'administration de cette partie du service civil. Qu'il ouvre des magasins, qu'il demande des soumissions, non pas nécessairement par la voie des journaux, mais en s'adressant aux marchands de gros, ainsi que le font les grandes compagnies. Je n'irai pas jusqu'à dire, comme certains députés l'ont affirmé, que le gouvernement doit toujours demander des soumissions pour l'exécution de tous les ouvrages publics. Mais si nous suivions la règle dont je parle, nous pourrions acheter des marchands en gros, à 25 ou 30 pour 100 d'économie, les articles dont nous aurions besoin, en n'importe quel temps. J'insiste spécialement sur ce point—et je ne suis animé d'aucune dispostion malveillante à l'égard de l'honorable ministre—et je dis qu'il devrait ouvrir des magasins pour permettre aux fonctionnaires chargés du gréement des différents bateaux du ministère de la Marine et des Pêcheries, d'approvisionner ces navires à même ces magasins. En agissant ainsi, il aurait la haute main sur les dépenses de son ministère, lesquelles ne sont pas suffisamment surveillées maintenant. Avant de terminer ces remarques, je veux déclarer que je ne partage pas l'opinion des députés qui ont prétendu qu'on ne devait pas accorder certaines faveurs aux fonctionnaires de l'Etat. J'ai eu à m'occuper de ce détail, lorsque je remplissais les fonctions de ministre des Travaux publics. Le chef et les autres capitaines des navires qui composent la flottille du ministère de la Marine et des Pêcheries consacrent sept ou huit mois de l'année à cette navigation continue. Ils ont droit à certaines douceurs. A ce propos, j'ai questionné le président et le gérant du Pacifique afin de connaître la règle qu'ils suivaient. Ils m'ont répondu que, dans des cas semblables, ils faisaient distribuer des eaux minérales, " Apollinaris " et autres, aux employés de cette compagnie. Il va sans dire que les cigarettes étaient du supleflu dans cette distribution. Il semble que les eaux gazeuses et autres boissons du même genre devraient être fournies aux fonctionnaires publics dans les circonstances dont je parle.

Le gouvernement n'a pas besoin d'être mesquin, car notre pays est très important et se développe tous les jours. Traitons les employés publics comme nous voudrions être traités nous-mêmes. Ce sont des gens qui méritent des égards, mais encore faut-il observer une certaine réserve. Si le ministre veut prendre note de ce que je lui ai suggéré, dans un esprit sincère, je crois qu'il pourra en tirer certains avantages. A tout événement, il est certain qu'en adoptant la méthode que je viens de suggérer, nous pourrons épargner de 25 à 30 pour cent sur les achats que dépendent de ce ministère. J'ai adopté ce système, il y a un an ou deux, lorsque j'étais à la tête du ministère des Travaux publics, et j'ai constaté qu'on s'en trouvait bien, non seulement au point de vue de l'économie, mais encore au point de vue du service.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a-t-il présenté au comité, ou a-t-il sous la main un tableau indiquant ce que coûte, par jour, chacun des employés qui se trouvent à bord des navires de l'Etat—je parle des rations et de la paie ? On devrait préparer régulièrement cet état qui serait soumis à la Chambre en temps utile.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Chaque homme nous coûte 33 cents et une fraction par jour.

M. REID (Grenville) : Je voudrais répéter au ministre des Finances, à propos de ce système qui consiste à demander des soumissions, que, peu de temps après l'arrivée des libéraux au pouvoir, ces derniers ont demandé des soumissions pour l'approvisionnement de la flottille du Saint-Laurent. On n'indiquait pas la quantité de chaque article; on mentionnait seulement l'espèce de marchandises qu'il fallait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous discutons le budget du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. REID (Grenville) : Peut-être, mais je signale le fait qu'on a modifié ce système en ce qui se rapporte aux canaux du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit maintenant des estimations du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. REID (Grenville) : Avant cela, on achetait de la même façon tout ce qu'il fallait pour ce ministère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas ce dont il s'agit maintenant.

M. REID (Grenville) : C'est le même principe que vous appliquez. L'honorable ministre prétend qu'aucun fonctionnaire du gouvernement ne devra certifier une facture quelconque, s'il ne croit pas que celle-ci est juste. Voyons ce que l'expérience nous enseigne. J'avoue que ce fait ne se rapporte pas directement au ministère de la Marine, mais je veux soulever une objection qui s'impose d'elle-même. A propos des travaux qui devaient se faire dans les canaux du Saint-Laurent, on avait pris l'habitude de demander des soumissions par la voie des journaux ; les prix demandés alors devaient servir de base aux fonctionnaires chargés de vérifier les comptes ; le gouvernement a abandonné cette pratique. Ainsi, on constate que M. Stewart, surintendant du gouvernement à Cardinal, paie 21 cents le pétrole ; s'il se rendait à cinq milles plus loin, du côté de l'est, à Iroquois, il aurait cet article pour 18 cents, et il ne lui en coûterait rien pour le transporter à Cardinal. Mais on ordonne aux fonctionnaires chargés de faire les achats de s'adresser à certains marchands, dans chaque ville ou village, et si les employés en question refusaient de certifier les comptes présentés, ils seraient destitués immédiatement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'idée que mon honorable ami se forme d'un gouvernement libéral, est tout à fait erronée.

M. REID (Grenville) : Les faits prouvent que j'ai raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout. L'honorable député prétend que si le comptable refuse de reconnaître comme exacte une facture frauduleuse, on le remerciera de ses services. Aucun fait ne prouve l'exactitude de cette affirmation. Qu'il nous cite un seul cas où un employé a, pour cette seule raison, perdu la position qu'il occupait dans le service civil. L'honorable député ne voulait peut-être pas aller aussi loin ; ses remarques, cependant, sont de nature à laisser croire au public que les comptables qui certifient les créances ne remplissent pas leur devoir d'une manière indépendante, mais que le gouvernement les force à déclarer comme étant exacts des comptes frauduleux. Sans doute, mon honorable ami n'avait pas l'intention d'affirmer un fait semblable, mais c'est la conclusion logique qui s'impose à l'esprit de celui qui examine ce qu'a dit l'honorable député.

M. REID (Grenville) : Je n'ai pas dit que les fonctionnaires certifiaient des factures majorées ou fausses ; j'ai déclaré simplement que ces employés se trouvaient dans l'obligation d'accepter les factures des personnes qui fournissaient tel ou tel article au gouvernement, et qu'ils étaient forcés de s'en rapporter à la parole des vendeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si un fonctionnaire déclare, sous sa signature, qu'un compte est juste et raisonnable, ce certificat est vrai ou il ne l'est pas.

M. FIELDING.

M. THOMSON (Grey-nord) : Le ministre des Finances doit savoir que le représentant du comté où s'exécutent ces travaux, s'il est partisan du gouvernement, indique au fonctionnaire préposé à l'achat des différents articles dont on a besoin, le marchand qui devra lui fournir ces marchandises. L'employé n'a pas l'embarras du choix ; il se rend chez la personne désignée et il ne lui reste plus qu'à certifier la facture, du moment qu'il a reçu les marchandises achetées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans s'occuper de savoir si les factures sont exactes ou non ?

M. THOMSON (Grey-nord) : Comment le fonctionnaire pourra-t-il se rendre compte de cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est précisément ce qu'il doit rechercher.

M. THOMSON (Grey-nord) : Ce fonctionnaire n'a pas de discrétion à exercer dans ce cas. L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett), qui est lui-même marchand de quincaillerie, nous dit que si l'on achète du zinc à 15 cents la livre, on se trouve à payer le double du prix exigé d'ordinaire ; si l'on examine toutes ces factures, on constate que le gouvernement paie de 100 à 150 pour 100 de plus qu'il ne lui faudrait débourser, s'il achetait ces articles des marchands en détail ; mais l'employé public doit acheter ce qu'il faut du marchand que lui a désigné le représentant du comté, si ce député est libéral, cela va sans dire. L'honorable représentant de Kent (M. Stephens), peut, sans doute, corroborer ce qu'a affirmé le député d'Ottawa (M. Birkett).

M. STEPHENS : L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) a mentionné le prix du fer et il a prétendu que ce dernier avait été fourni par un fabricant de machines. A mon sens, l'ouvrage auquel ont servi ce fer et cet acier a été fait dans les ateliers de ces ouvriers qui ont réclamé le paiement de leur travail et du coût des matériaux fournis. C'est la coutume suivie dans ces ateliers. Plus le fer est mince, plus il coûte cher. C'est sans doute le prix de ce fer qu'a mentionné l'honorable député.

M. BIRKETT : Les prix que j'ai indiqués ne sont-ils pas ceux du marché ?

M. STEPHENS : Nous ne savons pas s'il s'agit du fer ordinaire ou du fer de Suède ou de Norvège.

M. BIRKETT : Le fer de Suède se vend plus cher que cela, et nous savons que les marchands de Québec n'ont pas l'habitude de vendre leurs marchandises au-dessous du prix coûtant.

M. STEPHENS : Nous ne savons pas s'il s'agit de fer à cornière ou du fer rond.

M. BIRKETT : Cela ne fera pas une différence sensible.

M. STEPHENS : Ordinairement, le fer à cornière coûte plus cher que le fer carré ou que le fer rond.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je vois ici qu'on a acheté 761 livres d'acier à machines, au coût de 6 cents la livre. N'a-t-on pas payé 100 pour 100 trop cher l'article en question ?

M. STEPHENS : Il faut peut-être tenir compte du coût de la main-d'œuvre, et, dans ce cas, ce prix n'est pas trop élevé.

M. THOMSON (Grey-nord) : La main-d'œuvre est toujours payée séparément.

M. STEPHENS : Vous ne pouvez trouver dans le rapport de l'auditeur général une raison quelconque qui confirme vos dires.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces factures se rapportent à certaines marchandises qu'on a achetées, il y a deux ans, du moins pour une certaine quantité, et je ne crois pas qu'on puisse se rappeler les prix du marché à cette époque. Le rapport de l'auditeur général se trouve tellement condensé qu'il nous est impossible presque, aujourd'hui, d'y trouver la raison de telle ou telle dépense du genre de celle qui nous occupe maintenant. Je ne connais pas le commerce de quincaillerie autant que lorsque j'étais commis chez un quincaillier. Il n'en est pas ainsi de l'honorable représentant d'Ottawa (M. Birkett), et il sait parfaitement que le fer de Suède coûte beaucoup plus cher que le fer ordinaire. Dans son rapport, l'auditeur général ne peut tenir compte de tous ces détails, et il est permis de croire qu'il s'agit ici de fer de Suède et non pas de fer commun.

Lorsqu'on a examiné ces factures, il y a deux ans, un détail de ces comptes nous a semblé mystérieux ; cependant, après examen, nous avons constaté qu'il se rapportait à un autre article. L'honorable député de Leeds, en discutant, l'autre soir, les estimations du ministère des Douanes, a dit qu'on avait soldé des factures scandaleusement élevées, et je lui ai promis alors de m'enquérir du fait. Nous avons un fonctionnaire qui, depuis nombre d'années, est à l'emploi du ministère ; je lui ai demandé, l'autre jour, de me fournir des explications à propos des observations qu'on avait faites ici. Je dois dire que M. Bleakney, le fonctionnaire en question, m'a donné des renseignements tout à fait satisfaisants. Je lui ai demandé pourquoi il s'était rendu chez tel marchand plutôt que chez un autre, vu que je ne lui avais pas indiqué de magasin en particulier. Il m'a répondu qu'il avait reçu de mon secrétaire particulier une lettre lui disant que tel marchand devait remplir, en partie, la commande du ministère ; il a ajouté qu'il n'avait pas voulu acheter de ce marchand une quantité considérable des articles dont on avait besoin, parce qu'il pouvait se les procurer à meilleur marché ailleurs. Je lui ai demandé s'il examinait ainsi toutes les factures qu'on lui présentait, et il me répondit dans l'affirmative. J'ai raison de croire que les autres fonctionnaires suivent cette ligne de conduite. Encore une fois, il nous est impossible d'en arriver à une conclusion juste et raisonnable, si nous ne consultons que le rapport de l'auditeur général. Il me semble que certains item, comme celui se rapportant à l'achat de sucre, sont un peu chargés. Pourtant, je ne puis dire ce que valait cette denrée, il y a deux ans. Le prix du sucre varie, et il en est ainsi de celui du fer et de l'acier.

M. BIRKETT : Depuis combien d'années?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ignore, mais je sais que nous avons dû augmenter considérablement la moyenne des prix.

M. BIRKETT : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, car pour le fer et l'acier, dans certains cas, les factures étaient de 50 pour cent plus élevées. Alors comment opérer des réductions? Je suis certain que, en ce qui concerne le ministère des Douanes, on constatera que les prix payés pour chaque article sont justes et raisonnables.

M. BIRKETT : Je ne veux pas représenter sous un faux jour les factures que je trouve dans le rapport de l'auditeur général. J'ai cité un item en particulier, parce que l'article actuel il se rapporte est unique, je veux parler du "magnolia". On a vendu cet article 17½ cents par livre de plus que le prix courant du marché, depuis trois ans, car la valeur de ce métal n'a pas varié. Quant au fer, il y a deux ans, je le vendais moi-même $1.05, et le cote du marché pour le fer comme pour l'acier n'a pas varié sensiblement, au cours des deux dernières années.

Le MINISTRE DE DOUANES : Oh ! oui.

M. BIRKETT : Pardon. Je vends du fer tous les jours. Je sais que le gouvernement modifiera telle ou telle déclaration à l'entrée en douane, suivant les renseignements qui lui sont fournis par l'"Iron Age," qui est sa seule autorité. Il vaudrait autant prendre nos renseignements dans les feuilles quotidiennes. On peut acheter des manufacturiers du fer à un prix quelconque; mais le seul renseignement que peut nous fournir l'"Iron Age" se rapporte au prix de détail de cet article. Cependant, les fonctionnaires des douanes, non seulement ici, mais dans toutes les autres villes du pays, considèrent ce journal comme faisant autorité tout autant que la bible elle-même. En cela, ils se trompent grandement. Les prix que j'ai cités relativement au fer et à l'acier sont parfaitement exacts. L'honorable député de Kent n'a pas parlé du zinc qui se vend, aujourd'hui, ¼ cent ou ¾ de cent par livre plus cher que l'an dernier, et, il y a deux ans, cet article coûtait encore moins cher. Voici une facture où l'on exige 15 cents par livre de zinc acheté par le gouvernement, soit 100 pour 100 de plus que le prix actuel de cet

article, et jamais ce dernier n'a atteint ce prix sur notre marché. Quant au fer, j'ai indiqué la moyenne des prix. On prend comme type le fer qui mesure trois quarts de pouce ; le fer qui mesure de un seizième à 3-16e de pouce de moins que cela vaut 5 cents de plus par 100 livres, de sorte que le fer de petit volume coûte encore très cher.

L'honorable représentant de Kent a dit qu'il s'agissait probablement de fer importé de Suède. Les marchands de la province de Québec ne sont pas assez insensés pour envoyer des factures qui contiennent un item se rapportant à l'achat de 5,800 livres de fer, sans indiquer qu'il s'agit du fer de Suède. Ces comptes sont préparés de façon à ne pas trop surprendre les gens, et s'il s'agissait de fer ordinaire ce dernier ne nous coûterait que 5 ou 6 cents la livre. Le prix demandé pour l'acier est aussi de 100 pour 100 trop élevé, si l'on tient compte du tableau des prix. Lorsque j'ai parlé de cela d'abord, j'ai fait connaître ce qui servait de base à l'estimation du fer et de l'acier ; mais, si l'on s'en tient à la liste des prix établis, on constate qu'on a payé ce fer $1.05 trop cher, et la moyenne de la valeur de l'acier étant de 3 cents par livre, on s'est trouvé à payer 100 pour 100 de plus qu'on n'aurait dû payer.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai écouté attentivement les remarques de l'honorable député, parce que je sais qu'il est dans le commerce de quincaillerie ; cependant, après l'avoir entendu, je dois dire que j'ai perdu confiance—

M. BIRKETT : Que voulez-vous que j'y fasse ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Quand l'honorable député vient affirmer que le prix du fer et de l'acier n'a pas varié depuis cinq ou six ans, je ne puis accepter son opinion. Je sais qu'il n'y a pas très longtemps, ces prix ont varié de 25 pour 100 à 50 et même à 100 pour 100. L'honorable député doit connaître les variations du marché—

M. BIRKETT : L'honorable ministre se trompe complètement, car il y a trois ans, le fer se vendait meilleur marché qu'aujourd'hui.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ne parle plus que de trois ans, maintenant. J'étais certain de ne pas me tromper en remontant de six ou huit années en arrière, ainsi que mon honorable ami nous avait demandé de le faire. Peut-être l'augmentation du prix de cet article ne date-t-elle que de trois ans, mais, à tout événement, je me ferai un devoir d'étudier cette question, pour constater quand et comment nous avons dû acquitter les factures ainsi modifiées. On a donné beaucoup de commandes qui devaient être remplies huit ou dix mois après, et pendant ce temps, les prix ont pu augmenter de 50 pour 100, et même plus—



M. BIRKETT : J'ai dit que si le ministre voulait remonter de trois ans en arrière, il constaterait qu'alors le fer se vendait meilleur marché qu'aujourd'hui. Le prix de cet article change continuellement. Mais, lorsque mon honorable ami parle d'une hausse de 20, de 50 et de 100 pour 100, je lui rappellerai que le prix du fer n'a pas varié depuis 1878, alors qu'il fut tout d'un coup augmenté de 50 cents du cent livres. Le prix du fer monta parce qu'il fallut l'importer. Je suis cependant convaincu que il y a trois ans, le fer se vendait $1.85, en 1901, il avait atteint $1.92½, et l'an dernier, on l'achetait à $1.95. J'ai donc eu raison de parler de trois ans. Le ministre des Douanes nous a dit que l' "Iron Age" mentionnait le prix de cet article. Si un fonctionnaire du ministère des Douanes soutient que ce qui est blanc est noir, l'importateur doit prouver le contraire de ce qu'affirme cet employé. Si celui-ci refuse de se rendre aux demandes du marchand, ce dernier se trouve obligé de prouver le bien fondé de ce qu'il affirme—

M. RICHARDSON: Le ministre des Douanes nous a dit qu'il ne connaissait pas parfaitement les prix du marché du fer et de l'acier. Il doit connaître, cependant, tous les détails se rapportant au prix du sucre ; s'il veut se rappeler ce qui s'est passé il y a deux ans, il constatera combien l'honorable député de Halton s'est trompé, quant aux chiffres qu'il a cités. Il y a deux ans, le coût moyen du sucre granulé était moins élevé que celui qu'il nous fallait payer l'an dernier. Si l'on passe à un autre produit auquel l'honorable ministre doit s'intéresser spécialement, c'est-à-dire les biscuits, on constatera que les biscuits dits "de matelots" se vendent de 6 à 8 cents la livre. Le ministre comprendra combien il est important, au point de vue de la justice, d'exiger ces prix. Les biscuits mélangés se vendent 17 ou 18 cents la livre. A ce prix-là, on doit espérer obtenir un article de première qualité.

Je n'ai pas lu avant ce soir le rapport de l'auditeur général, et je constate qu'il contient des colonnes et des colonnes d'item qui ont coûté de 25 à 30 pour cent plus cher que l'on eût payé, si on avait demandé des soumissions. Le ministre des Finances nous a affirmé qu'il nous fallait accepter ces facteurs dès que les fonctionnaires des différents ministères certifiaient qu'elles étaient justes et raisonnables ; mais, évidemment, ce qui est juste et raisonnable pour des compagnies particulières, ne peut s'appliquer au gouvernement, sous ce rapport. Il est évident que ces employés connaissent ce qu'ils certifient, et la discussion qui vient de se faire, nous a permis de savoir d'une manière certaine que les commandes seront données à des amis du gouvernement. J'ignore si le pays sera satisfait de cet état de choses, mais il me semble que tout cela ne sera pas de son goût.

M. LAW : Comme je me suis occupé, durant trente ans, du commerce de thé et de café, l'opposition pourrait peut-être trouver que je partage son opinion, si je n'exprimais pas mes idées sur cette question. Il me semble tout à fait injuste de condamner l'achat de ces différents articles, tels qu'indiqués dans le rapport de l'auditeur général, sans connaître la qualité même de ces marchandises. Prenons le thé, par exemple. Nous avons en magasin, à l'heure qu'il est, du thé que nous vendons 10 cents la livre, mais il en est une autre espèce qui coûte 50 cents la livre. Il est donc bien important de connaître la qualité de l'article acheté. L'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (M. Tarte) a dit qu'on pourrait acheter, à Montréal, pour 30 cents la livre le meilleur café qu'on puisse trouver. Je ne dis pas que cela est contraire aux faits, mais si cette affirmation est vraie, je puis déclarer que le café coûte moins cher chez les marchands en détail de Montréal, que chez nos propres marchands en gros. Nous avons du café que nous achetons des marchands en gros de Montréal et qui nous coûte 32 cents. Je suis certain qu'on ne peut le vendre au détail au prix de 30 cents.

L'honorable M. TARTE: La prochaine fois que j'irai à Montréal, j'apporterai une livre de ce café à mon honorable ami.

M. LAW : Je ne dis pas que je n'ajoute pas foi à la déclaration de l'honorable député, mais si ce café ne coûte que 30 cents, la qualité doit en être médiocre.

L'honorable M. TARTE: C'est la meilleure qualité de café qu'on puisse trouver ; et je m'y connais, en fait de café.

M. LAW : Il y a encore de la poudre à pâte dont le prix varie de $2 à $6 la douzaine de boîtes. Comment les membres de la gauche peuvent-ils juger de la qualité de cet article, afin d'en établir le prix ? Quant au sucre, on sait que cette denrée est aux mains d'un syndicat et que, lorsque survient un changement dans les prix, les intéressés en sont avertis par télégramme, et ils peuvent ainsi augmenter ou diminuer le prix de cet article. On a parlé des fèves qui coûtent $1.60 et $1.95. En ma qualité de marchand en gros, je sais que $1.60, $1.95 ou même $2 ne sont pas des prix exagérés pour cet article, si on les compare aux prix payés par la population de l'ouest des provinces maritimes. Quant au raisin que l'on a payé 12 cents la livre, il faut remarquer qu'il y a une différence entre le raisin ordinaire et celui qu'on met en boîte. Je connais un peu la besogne de fournir des marchandises au ministère de la Marine et des Pêcheries. Malheureusement, je n'ai jamais eu l'occasion de remplir de fortes commandes ; toutefois, lorsqu'il m'est arrivé de leur vendre quelque chose, je n'ai jamais rencontré d'hommes aussi économes que les capitaines des navires de l'Etat ; personne ne pourrait leur vendre des articles au-dessus du prix du marché. L'honorable député de Northumberland pense que les capitaines et les équipages de ces navires sont trop bien traités. S'il avait mon expérience, il constaterait que ces personnes doivent acheter ce qu'il y a de mieux pour poursuivre leurs croisières, et je ne les blâme pas d'acheter ce qu'il y a de mieux en fait de marchandises et de provisions. Pour toutes ces raisons, je ne trouve rien se rapportant à ces achats d'épiceries qui donne raison à nos adversaires d'attaquer, sur ce point, le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je voudrais faire certaines remarques au sujet du compte présenté par M. F. X. Drolet. L'honorable député de Kent, en défendant la conduite du gouvernement, surtout en ce qui se raporte aux achats de fer et d'acier, a déclaré qu'il ne pouvait répondre à la question qu'on lui posait, parce qu'on ne connaissait pas la qualité même de l'acier vendu. En lisant la page P—9 du rapport de l'auditeur général, j'y trouve ce qui suit : réparations à une chaudière, pose d'un arbre de couche, $250. Si je lis un peu plus loin, je trouve les détails qui suivent, relativement aux heures de travail et aux prix payé : 387½ heures à 50 cents ; 1,366½ heures à 40 cents ; 2,369 heures à 35 cents ; 4,909 à 30 cents ; 1,717½ à 25 cents ; 2,757 heures à 20 cents ; 160 heures à 15 cents. Voilà assez d'heures de travail pour faire ces réparations, et il n'y a pas de doute que les six cents en question représentent le coût de l'acier. Le ministre des Douanes ne peut échapper à cette conclusion par la tangente. L'acier à machine se vendait au détail, il y a deux ans, $2.75, et encore je parle de la meilleure qualité. Dans la facture dont il est question, on nous demande $6 par 100 livres, pour la moitié d'une tonne que nous avons achetée. Le zinc qu'on peut acheter en paquets à 5 ou 6 cents, se trouve ici à coûter 15 cents ; on retrouve cet item à différents endroits et toujours au même prix. L'honorable député de Kent (M. Stephens) sait que le magnolia, qui est un article dont le prix sert à déterminer la valeur de produits similaires, se vend chez tous les marchands de détail à 22½ cents ; cependant, ici on demande 40 cents. Pourquoi parler de 10, 15 ou 20 pour 100 de déboursés ? On peut dire, d'une manière générale, qu'il y a, en tout ce qui se rapporte à la quincaillerie, une surcharge de 100 à 105 pour 100. Je crois qu'il vaudrait mieux pour le ministère et pour le pays que le ministre demande des soumissions et mette fin à ce système que nous condamnons tous.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais si l'on confie à un machiniste quelconque un travail urgent, est-il possible de demander des soumissions, d'établir la différence entre les prix demandés et d'envoyer ensuite les matériaux dont il a besoin à l'ouvrier chargé d'exécuter cet ouvrage ? Si l'honorable dé-

puté fait venir chez lui un plombier pour exécuter certains travaux, cet ouvrier ne réclamera-t-il que le prix que lui ont coûté les matériaux fournis, lorsqu'il les a achetés du marchand en gros ? Non, évidemment, car ce plombier voudra réaliser un certain bénéfice. Il en est ainsi lorsqu'il s'agit du chef d'un atelier, et cela n'est pas condamnable.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je crois que la réponse du ministre des Finances n'est pas satisfaisante.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'espérais pas convaincre l'honorable député.

M. THOMSON (Grey-nord) : Cette réponse ne satisfera pas le pays. Voici un article qu'on vend 6 cents, lorsqu'on l'achète en petite quantité, mais qui nous coûte 15 cents la livre, lorsque nous en achetons environ une demi-tonne. A la page P—23 du rapport de l'auditeur général, je trouve qu'on a acheté 225 livres de zinc à 15 cents la livre, bien qu'on puisse acheter le même article à 5 cents la livre chez les marchands en gros, et à 6 cents la livre chez les marchands en détail. Ce sont là des faits et les membres du comité doivent en prendre note pour apprécier ensuite, à son propre mérite, ce système qui conduit à des résultats semblables.

M. STEPHENS : Il n'y a pas de doute, quant à moi, que ces travaux ont été exécutés avec les matériaux destinés à ces réparations. Quant au magnolia, l'honorable député prétend qu'il n'en existe qu'une espèce. En thèse générale, je crois que cela est vrai, mais mon honorable ami sait qu'on peut améliorer ce produit dont le coût se trouve augmenté par le fait même ; il est probable qu'on a employé le produit perfectionné. Les membres de la gauche ont parlé du pétrole qu'on paie 21 cents à un endroit et 19 cents à un autre. Ils savent que le prix de cet article varie d'une saison à l'autre. Le pétrole américain se vendra peut-être 25 cents, tandis que le pétrole canadien ne coûtera que 20 cents. Parlons maintenant des tuyaux de fer. Il est probable qu'on les a coupés par longueurs. Les barres ont dû aussi être coupées et passées au tour. Sans doute, les tuyaux ont été coupés et partagés en barres, passés au laminoir, *et cætera*. Voilà un détail qui peut expliquer l'item en question.

M. THOMSON (Grey-nord) : Il s'agit d'un tuyau d'un pouce et mesurant 16 pieds. L'honorable député va-t-il prétendre que ce tuyau est coupé par longueurs et qu'on a fait cette facture en conséquence ?

M. STEPHENS : Cela peut arriver.

M. THOMSON : Quelle est la raison qui porte l'honorable député à croire cela ?

M. STEPHENS : En construisant un navire, on n'a pas besoin d'un tuyau mesurant seize pieds. On le coupe en petites longueurs pour différents usages, balustrades, etc., et on l'a probablement coupé par longueurs, passé au laminoir et assemblé.

M. WILSON : Comment cet item peut-il porter l'honorable député à supposer que les détails de cette facture comprennent aussi l'ouvrage fait ? Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux ne comprenaient pas ainsi les rapports de l'auditeur général, et, entre tous, le cas du ministre des Douanes se distinguait sous ce rapport.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ces comptes sont assez explicites par eux-mêmes.

M. WILSON : Ils démontrent qu'on a demandé un prix trop élevé.

M. BIRKETT : L'exemple du plombier cité par le ministre des Finances a bien sa raison d'être, mais il ne s'applique pas au cas qui nous occupe. Si vous retenez les services d'un plombier, celui-ci est sensé acheter les matériaux chez le marchand en gros; mais il vous demande de lui payer le prix que lui aurait demandé le marchand en détail. S'il n'y avait que cela dans le cas que nous discutons, nous pourrions passer outre. L'honorable ministre sait que les factures des plombiers contiennent toujours l'énumération des livres de tuyaux, de soudure d'étain, etc., même de mastic qu'on a employées et, en outre, le nombre d'heures de travail. Je suis convaincu que le ministre des Finances, en faisant cette comparaison, était sincère. Il est juste de dire que ces entrepreneurs ont le droit de vendre ces matériaux au prix du détail. N'empêche, cependant, qu'ils demandent trop cher pour le fer et l'acier qu'ils peuvent avoir fournis.

M. BLAIN : Je remarque qu'on a payé 40 cents la livre, 28 livres de soudure dont le prix régulier n'est que de 25 cents. Il y a encore deux hamacs qu'on a achetés de W. C. Blackiston, de Québec, pour $5 chacun. A la page P—21 du rapport de l'auditeur général, je constate qu'on a acheté 17½ gallons de vernis à $6 le gallon et deux brouettes à $7 chacune. Il y a plusieurs item qu'on a dû payer de 50 à 100 pour 100 plus cher qu'on n'aurait payé, si l'on eût demandé des soumissions. Mais il s'agit de plus d'un principe important. Le parti conservateur prétend que le gouvernement devrait acheter tous ces articles par soumissions, mais nos adversaires soutiennent le contraire, et le ministre vient de nous déclarer qu'en dépit de tout ce qu'on a pu dire, il continuera à acheter ces articles où il voudra, et sans demander de soumissions. Je veux rappeler à l'honorable ministre que dans la province d'Ontario où je demeure, tous les achats faits par les conseils municipaux se font par soumissions. S'agit-il de faire imprimer le procès-verbal des séances, alors même que cette dépense ne serait que de $50 ou de $60, s'agit-il d'acheter des clous ou autres articles, le conseil municipal demande des soumissions. On trouverait

difficilement une corporation qui agirait autrement. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, nos adversaires blâmaient le parti conservateur de ne pas demander de soumissions pour tout ce dont ils avaient besoin. Je ne dis pas qu'il soit possible au gouvernement de demander des soumissions pour chaque article qu'il lui faut acheter. Mais il s'agit ici d'une flottille dont tous les navires sont gréés de la même façon, tous les ans ; il faut tant de livres de sucre, tant de gallons de vernis, tant de livres de fer, tous les ans, pour des vaisseaux qui font le service entre les mêmes ports. Le ministre sait très bien qu'il lui faudra les mêmes marchandises tous les ans, et je crois qu'il est juste que le peuple de ce pays, lorsque le ministre vient nous demander de lui voter $250,000 dont nous ne retirons que $15,000 de revenus, apprenne enfin que tout ce qu'il faut pour le service de ces navires s'achète par soumissions. S'il y a des articles que mon honorable ami ne peut acheter par soumissions, qu'il favorise alors ses amis. Cela est juste, et les conservateurs le comprennent parfaitement. Quant à moi, je m'oppose à ces dépenses considérables, à ce qu'on paie des prix exorbitants, dans certains cas, comme cela s'est produit l'an dernier. Je dis que pour rendre justice au peuple du Canada et à la Chambre, le ministre devrait déclarer qu'à l'avenir, il achètera tous ces articles par soumissions publiques.

M. MACKINNON : Je crois que nombre de reproches adressés par les membres de la gauche au ministère de la Marine et des Pêcheries, proviennent d'un malentendu. Si je ne me trompe, ce ministère a toujours eu l'habitude de demander des soumissions, lorsqu'il s'est agi d'acheter des articles dont il avait spécialement besoin. La discussion ne s'est pas faite à ce point de vue. On affirme qu'on n'a pas encore demandé de soumissions, et l'on avertit amicalement le nouveau ministre de demander des soumissions. Si c'est l'habitude suivie jusqu'à présent, pourquoi ces conseils gratuits ? Comment ! on reprocherait aux fonctionnaires d'acheter quelques pommes de terre pour l'équipage de tel ou tel navire du gouvernement, quelques pieds de tuyaux de fer, parce qu'on n'a pas demandé de soumissions ! Les fonctionnaires doivent avoir le droit d'acheter tous ces menus articles au port où ils se trouvent.

M. THOMSON : Il y a item de $6,000.

M. MACKINNON : Oui, mais on peut constater, je crois, que le ministre a demandé des soumissions pour la fourniture d'un certain nombre d'articles mentionnés dans cet item, et qu'il a accepté de préférence, dans ces cas, l'offre de la personne chargée d'exécuter telles ou telles réparations. Je crois que c'est là la pratique suivie par le passé. Mais la discussion s'est élargie, et je désire répondre à certaines insinuations qu'on a faites contre certains marchands de l'Ile du Prince-Edouard. Des députés ont dit que ces marchands vendaient leurs marchandises à des prix exorbitants. Je crois que vous trouverez à Charlottetown des commerçants qui vendent leurs articles à aussi bon marché que peuvent le faire les autres marchands du pays.

On a mentionné les bananes, les pois et les fèves que nous sommes obligés de faire venir d'Ontario, je regrette de le dire. Ces articles peuvent se vendre un peu plus cher, parce qu'il y a le transport à payer. Il est naturel aussi que le prix des bananes et des fruits soit plus élevé, parce qu'il faut les importer en petites quantités. On a accusé le ministère de la Marine et des Pêcheries et aussi le ministre de payer des prix trop élevés. L'agent du ministère de la Marine à l'Ile du Prince-Edouard, M. Lord, est un employé de plusieurs années de service. Il était employé sous l'administration conservatrice et est très honnête. Je ne crois pas qu'il certifierait que des prix sont justes et raisonnables s'il ne croyait pas qu'ils le fussent réellement. Les prix de plusieurs articles dans l'Ile du Prince-Edouard sont très modérés ; ils ne sont même pas égaux à ceux que l'on paie dans d'autres parties du Canada. On a aussi blâmé les commandants des steamers parce qu'ils permettent à quelques-uns de l'équipage de fumer des cigarettes ; ou encore on a dit que quelques-uns d'entre eux n'avaient pas fait tout leur devoir pendant l'hiver. Je n'ai pas cru devoir parler de cela parce qu'il n'y a rien que j'aime moins que de me faire l'écho de griefs lorsque ces griefs sont d'un caractère futile. On a mentionné tout spécialement le capitaine Brown, du " Stanley ". Je sais qu'il n'y a pas de commandant plus capable, plus honorable et plus consciencieux sur tout l'Atlantique aujourd'hui. Il n'y a pas un citoyen de quelque réputation dans l'Ile du Prince-Edouard qui voudrait attaquer son caractère. Il y a vingt ou trente ans que le capitaine Finlayson du " Minto " commande ce steamer dans le détroit. C'est un capitaine capable, économe et sur lequel on peut se fier. Tous deux sont des hommes excessivement capables et prudents. Je regrette de voir qu'on les attaque dans cette Chambre, et que ces attaques viennent surtout d'honorables députés de notre propre province, lorsqu'elles devraient plutôt être dirigées contre ceux qui font circuler ces bruits et ces racontars. Je dois admettre que l'hiver dernier a été difficile, mais ces embarras provenaient de ce que nous avons eu dans le détroit de Northumberland qui sépare l'île de la terre ferme, plus de glaces que nous n'en avons eues depuis vingt ou vingt-cinq ans. Nous ne devrions pas blâmer ces capitaines parce que la nature a été contre eux, l'hiver dernier. C'est l'abondance de glaces qui a rendu le service impossible. Le " Stanley " était pris dans un champ de glaces de trois milles d'étendue, et il est

resté pris pendant des mois. Tous nous cherchons un remède, mais ce n'est pas apporter un remède que d'outrager les commandants qui sont à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ces fonctionnaires sont capables et je crois qu'il est injuste de les accuser.

M. THOMPSON (Grey-nord) : Est-ce que les prix du marché que l'on vous a donnés sont bien exacts ?

M. MACKINNON : Je n'entends pas ce que dit l'honorable député. Je crois que nous pouvons remédier à ces difficultés ; nous avons certains plans en vue. Je regrette de voir que l'honorable député jette du blâme sur notre province. Nous occupons à l'égard du Canada la même position que l'œil occupe à l'égard du corps. Si vous faites tort à l'œil, vous faites tort au corps. L'île du Prince-Edouard n'est qu'une partie du Canada et si vous faites dommage à ses hommes d'affaires, vous faites aussi dommage au Canada.

M. INGRAM : Qui a fait cela ?

M. McKINNON : Je n'aurais pas protesté si ce n'eut été des attaques portées contre les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, lesquels sont de bons employés, dont quelques-uns sont conservateurs et des gens de longue expérience.

M. AVERY : L'honorable député (M. McKinnon) qui vient de s'asseoir, blâme l'opposition parce que nous critiquons l'extravagance du gouvernement. Je prétends que ce gouvernement a été extravagant de plusieurs manières, et particulièrement parce qu'il ne veut pas demander des soumissions pour les approvisionnements. Il est inutile de se plaindre parce que nous blâmons une telle extravagance. Nous sommes ici pour représenter la volonté du peuple, et si le peuple ne veut pas qu'on le pille de cette façon, il est de notre devoir de l'appuyer. Je vois, $2.25 le boisseau, lorsque nous savons tous que les fèves n'ont jamais valu cela. S'il faut absolument qu'on les paie ce prix-là, pourquoi ne pas donner aux cultivateurs de l'île l'occasion de vendre ces produits en leur demandant des soumissions. C'est ainsi que l'on fait dans les conseils de comtés et autres conseils municipaux ; pourquoi le gouvernement ne suivrait-il pas le même système ? L'honorable député de Kent (M. Stephens) dit que l'on a ajouté au prix du fer que l'on a acheté le coût de la main-d'œuvre qu'on y a mise. Ce n'est pas le cas, parce que j'ai acheté du fer et des machineries, et la règle est que l'on fait payer tant pour le fer et tant pour le nombre d'heures de main-d'œuvre que l'on y ajoute.

M. STEPHENS : L'honorable député (M. Avery) prétend-il qu'on ne vend pas du fer en partie seulement, en que dans ce cas on n'a pas fait payer la main-d'œuvre ?

M. MACKINNON.

M. AVERY : Non, ce n'est pas l'habitude d'une usine de ne pas faire payer pour son travail.

M. STEPHENS : L'honorable député prétend-il que cela n'arrive pas quelquefois ?

M. AVERY : Jamais dans mon cas. On me fait payer tant pour le nombre de livres de fer que j'achète, et tant ensuite pour le nombre d'heures de travail qu'on y ajoute, que ce soit du fer rond, du fer carré ou de la fonte. C'est ce que croit l'honorable député, mais il n'a pas de preuves de ce qu'il dit. J'ai la preuve que l'on fait payer d'abord pour le fer non travaillé et ensuite la main-d'œuvre qu'on ajoute. Je crois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries trouverait avantageux à demander des soumissions. Cela lui éviterait beaucoup de tracas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député se trompe. J'ai dit que l'on demandait des soumissions, lorsqu'il s'agissait d'acheter des marchandises régulières, pour un certain endroit, mais il y a des articles pour lesquels nous ne pouvons pas demander de soumissions.

M. AVERY : L'honorable ministre veut-il déclarer qu'à l'avenir il demandera des soumissions pour toutes les marchandises régulières dont il aura besoin ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'ai toujours fait. C'est la coutume dans le ministère depuis des années. et j'ai continué la même pratique ce printemps lorsqu'il s'est agi d'approvisionner les steamers. C'est ce que j'ai fait aussi à Québec. J'ai reçu vingt soumissions pour les épiceries seulement.

M. AVERY : L'honorable ministre a-t-il publié des annonces dans les journaux ou simplement envoyé des circulaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai envoyé des circulaires.

M. AVERY : Ne serait-il pas mieux d'annoncer dans les journaux et de donner à tous les marchands l'occasion de soumissionner ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une question de calcul. Lorsque vous avez besoin de $200 valant de marchandises, y aurait-il profit à payer $100, $150 ou $200 en annonces. Vous pouvez peut-être croire que c'est de bonne administration, mais je ne le crois pas.

M. RICHARDSON : L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions pour le zinc ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Richardson) n'est pas sérieux, lorsqu'il demande cela. Le zinc et la magnolia sont des articles entièrement différents des marchandises régulières. Vous ne pourriez jamais de-

mander de soumissions pour ces articles. L'honorable député voudrait-il me dire comment il ferait pour demander des soumissions pour ces articles. Pourriez-vous dire à l'avance si un navire aura besoin de $500, de $300 ou de $100 de réparations. C'est impossible de demander des soumissions pour des choses de ce genre-là. Aucun homme d'affaires ne le ferait.

M. THOMSON (Grey-nord) : Aucun homme d'affaires ne paierait quinze cents pour une livre de zinc.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions dans les journaux pour tous les articles réguliers qu'il faut pour les steamers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas annoncé dans les journaux, j'ai envoyé des circulaires aux commerçants.

M. TAYLOR : Toutes les provisions nécessaires aux steamers du gouvernement devraient être achetées en gros, la farine, le sucre, le café, et devraient être divisées entre les différents steamers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que j'ai fait pour tous les articles réguliers dont nous avons besoin à tout instant.

M. TAYLOR : A quels ports ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Québec, Halifax, Saint-Jean, Montréal et Victoria.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il déposer les demandes de soumissions et les réponses ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

M. TAYLOR : Le ministre dit qu'il a adopté la règle de demander par les journaux des soumissions pour les articles réguliers et qu'il apportera les soumissions qu'il a reçues.

Le MINISTRE DES FINANCES : Aux différents ports ?

M. TAYLOR : J'ai dit hier soir au sujet des comptes du ministère des Douanes chez Charleson, que l'on avait payé des arrache-clous $1.50 la pièce et des serrures, $125 la grosse, et j'ai dit que j'avais acheté pour notre fabrique des arrache-clous pour la somme de $1.00. Le ministre nous dit que ces serrures sont distribuées aux différents port, qu'il peut en avoir une ; qu'il l'obtienne alors et qu'il la dépose sur le bureau de la Chambre, et je ne crains pas de prédire qu'il n'y aura pas un marchand de ferronnerie qui ne dira pas que le prix de ces serrures est exorbitant.

M. PARMELEE : Apportez-la devant le comité des comptes publics.

M. TAYLOR : Je l'apporterai.

M. BLAIN : Combien avez-vous dépensé pour approvisionner ces navires l'année dernière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $35,000.

M. BLAIN : Sur ces $35,000, combien a été fourni par soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le tout.

M. BLAIN : Le tout ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A l'exception de quelques petits articles peut-être. Si un bateau mouille dans un port, et qu'il a besoin de beurre frais ou de pommes de terre, nous ne demanderons pas des soumissions pour cela, et nous n'attendrons pas huit jours pour avoir les soumissions.

M. BLAIN : Le ministre répond à nos critiques en disant qu'il a déjà adopté la pratique de demander des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BLAIN : Or, quelle partie de ces $35,000 a été fournie par soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est impossible d'avoir tous ces petits détails à la mémoire, mais je les aurai. Je donnerai un état des achats.

M. BLAIN : Ne serait-ce pas le temps de les donner, maintenant ?

L'honorable M. TARTE : Si le ministre dit qu'il les donnera, c'est suffisant.

M. TAYLOR : A-t-on demandé des soumissions pour le sucre au port d'Halifax, l'année dernière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le sous-ministre me dit qu'on en a demandé.

M. TAYLOR : On a dû alors accepter la soumission la plus basse pour tout le sucre à ce port ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

M. THOMSON (Grey-nord) : L'honorable ministre a-t-il reçu une soumission de Charles A. Parent, de Québec ? A la page P—12 du rapport de l'auditeur général, je trouve que ce marchand a vendu les articles suivants : 31 livres de paille de lin, à 90 cents la livre, qui n'aurait dû coûter que 35 cents ; 14 gallons de gazoline, à 75 cents le gallon, que tous les marchands de ferronnerie vendent au détail, 35 cents ; 5 gallons de peinture à la lavande, à $2.50 le gallon, peinture qui coûte généralement de $1 à $1.10 le gallon ; probablement que le député de Kent (M. Stephens) pourra nous dire si cette peinture est parfumée ou non ?

M. STEPHENS : Cette peinture coûte $1.40.

M. THOMSON (Grey-nord) : Il y a aussi 15 gallons de peinture terre de Sienne, à $2.50 le gallon, qui se vend généralement au même prix que la lavande légère, savoir de $1 à $1.10 le gallon. Je trouve aussi dans ce compte 891 livres de blanc de zinc à 15 cents la livre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela semble être le prix courant.

M. THOMSON (Grey-nord) : Oui ; en semble avoir un prix pour ce ministère. Mais je puis dire à l'honorable ministre que ce marchand a fait un profit d'environ $80 sur ce seul item. S'il en est ainsi vous devriez avoir, cette année, un autre préposé aux achats que celui de l'année dernière. Je pourrais vous montrer que presque tous les autres achats de ferronnerie que vous avez faits pour ce ministère sont à des prix aussi excessifs, dans la plupart des cas cent pour cent de plus que les prix du détail. Je crois qu'il serait bon de changer le système d'achat de ces approvisionnements. L'honorable ministre peut-il nous dire si l'on a demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement que nous avons demandé des soumissions, et les comptes sont examinés et certifiés par M. Gregory, qui est depuis quarante ans employé dans le ministère. Si vous mettez son honnêteté et sa capacité en doute, il vous faudra alors porter votre accusation en la manière régulière devant le comité des comptes publics. Je ne veux pas me guider d'après les comptes de l'auditeur général. Ce ne sont pas les véritables comptes produits par le ministère. Ils sont groupés de telle façon qu'ils ne montrent pas le prix réel des marchandises.

M. THOMSON (Grey-nord) : J'ai ici un compte d'un autre ministère et si j'en parle c'est parce que l'honorable ministre dit que le rapport de l'auditeur général n'est pas correct.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne dis pas que les comptes ne sont pas corrects. Je dis qu'ils ne sont pas compilés comme ils devraient l'être.

M. THOMSON (Grey-nord) : Dans le compte en question d'un autre ministère, les prix sont à peu près les mêmes que ceux que l'on vient de mentionner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne prétendons pas dire que les comptes de l'auditeur général ne sont pas corrects ; mais nous prétendons que sa méthode de grouper un certain nombre de comptes ensemble, ne permet pas aux honorable députés de se former une opinion juste des prix ; ni de connaître la qualité de l'article et les circonstances dans lesquelles il a été fourni. L'année dernière, on s'est livré à des critiques de ce genre, et chaque fois que l'on est allé au fond des choses, l'explication a été satisfaisante, et je n'ai aucun doute qu'il en sera de même dans le cas présent.

M. HENDERSON : Je ne crois pas que la manière dont le ministre des Finances présente la question à la Chambre soit équitable, et ce n'est pas une réponse aux critiques qui ont été faites par ce côté-ci de la Chambre. Je puis citer le prix du sucre ; on ne pouvait pas prétendre que le prix en était juste et raisonnable ; on ne pouvait non plus se défendre que les conditions du marché justifiaient une augmentation de prix. Le sucre granulé devrait se vendre à meilleur marché dans la ville de Québec que dans l'ouest d'Ontario ; ce qui n'empêche pas qu'il y a douze mois seulement, —et j'en ai une connaissance personnelle— pendant que le sucre granulé se vendait à 4 cents la livre dans l'ouest d'Ontario, où il faut ajouter le coût du transport par chemin de fer et par eau, l'on vendait le même sucre au gouvernement à Québec à cinq cents et demi la livre.

Le gouvernement était pourtant plus en position que d'autres de payer bon marché, et cependant on lui vendait un baril de sucre vingt-cinq à trente pour cent de plus qu'on le vendait aux cultivateurs des alentours. Je crois que le gouvernement devrait adopter la proposition que l'opposition lui fait et qu'à l'avenir des soumissions pour tous les approvisionnements soient demandées, non pas au moyen d'une circulaire, mais par une annonce dans les journaux, afin que tout le monde puisse soumissioner; et s'il arrive que deux marchands offrent les provisions au même prix, dans ce cas-là le gouvernement sera justifiable de favoriser son ami politique.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances qui demandait qu'on lui indiquât quelques articles payés à des prix exagérés devrait être satisfait de l'énumération qu'on vient de lui faire. Aucun de ceux qui sont au courant des prix n'a protesté. Par exemple, je n'ai entendu personne dire que 15 cents était un prix raisonnable pour le zinc, et personne n'a pu prétendre que l'on avait ajouté de la main-d'œuvre à cet article. S'il y a des conditions spéciales qui affectent le prix de cet article dans les endroits où on en a acheté, alors en justice pour les vendeurs eux-mêmes le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait les faire connaître à la Chambre plus tard. Quant aux prix de certains autres articles il ne peut y avoir le moindre doute qu'ils sont très élevés. Je ne vois pas que nous puissions beaucoup blâmer les vendeurs, si le gouvernement est disposé à leur payer les prix qu'ils demandent et s'ils peuvent faire approuver leurs comptes par les fonctionnaires du gouvernement. En l'absence de preuve, je ne veux pas dire qu'il y a malversation, mais il y a certainement matière

a explication. Je ne demande pas que l'item reste en suspens, mais je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il nous donne des explications s'il en a.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je diffère d'opinion avec mon honorable ami. Une simple énumération des prix donnés dans le rapport de l'auditeur général, sans aucune explication quant aux circonstances dans lesquelles les marchandises ont été achetées, ne nous donnerait pas une idée exacte de la situation. Je parle ainsi, parce que c'est là l'expérience du passé. On a, l'année dernière, cité des cas semblables devant la Chambre, on les a examinés, les explications ont été données, et on a fini par trouver que les prix étaient justes et raisonnables ; je n'ai aussi aucun doute que si l'on examine les circonstances particulières de ces achats, que l'on découvrira qu'en général les prix en sont justes et raisonnables. Je proposerais à mon honorable ami de choisir deux ou trois de ces item et d'en faire l'examen devant le comité des comptes publics, et si l'on peut prouver que les prix sont excessifs, le gouvernement a le même intérêt que l'opposition ce que l'on ne surcharge pas les prix et nous nous unirons de tout cœur à nos amis de la gauche pour mettre fin à toute fraude quelconque.

M. HENDERSON : L'honorable ministre consentira-t-il à inscrire le sucre granulé dans le texte des items ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Même pour le sucre, je préférerais connaître les circonstances dans lesquelles il a été acheté. Il se pourrait que si le sucre devait être livré à bord du navire dans le port, cela pourrait faire une différence dans le prix. Je ne veux exprimer d'opinion sans connaître toutes les circonstances.

M. R. L. BORDEN : Je crois que lorsque le prix régulier d'un autre article est de cinq à six cents la livre, et que l'on découvre que cet article a été payé de douze à seize cents la livre, je crois qu'avant d'aller devant le comité des comptes publics, l'on devrait nous donner quelques explications au sujet des circonstances spéciales qui peuvent justifier le gouvernement de payer un prix aussi élevé. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourrait-il pas s'enquérir auprès de ses employés et nous donner l'explication demain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucun doute que mon honorable collègue donnera toute son attention à chaque cas qu'on lui signalera et qu'il fera tout son possible pour apporter remède. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami désirerait avoir une enquête, et si l'on découvre que quelques fonctionnaires ont certifié que les prix étaient justes et raisonnables lorsqu'ils ne l'étaient pas, il est grand temps que l'on fasse une réforme.

M. HENDERSON : L'honorable député d'Yarmouth a dit, si je ne me trompe pas, que ce sont les capitaines de navires qui ont fait ces achats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans quelques cas.

M. HENDERSON : J'ai été bien surpris de l'entendre parler de l'habileté que ces capitaines ont déployée en faisant des achats. Pour moi je prétends qu'il est absolument impossible qu'une seule personne soit au fait de la valeur de tout ce qu'il faut à bord d'un navire. Un capitaine peut être bon juge dans les épiceries et ne rien connaître dans les ferronneries. Je ne voudrais pas accuser un homme de mensonge, même lorsqu'il se trompe, et il est impossible que le même homme soit expert dans toutes les branches. Une personne d'entière bonne foi peut se tromper.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dirai à mon honorable ami de Yarmouth que nous comprenons parfaitement ce qu'il veut dire. Dans le cas de marchandises achetées à Québec, c'est l'agent du gouvernement à cet endroit qui les commande et les certifie, mais si la commande est donnée à Yarmouth, où il n'y a pas d'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries, alors c'est le capitaine qui achète ce dont il a besoin, et qui est juge des prix.

M. THOMSON (Grey-nord) : Quelques-uns des achats dont nous nous plaignons ont été faits à Québec.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce dont nous voulons nous enquérir.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je n'ai pas dit que le capitaine ou l'agent du gouvernement méritaient d'être blâmés, j'ai dit que le système était mauvais. C'est le député de l'endroit qui décide où les achats devront se faire, et le capitaine est obligé d'acheter de ceux qu'on lui désigne, et aux prix que le marchand juge à propos de fixer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois protester contre cette dernière prétention de mon honorable ami. Il est très possible que l'on dise au capitaine où acheter ses approvisionnement, mais il ne s'en suit pas qu'il doive payer le prix qu'on lui demande. Il n'est tenu qu'à payer un prix juste et raisonnable.

M. JOHNSON (Caldwell) : Le mode suivi pour ces achats est, dit-on, d'envoyer des circulaires aux marchands, mais envoit-on ces circulaires à tous les marchands d'une ville ou à un ou deux seulement ? Dans ce cas il serait facile à ces deux marchands de s'entendre sur les prix et diviser ensuite les profits.

Observations des marées, y compris les appointements des commis au-dessus de $400 par

année, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $22,500.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette augmentation de $15,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour l'entretien du steamer " Gulhare " dont on se sert pour le service hydrographique.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi sert ce steamer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'étions pas satisfaits de la manière dont l'ouvrage était fait. Les navigateurs se plaignaient, et nous avons dans les archives du ministère des rapports par sir Charles Hibbert Tupper et sir Louis Davies sur le sujet. L'amirauté anglaise avait pour faire ce service un bateau qui était trop petit pour aller sur l'océan. Il était tout gréé, et nous avons pu l'acheter à un prix très raisonnable, environ $30,000. L'inspecteur à Halifax a fait rapport que le travail ne pouvait être fait avec satisfaction à moins d'avoir un steamer, et cet ouvrage était d'absolue nécessité pour les navigateurs.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il nous dire en quelques mots à quoi sert ce steamer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est commandé par M. Dawson, et fait le lever des courants et les sondages qui serviront à l'amirauté pour faire une carte qui sera de grande utilité à la navigation. Tous les navigateurs intéressés approuvent ce travail.

M. BORDEN (Halifax) : Mais ce service ne coûtera pas $15,000 de plus par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de dépense additionnelle, excepté l'entretien du steamer.

M. CASGRAIN : Cet entretien coûte-t-il $15,000 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CASGRAIN : Comment le ministre explique-t-il l'augmentation de $15,000 dans l'entretien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons le steamer et il faut l'entretenir. D'autres steamers coûtent $30,000 d'entretien.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques détails ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a les gages de l'équipage, les provisions, le charbon et le reste.

M. CASGRAIN : Combien coûte l'équipage ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les traitements seront de $2,400 en diminuant.

M. CASGRAIN : Cela n'explique pas tout. Quels sont les autres item ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Combustible, $3,000 environ ; provisions, environ $2,000.

M. R. L. BORDEN : Si vous les achetez au moyen de circulaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne vois pas qu'on puisse les acheter d'une autre manière. Puis, vous avez à pourvoir aux approvisionnements des navires, aux droits de bassin et diverses autres dépenses qui font en tout environ $15,000.

M. CASGRAIN : Ce sont des " dépenses imprévues " pas mal fortes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous avez les approvisionnements des navires, $1,000 ; les droits de bassin, $500 ; le pétrole, $20 ; divers, disons $400. Puis il y a les réparations.

M. CASGRAIN : Cela fait environ $10,000 en tout. Il reste encore $5,000 dont l'emploi n'est pas expliqué.

M. R. L. BORDEN : Cela me paraît être une somme un peu forte pour l'entretien d'un steamer du prix de $30,000. Mais l'ouvrage que M. Dawson fait est important et toute dépense raisonnable sera généralement approuvée. Cette somme me paraît cependant très élevée, vu les dimensions du steamer et le prix qu'on l'a payé.

L'honorable M. TARTE : Je n'étais pas ici lorsque l'item a été mis en délibération. Puis-je demander si se service doit être permanent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous ne pouvons rien promettre. Le service sera maintenu aussi longtemps qu'on le jugera utile.

M. HENDERSON : Que va nous faire gagner ce service ? Quelle est son utilité réelle?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le meilleur moyen de le savoir est de lire le rapport de sir Charles Hibbert Tupper sur le sujet.

M. HENDERSON : Je l'ai lu il y a plusieurs années.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas autre chose. L'honorable député (M. Henderson) ferait mieux de le relire et de rafraîchir sa mémoire.

Appointements et frais d'inspection du bétail, $3,300.

M. R. L. BORDEN : Il y a ici une augmentation de $500.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour un inspecteur, à Saint-Jean, N.-B.

Dépenses imprevues en général, $5,000.

L'honorable M. TARTE : Le ministre voudrait-il nous donner des renseignements sur la manière de faire les enquêtes dans les cas de naufrages. Par exemple, est-ce que les frais d'enquête dans un cas comme celui du Campana, qui s'est échoué, sont payés à même ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Naturellement.

L'honorable M. TARTE : A-t-on fait une enquête au sujet de l'accident arrivé au " Campana " ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'a dit que le steamer s'en était tiré sans dommages et on n'a pas demandé d'enquête.

L'honorable M. TARTE : Mais si le ministre veut bien me le permettre, c'est un cas de très grande importance. Voici un steamer qui ne tire que dix pieds d'eau et qui échoue dans un chenal dont la profondeur est de trente-deux à trente-trois pieds. Il y a évidemment quelque chose qui va mal quelque part.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les commissaires du havre de Montréal ont été pleinement satisfaits de l'explication du pilote. Il a pris par erreur la lumière d'une barge pour la lumière du chenal et il est ainsi allé en dehors du chenal et a touché fond. Les commissaires du havre n'ont pas cru nécessaire de dépenser de l'argent pour faire une enquête au sujet d'un fait admis, particulièrement lorsqu'il n'y a pas eu de dommage.

L'honorable M. TARTE : Je crois que cet accident mérite qu'on s'en occupe, et je vais dire au ministre pourquoi. Il y avait un bateau à l'encre au milieu du chenal lorsque le " Campana " le remontait.

Le pilote a pris la lumière de ce bateau pour la lumière de la rive, ainsi que le ministre a expliqué. C'est là la meilleure preuve que la lumière sur la rive au lieu d'être une lumière fixe devrait être un feu tournant afin qu'il ne puisse y avoir d'erreur. Je crois qu'un yatch a échoué à peu près au même endroit pour la même raison. De sorte que je crois qu'il y a matière à enquête, et nécessité de changer la forme de ces lumières.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons pris les mesures nécessaires pour avoir des lumières dans le genre de celles que propose l'honorable député (M. Tarte). Elles ne sont pas encore arrivées, mais nous les aurons prochainement et elles seront installées d'ici à trente jours.

L'honorable M. TARTE : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Il est maintenant deux heures, et je suppose que l'on ne commencera pas à discuter un autre item à cette heure avancée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries est disposé à laisser en suspens n'importe quel item que l'honorable député voudra réserver. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) admettra que nous n'avons guère fait de besogne ce soir, et que nous pourrions adopter quelques autres item avant de lever la séance.

M. R. L. BORDEN : Nous avons discuté des questions très importantes, et avons disséqué aussi le rapport de l'auditeur général. Je crois que nous avons assez fait pour ce soir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a encore deux ou trois item à propos desquels il n'y aura pas de discussion.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre ne gagnera rien à continuer. Il est maintenant deux heures, mais nous avons autant d'endurance que nos honorables amis de la droite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le croirai sans peine, car l'honorable député ne nous a pas beaucoup fait le plaisir de sa compagnie ici ce soir.

M. CASGRAIN : Je vous la donnerai maintenant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous pourrons laisser de côté l'item 175 et adopter les autres.

Observatoire magnétique, $27,000 ; service météorologique, $82,803 ; levés hydrographiques, $35,000.

L'honorable M. TARTE : Où sont ces stations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'observatoire magnétique est situé dans un village près de Toronto.

L'honorable M. TARTE : Où ont été faits les relevés hydrographiques cette année ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sur le lac Winnipeg et sur le lac Supérieur.

L'honorable M. TARTE : Qui en a la direction ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Stewart. Le capitaine est M. Zealand, nommé récomment. M. Zealand est de Sainte-Catherine.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la cause de l'augmentation de $850 dans le service météorologique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'augmentation des appoin-

tements de différents fonctionnaires dans le service des explorations.

L'honorable M. TARTE : Avez-vous fait faire des cartes des explorations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas vu de cartes des lacs préparées par le gouvernement fédéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries, nous avons envoyé à l'Amirauté en Angleterre, les explorations faites par M. Stewart. Ces études ont été approuvées et nous avons reçu de l'Amirauté des lettres dans lesquelles on vante beaucoup les travaux de nos explorateurs canadiens. Les cartes renfermant les travaux de M. Stewart jusqu'à l'automne dernier sont imprimées et distribuées.

M. TAYLOR : Par qui sont-elles distribuées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles sont distribuées par l'Amirauté anglaise qui les vend.

L'honorable M. TARTE : Je pose cette question, parce que je sais que presque toutes les cartes qui sont en usage sur les lacs sont des cartes américaines. Je n'ai pas vu une carte canadienne sur les lacs. On ne peut s'en procurer aucune part. J'ai été obligé de me servir de cartes américaines pendant le voyage que j'ai fait sur les lacs l'été dernier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour remédier à cet état de choses que nous organisons le ministère de la Marine et des Pêcheries sur un bon pied d'efficacité.

L'honorable M. TARTE : On me dit qu'il y a des cartes canadiennes, mais je ne les ai pas vues.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en distribuerons quelques-unes aux députés.

L'honorable M. TARTE : Les cartes américaines sont très bien faites. Ce sont les meilleures qu'il y ait au monde, et même si nous ne pouvons faire d'aussi bon ouvrage, nous ne pourrions pas beaucoup nous plaindre. Nous n'avons pas de relevés de nos havres et ports sur les lacs. Ces années dernières le ministère des Travaux publics et le ministère de la Marine et des Pêcheries avaient chacun leur ouvrage. Je ne verrais aucune objection à ce que ces travaux soient faits par le ministre de la Marine et des Pêcheries, si c'est l'intention, mais il faut agir et j'appelle l'attention de l'honorable ministre à ce sujet.

M. HENDERSON : Si je me souviens bien, l'on a commencé l'année dernière une exploration du lac Erié. L'honorable ministre pourrait-il nous dire si ce travail est complété et déposé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'informe qu'il n'y a pas d'exploration du lac Erié, mais que celle du lac Huron est complétée.

Inspection de bateaux à vapeur, $30,000.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a ici une augmentation de $1,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une augmentation dans les traitements.

L'honorable M. TARTE : Qui est en charge du service maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Adams est le président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

M. POPE : A-t-on imposé à ces fonctionnaires quelques devoirs nouveaux qui justifient cette augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les appointements étaient très bas.

Quelques résolutions sont rapportées.

M. R. L. BORDEN : Qu'allons-nous faire demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas ici, mais je sais qu'il se propose de continuer l'étude de son bill de la commission des chemins de fer, et si nous en avons le temps nous nous occuperons de deux ou trois autres bills qui sont sur le feuilleton afin de les avancer un peu, si nous n'allons pas en comité des subsides.

La motion est adoptée et à 2 heures et 15 minutes, vendredi matin, la séance est levée.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 5 juin 1903.

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

### LA CONCESSION TREADGOLD.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que les ordres du jour soient appelés, le premier ministre voudra-t-il nous dire quand le texte de la commission Treadgold sera déposé sur la table. J'avais cru comprendre que le très honorable premier ministre avait consenti à ce que les papiers fussent produits en attendant la nomination d'un commissaire ou de commissaires.

Le PREMIER MINISTRE : Je pense qu'ils seront produits probablement dans le cours de la présente séance.

LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. R. L. BORDEN : Quand le texte de la commission des transports sera-t-il produit?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'arrêté ministériel nommant la commission des transports a été déposé sur la table il y a une semaine. Il contient tous les renseignements qui peuvent être fournis pour le moment.

M. R. L. BORDEN : Je l'ignorais.

Le PREMIER MINISTRE : Vous l'y trouverez.

M. R. L. BORDEN : Déposé sur la table en blanc ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, le texte complet.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

M. R. L. BORDEN : Le ministre du Commerce a dit qu'il aurait une déclaration à faire à la Chambre aujourd'hui relativement au service transatlantique rapide.

Le PREMIER MINISTRE : Deux soumissions ont été reçues ; elles seront déposées sur la table dans le cours de la présente séance.

ACTE DES CHEMINS DE FER 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 21) modifiant et refondant les lois relatives aux chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Article 122.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait améliorer l'article que de biffer le mot " lots " dans la ligne 12e et de le remplacer par les mots " parcelles de terrain qu'on se propose de prendre sur chaque lot " ; ainsi que de substituer au mot " ministre " le mot " commission ".

M. LANCASTER : Je ne vois rien à dire à cela ; mais il est une disposition que je désire signaler à l'attention du ministre. L'article 123 de la loi actuelle autorise la compagnie à faire son plan par section si elle le désire. Voici comment la chose se fait : un chemin de fer ayant à traverser plusieurs comtés fait ses plans par sections, et exécute les travaux dans un comté avant même d'avoir fait enregistrer ses lots dans les comtés plus éloignés. S'il n'est plus permis de faire le plan par sections, on ne pourra en agir ainsi et des contestations pourront s'élever. Le ministre est-il d'avis que la loi actuelle permettrait à la compagnie d'exécuter tout le plan ou seulement une partie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle lui permettrait de n'en exécuter qu'une partie, et c'est ce que nous voulons éviter. La compagnie dresserait son plan pour une section particulière, et nous l'approuverions ; tandis que si nous avions le plan complet sous les yeux nous n'y donnerions pas notre approbation.

M. LANCASTER : L'article signifie, si je le comprends bien, que *prima facie* la compagnie doit faire un plan ou profil de tout le chemin de fer ; le ministre ne veut pas lui permettre d'exécuter aucune partie des travaux avant que le plan complet ait été soumis à la commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous pouvons exiger qu'elle fasse le plan par sections.

L'amendement est adopté, et l'article ainsi amendé est adopté.

Paragraphe 2 de l'article 130 :

Néanmoins il n'est pas autorisé de prolongement du chemin de fer au delà des points terminaux mentionnés dans l'Acte spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose d'amender ce paragraphe en commençant comme il suit :

La commission pourra, par règlement soit général, soit applicable seulement à un cas particulier, dispenser la compagnie de déposer un plan, profil et livre de renvoi comme l'exige le présent article, lorsque cette déviation, ce changement ou cette modification aura été exécutée, ou devra être exécutée dans le but de redresser une courbe, de réduire une rampe, ou de favoriser d'autre manière ledit chemin de fer, ou pour toute fin que la commission jugera avantageuse au point de vue public ; pourvu que cette déviation, ce changement ou cette modification, n'excède pas de plus de 300 pieds le point où se trouverait le centre de la voie ferrée si elle était située ou construite d'après les plans, profils et livres de renvois déposés au bureau de la commission aux termes de l'Acte.

M. LENNOX : Si je comprends bien cette disposition, elle signifie que dans le cas où une compagnie désire redresser une courbe ou réduire une rampe, la procédure ordinaire ne sera pas de rigueur. Je conçois qu'il puisse y avoir de bonnes raisons à l'appui de cette proposition ; mais il peut y avoir également de bonnes raisons à son encontre. Sans doute, il n'est pas à propos d'entraver outre mesure les compagnies de chemins de fer ; mais je craindrais d'autre part que les droits des propriétaires voisins ne fussent sérieusement mis en danger par une mesure de cette sorte. Je ne sais trop si je me trompe en supposant que d'après la procédure ordinaire, le propriétaire d'un terrain voisin serait avisé. Dans tous les cas s'il n'y avait pas d'avis dans le sens ordinaire, il y aurait un enregistrement qui lui tiendrait lieu d'avis ; tandis qu'aux termes de cette nouvelle disposition, toute l'affaire pourrait être réglée sans que le propriétaire fût à même de s'y opposer devant la commission. Je représenterai à l'honorable ministre que c'est là un changement dangereux à introduire dans la loi. Je vois bien quel est le but de l'honorable ministre ; et dans le sens large, son inten-

tion est très louable ; toutefois, je suis porté à croire qu'une telle mesure sera de nature à faire plus de mal que de bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette question, je dois le dire, m'a donné beaucoup à réfléchir, mais j'ai fini par en venir à la conclusion que le changement devrait se faire. J'ai été confirmé dans cette idée par la communication qu'on m'a donnée de l'Acte impérial. Voilà déjà quelque temps qu'il fait partie des statuts et il autorise une déviation, dans ces conditions, de cent verges. On conçoit que pendant qu'on est engagé dans la construction d'un chemin de fer à quelques mille milles de distance, comme il arrive dans notre pays, ce serait un très grand inconvénient que d'avoir à refaire tout le plan est à le faire accepter de nouveau, à cause de quelque légère déviation, de deux ou trois pieds peut-être. On n'imagine guère que les inconvénients résultant d'une telle déviation puissent être assez sérieux pour nous engager à refuser l'autorisation. Le propriétaire voisin dont le terrain se trouve ainsi entamé par suite de cette déviation a absolument les mêmes droits, et les mêmes procédures seraient requises, que s'il s'agissait d'une expropriation en première instance. Il ne se trouverait donc aucunement lésé.

M. LANCASTER : Je suis porté à croire que mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) est dans le vrai. Le ministre a raison de dire que dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer un tel changement serait à propos ; mais je ne lui ai pas encore entendu dire que l'intérêt public devrait être considéré un peu plus dans la circonstance. Avec la loi telle qu'elle est sans cet amendement, il y aurait, si je ne me trompe, cette différence que les propriétaires de terrains dans la zône où les expropriations doivent être faites, pourraient, en allant au bureau d'enregistrement, constater exactement quels terrains seront expropriés. Voici, par exemple, un cas que je soumets à l'honorable ministre : un individu désireux de faire des améliorations à sa propriété, et sachant d'après le plan produit et les renseignements qu'on lui a fournis que tels et tels terrains vont être expropriés, place ses bâtiments et autres constructions sur tel ou tel point de sa propriété; tandis qu'il placerait ces bâtiments à 300 verges, de là, peut-être, si le plan n'indiquait pas que le chemin de fer devait passer à cet endroit. On dira que si la déviation a lieu, les arbitres dédommageront le propriétaire de la valeur du terrain exproprié et de la dépréciation de ses bâtiments. Mais dans bien des cas les dommages en argent ainsi attribués ne sont pas une compensation suffisante. Les arbitres sont tenus de faire de leur mieux pour qu'il ne reçoive pas trop ou trop peu sous forme de dommages en argent ; mais l'homme qui exécute des améliorations sur sa propriété en vue de s'y installer permanemment et qui est contraint par la suite d'accepter comme compensation la valeur vénale de ces améliorations, ne se trouve pas dédommagé. Il n'est pas juste qu'il soit placé dans cette position ; car s'il lui faut renoncer à sa propriété, il doit se contenter d'un simple dédommagement pécuniaire. Dans le cas actuel le mal vient de ce que le propriétaire ne peut savoir où le chemin de fer va passer. Il ne reçoit pas avis de la déviation. Ce paragraphe aurait pour effet de supprimer l'obligation pour la compagnie d'enregistrer cette déviation, si je comprends bien. La commission, si je ne me trompe, aurait le pouvoir d'autoriser une déviation quelconque sans qu'il fût nécessaire d'en passer par toutes ces formalités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie ne se trouve dispensée que d'une formalité : il ne sera pas nécessaire aux termes du paragraphe d'indiquer le tracé tout entier sur les plans et profils, comme cela est nécessaire dans le cas du tracé primitif. La loi telle qu'elle est aujourd'hui donne au comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir d'autoriser une déviation.

M. LANCASTER : Mais pas au delà de 300 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans réserve.

M. LANCASTER : Mais les plans doivent être produits de nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il faut produire les plans de nouveau. La compagnie ne pourrait aller subséquemment sur la propriété d'un particulier et lui enlever son terrain sans passer par les mêmes formalités d'enregistrement nécessitées lors de l'expropriation en premier lieu.

M. LANCASTER : Mais c'est de la nouvelle production des plans qu'ils se trouvent à s'exempter.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si le but de l'amendement est de dispenser la compagnie de chemin de fer de s'adresser à la commission pour être autorisée à faire un changement dans les plans. Sous tous autres rapports il lui faudra en passer par les formalités ordinaires ; il lui faudra faire enregistrer la déviation comme dans tout autre cas. Ai-je bien compris la chose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est bien cela.

L'article ainsi amendé est adopté.

Article 131 :

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition modifie-t-elle l'ancien acte d'aucune manière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons simplement mis dans un seul article ce qui était contenu dans deux, sans rien changer au principe.

Article 132 :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de modifier cet article en biffant les mots " ni ne construira "; en ajoutant après le mot commission dans la douzième ligne, les mots " le tracé de ", en remplaçant le mot " aucun ", dans la même ligne, par les mots " d'aucun "; et en insérant après le mot " embranchements " les mots : " ni ne construira ce chemin de fer ni aucune partie d'icelui ".

L'amendement est adopté.

Article 132, paragraphe 2.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition est-elle rétroactive en quelque manière relativement aux terres qui sont la propriété des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas comment elle pourrait avoir un effet rétroactif.

M. HUGHES (Victoria) : Elle pourrait avoir un effet en ce qui est des terres déjà concédées, mais pour lesquelles les titres n'ont pas encore été émis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle ne saurait avoir d'effet sur les droits de qui que ce soit antérieurs à l'adoption de l'Acte.

Nul propriétaire, locataire ou occupant de mines ou minéraux, comme susdit, gisant sous le chemin de fer ou quelqu'un des ouvrages qui en dépendent, ou situés à moins de quarante verges de distance du chemin de fer ou de l'ouvrage, ne les exploitera avant d'avoir obtenu de la commission autorisation de le faire.

2. En s'adressant à la commission pour obtenir l'autorisation d'exploiter des mines ou minéraux comme susdit, le requérant soumettra un plan et un profil de la partie du chemin de fer qui se trouve concernée, ainsi que des ouvrages et de l'outillage d'exploitation minière que l'on se propose de construire ou exploiter et de nature à concerner le chemin de fer, lesquels plan et profil mentionneront tous les renseignements et détails raisonnables et nécessaires sur l'étendue et la nature de ces ouvrages et outillages.

3. La commission pourra accorder cette requête aux termes et aux conditions relatifs à la protection et à la sûreté du public que la commission jugera à propos, et elle pourra ordonner que l'on exécute tous autres ouvrages ou que l'on prenne toutes autres mesures que la commission pourra, dans les circonstances, juger les plus propres à faire disparaître ou diminuer le danger qui pourrait résulter de ces opérations minières.

L'honorable M. HAGGART : Assurément, cela veut dire à quarante verges de la voie même. Sinon, les mineurs seraient empêchés d'exploiter leurs mines à une distance de moins de quarante verges de toute station de chemin de fer ou ligne de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est aussi bien de ne pas courir de risques.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition se trouve-t-elle dans quelque autre loi sur les chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est empruntée à l'acte impérial.

M. LENNOX : Je pense que cet article est de nature à causer des difficultés. Prescrire qu'une propriété minière ne sera pas exploitée dans les quarante verges avoisinant un terrain de chemin de fer, c'est restreindre trop les droits du propriétaire de mines. Sans doute, il faut veiller à la sécurité du public voyageur et à la conservation de la propriété du chemin de fer. Mais il me semble que dans aucun cas il ne soit nécessaire de fixer une distance de quarante verges de la propriété (non pas de la voie) du chemin de fer. Le ministre a déclaré, si j'ai bien compris, que c'est là une disposition nouvelle. Elle est nouvelle, à tout événement, en ce qui regarde le Canada. Il est vrai que les droits du propriétaire de mines sont sauvegardés dans une certaine mesure par le recours à la commission qui lui est accordé. Mais ce serait là une cause de retard et une occasion de dépense, et ne donnerait pas toujours satisfaction. Je pense que cet article, si nous le votons du tout, devrait être restreint dans une certaine mesure. La compagnie de chemin se trouve protégée plus que de raison.

L'article est adopté.

Article 134.

Nulle compagnie ne prendra possession de terrains appartenant à Sa Majesté, ne les utilisera ni occupera, sans le consentement du Gouverneur en conseil ; mais, avec ce consentement, toute compagnie pourra, aux conditions que prescrira le Gouverneur en conseil, prendre et s'approprier pour l'usage de son chemin de fer et de ses ouvrages, mais non l'aliéner, toute partie des terres de la Couronne qui n'auront pas encore été vendues ou concédées, situées sur la ligne du chemin de fer, nécessaires pour le chemin de fer, ainsi que toute partie de la grève publique ou des terrains couverts par les eaux de tout lac, rivière ou cours d'eau, ou de leurs lits respectifs, nécessaire pour faire, parachever ou exploiter son chemin de fer et ses ouvrages ; et lorsque ces terres ou terrains seront attribués à la Couronne pour quelque objet spécial, ou sous réserve de quelque fidéicommis, l'indemnité que paiera la compagnie pour ces terres ou terrains sera gardée ou appliquée par le Gouverneur en conseil qui en fera remploi pour les mêmes fins, ou pour l'exécution du fidéicommis. 51 V., c. 29, art. 99, mod.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez modifié certaines parties de cet article. Pourquoi avoir inséré les mots " so vested " (version anglaise) ? Et puis pourquoi avoir

biffé le mot " canal ", ce qui fait qu'un chemin de fer ne peut maintenant traverser un canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition se rapporte aux terres appartenant à Sa Majesté.

M. LENNOX : Elle se rapproche beaucoup, sans doute, de celle de l'ancien acte, et a du être soigneusement étudiée par le ministre. Elle s'occupe d'un sujet extrêmement important, celui des rivières et des cours d'eaux coupés par un chemin de fer qui les longe. Les cas de cette nature seront considérés, je suppose, par la commission, lorsque demande sera faite à cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'Exécutif a l'entier contrôle.

M. LENNOX : J'avais compris que les questions relatives au tracé devraient être soumises à la commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement.

M. LENNOX : Si l'intérêt public doit décider du tracé, c'est là un des points à considérer.

M. LANCASTER : En vertu de cette disposition un chemin de fer pourrait traverser un canal. L'ancien acte ne le permettait pas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la même chose, mais exprimée différemment.

M. LANCASTER : Je vois que cet article édicte que, du consentement de l'Exécutif, toute compagnie pourra s'approprier pour l'usage de son chemin de fer et de ses ouvrages, mais non aliéner, toute partie des terres de la Couronne, situées le long de la ligne du chemin de fer, qui n'auront pas encore été concédées ou vendues et qui sont nécessaires à ce chemin de fer, ainsi que toute partie des grèves ou terrains publics appartenant à la Couronne comme susdit, et couverts par les eaux de tout lac, rivière ou cours d'eau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Précédemment le mot canal se trouvait ici. Nous l'avons biffé.

L'honorable M. HAGGART : Comment allez-vous pouvoir traverser un canal, si l'Exécutif n'a pas reçu le pouvoir de vous y autoriser ?

M. LANCASTER : C'est ce que j'allais faire observer. Si l'article ne nous permet pas de traverser un canal, ne devrions-nous pas l'amender afin de pouvoir être autorisés d'une manière ou d'une autre ? Dans ma localité, le chemin de fer du Grand Tronc se propose de construire un viaduc au-dessus du nouveau canal Welland, à proximité des écluses. Qui va l'autoriser à cet effet ? Il devrait y avoir quelque disposition permettant aux chemins de fer de traverser les canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition ne veut pas dire à mon sens que l'Exécutif ne saurait autoriser une compagnie de chemin de fer à traverser un canal.

M. LANCASTER : Cela n'est-il pas impliqué ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pense pas. Lorsque le parlement donne une charte à un chemin de fer, il lui donne par là même le droit de passer sur tout ce qui se trouve entre les deux points extrêmes de sa ligne ; et l'article 181 dit comment un chemin de fer peut traverser un canal.

L'honorable M. HAGGART : Les canaux étant expressément exclus de cette disposition, il faut évidemment un autre article pour donner à un chemin de fer le droit de traverser un canal. Dans le cas où une compagnie de chemin de fer rencontre un canal sur sa route, si ni le département ni l'Exécutif n'a le pouvoir de l'autoriser à traverser ce canal, il n'y a qu'un moyen pour elle d'obtenir cette autorisation : par acte du parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le parlement autorise la construction d'un pont entre deux points entre lesquels existe un canal. Le parlement a conféré à la compagnie le droit de franchir ce canal et l'article 181 donne à la commission le pouvoir de dire de quelle manière la compagnie devra s'y prendre.

L'honorable M. HAGGART : En autorisant la construction d'une voie ferrée entre deux points, le parlement n'accorde pas à la compagnie le privilège de passer sur la moindre parcelle des propriétés de l'Etat, quelles qu'elles soient. Le présent bill stipule que l'Exécutif pourra permettre à la compagnie de traverser les terres fédérales et de franchir les eaux navigables, mais il ne parle pas d'un canal.

M. LANCASTER : Ainsi, si un chemin de fer qui longe un canal a besoin d'un embranchement qui traverse celui-ci, il faudra un acte spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucunement, la charte de la compagnie lui permet de construire une voie ferrée entre certains points et, de plus, des embranchements de six milles dans les endroits approuvés par l'Exécutif.

M. LANCASTER : En pareille circonstance, le chemin de fer peut-il franchir un canal sans que la compagnie obtienne un acte spécial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie aurait ce pou-

voir qu'il y ait ou non un acte spécial, parce que la loi générale a une portée suffisante.

M. LANCASTER : Singulière situation ! Le ministre la comprend sans doute ; pourtant, je désire m'en assurer. Jusqu'ici, la loi générale a conféré ce privilège. Or, nous adoptons un acte qui abroge cette loi. Les chemins déjà construits n'en souffriront pas, mais les compagnies de chemins de fer perdent leurs droits pour l'avenir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'unique but du présent article est d'autoriser l'Exécutif à permettre à la compagnie d'occuper des terrains appartenant à Sa Majesté. L'ancienne loi permettait à l'Exécutif d'autoriser une compagnie à s'approprier un canal. Sous la loi des chemins de fer, une compagnie, autorisée à construire une voie ferrée d'un point A à un point B, aurait le droit de traverser tous les terrains compris entre ces deux points, et l'acte du parlement accordant une charte à la compagnie permettrait à celle-ci de traverser la grande route ou le canal qui se trouverait sur le parcours de sa voie. Le présent article, autant que je le comprends, règlemente simplement l'exercice des privilèges conférés par la charte. Ces privilèges sont régis par les prescriptions du présent acte. De sorte que l'amendement se borne à enlever à l'Exécutif le droit d'autoriser une compagnie à s'approprier un canal. Voilà tout.

M. R. L. BORDEN : Je n'aurais jamais cru que le ministre de la Justice se serait aventuré aussi loin. Une compagnie, autorisée à construire une voie ferrée d'un point A à un point B, ne peut construire son chemin de fer que sur son propre terrain. Elle doit avoir le privilège d'expropriation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE ; En effet.

M. R. L. BORDEN : Le même principe s'applique dans d'autres cas. Vous pouvez autoriser une compagnie à construire un chemin de fer entre deux points. Mais, s'il y a un canal ou une grande route entre ces points, la compagnie doit obtenir la permission de les traverser.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un autre article lui confère ce privilège.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas étudié l'article, mais j'ai cru que le ministre de la Justice s'aventurait plus loin que je n'oserais le faire. Il semble que nous tombons d'accord sur ce sujet. Le privilège de s'emparer des terrains des particuliers, s'il est conféré, doit l'être par un statut, et on peut en dire autant de la permission de franchir une grande route ou un canal. Cette disposition se trouve-t-elle dans le projet de loi ? Je n'ai pas bien saisi si le ministre croyait qu'elle se trouve dans le présent article.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet article permet à l'Exécutif de faire une chose déterminée. L'article 99 de l'ancienne loi autorisait le conseil des ministres à permettre à une compagnie de s'approprier partie d'un canal. Le présent article lui enlève ce privilège. Mais l'article 181 prescrit comment une compagnie pourra faire traverser un canal par son chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Comment pourra-t-elle le traverser si elle n'est pas propriétaire du terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle ne l'est pas.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On n'entend pas qu'elle le soit.

L'honorable M. HAGGART : Cependant, à moins d'être propriétaire du terrain, elle ne peut pas construire un pont, une jetée ou même une culée dans le cours d'eau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourtant, elle n'est pas propriétaire du lit du canal.

M. INGRAM : Je cherche un cas qui pourrait se présenter. Prenons un port, par exemple. Une compagnie de chemin de fer est autorisée à construire une voie ferrée jusqu'au port et le long des quais pour le fins de son exploitation et elle a construit cette voie. Plus tard, elle désire traverser une rivière ou un canal qui se jette dans le port. Le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) prétend-t-il que cet article donne ce droit-là à la compagnie—le droit de construire des deux côtés du port et d'accaparer celui-ci au préjudice des autres compagnies de chemins de fer qui voudraient y avoir accès ? Le gouvernement serait-il excusable de dépenser de fortes sommes pour améliorer un port dont elle donnerait ensuite l'usage exclusif à une compagnie de chemin de fer ? Non, assurément ? Le pourrait-il ? De qui la compagnie obtiendrait-elle ce privilège ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudrait qu'elle l'obtînt du parlement.

M. INGRAM : Est-ce certain ? Il lui faudrait s'adresser au parlement pour obtenir cette permission ? Le présent article ne l'y autoriserait pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucunement. J'appellerai l'attention du député d'Halifax (M. R. L Borden) sur l'article 99 de la loi des chemins de fer. Il dispose que :

Nulle compagnie ne prendra possession de terrains appartenant à Sa Majesté, ne les utilisera ni occupera, sans le consentement de l'Exécutif ; mais avec ce consentement, toute compagnie pourra, aux conditions que prescrira l'Exécutif, prendre et s'approprier pour l'usage de son chemin de fer et de ses ouvrages, mais non l'aliéner, toute partie des terres de la couronne qui n'auront pas encore été vendues ou concédées, situées sur la ligne du chemin de fer, nécessaire pour le chemin de fer, ainsi que toute partie de la grève publique ou des terrains cou-

verts par les eaux de tout lac, rivière ou cours d'eau ou canal, ou de leurs lits respectifs, nécessaire——

Et ainsi de suite. On pourrait prétendre que cet article permet à l'Exécutif de donner à une compagnie un titre au fond sur lequel les eaux coulent—au lit du canal. Or, il me semble que cela ne conviendrait pas. C'est pourquoi je crois qu'il vaut mieux biffer le mot " canal " et, en ce faisant, d'après ma manière d'interpréter l'acte, nous ne faisons qu'enlever à l'Exécutif le pouvoir d'accorder à une compagnie un titre au lit d'un canal. Pris dans leur ensemble les articles confèrent le privilège de faire traverser le canal par un chemin de fer construit au-dessus sans accorder à la compagnie le moindre titre au lit ou aux eaux du canal.

M. R. L. BORDEN : Je crois comprendre l'exemple que cite le ministre des Chemins de fer et Canaux, comme question de principe. Il ne croit pas opportun de permettre au gouvernement de céder le lit d'un canal pour l'usage d'une compagnie de chemin de fer. En principe, je suis porté à tomber d'accord avec lui. Mais l'article 134 et les articles suivants règlent la manière d'obtenir un droit de passage. L'article 137 se rapporte au droit de passage sur les terrains des autres compagnies. Puis il est question d'exproprier les particuliers de leurs terrains. N'en est-il pas ainsi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si ce n'est que——

M. R. L. BORDEN : L'unique point controversé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, le député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et le représentant de Lincoln et Niagara (M. Lancaster) me semble être celui-ci : En biffant le mot " canal " et en enlevant par là à la compagnie le privilège de s'approprier le lit d'un canal, n'êtes-vous pas allé trop loin et n'avez-vous pas privé la compagnie du droit de traverser un canal ? C'est l'unique difficulté et il appartient au ministre de la résoudre. Nous avons signalé cette difficulté qu'on peut faire disparaître par l'addition de quelques mots.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La question est de savoir si l'article 181 a une portée suffisante.

Article 137, paragraphe 2.

Cette approbation pourra être donnée sur requête faite et avis signifié, et, après audition, la commission pourra rendre toute ordonnance, donner toutes instructions, et imposer toutes conditions ou obligations à l'une ou l'autre partie, qu'il lui paraîtra juste ou opportun dans l'intérêt public ; et si les parties ne peuvent s'entendre sur l'indemnité, la commission pourra, par ordonnance, déterminer le montant de l'indemnité à payer en considération des pouvoirs et privilèges ainsi accordés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de biffer les mots " dans l'intérêt public " et de les remplacer par les suivants, " en tenant compte de tous les intérêts légitimes ".

M. LANCASTER : J'aimerais mieux dire " en tenant compte de l'intérêt public et de tous les intérêts légitimes ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le veux bien.

L'honorable M. HAGGART : Qu'en résulte-t-il ? Comme il paraîtra juste dans l'intérêt public ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rendre toute ordonnance qu'il lui paraîtra juste dans l'intérêt public.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'il y a d'autres intérêts en jeu que ceux des deux compagnies de chemins de fer, alors la commission intervient ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement. Je désire revenir à l'article des définitions et modifier le paragraphe (f), en insérant les mots " ou de la cour de comté " après les mots " cour Supérieure ".

L'amendement est adopté.

Article 141—pouvoir de prendre et employer des terrains pour y tirer du ballast, de l'eau et des matériaux et y avoir accès.

M. LANCASTER : Je désire savoir pourquoi le ministre se départit de la mesure de précaution qui consiste à faire faire le plan et la description par un arpenteur diplômé. Nous avons toujours cru que cela était nécessaire afin d'obtenir une description fidèle. A moins d'une description parfaite, il est très difficile de savoir où passe la voie ferrée. Souvent l'acceptation ou le refus d'une offre dépend de l'endroit où passe le chemin de fer, à un pied ou deux près. Je crois qu'il serait bon de conserver le texte de l'ancienne loi exigeant que le plan et la description soient faits par un arpenteur provincial ou fédéral diplômé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne m'oppose pas à l'insertion de cette clause.

M. LANCASTER : Je propose de modifier l'article en remplaçant les mots " la compagnie peut faire " dans la trente-huitième ligne par les mots " la compagnie peut faire faire par un arpenteur dûment autorisé à agir en cette qualité dans la province ou par un ingénieur " et en ajoutant après le mot " respectivement " dans la quarante-troisième ligne les mots " dûment certifiée par ledit arpenteur ou ingénieur ".

L'amendement et l'article, tel que modifiés, sont adoptés.

Article 144—Vente et aliénation de terrains à la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans la version anglaise,

cet article contient l'expression "femes-covert". Il faudrait ajouter une "m" et lire "femmes-covert".

M. R. L. BORDEN : Je crois que dans le bill cette ancienne expression légale est bien épelée.

M. LANCASTER : Ne vaudrait-il pas mieux dire "femmes mariées" ? C'est ce que signifie cette expression.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle signifie une femme sous puissance de mari.

M. R. L. BORDEN : Chez nous l'expression "feme-covert" s'applique à une femme pendant la durée de son mariage. Dans l'ancien droit français, je crois qu'il n'y a qu'une "m" bien qu'il y en ait deux dans le français moderne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est évidemment pas du français moderne, car on dirait "couvert" et non "covert".

M. R. L. BORDEN : C'est l'ancienne expression franco-normande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mieux vaut n'y pas toucher.

Le comité rend compte de ses travaux.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

### EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 112) constituant en corporation la Compagnie dite Canada Industrials Corporation (à responsabilié limitée).—(M. Thompson.)

### DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe.—(M. Birkett.)

Bill (n° 191, du Sénat) constituant en corporation la Home Bank of Canada.—(M. Russell.)

Bill (n° 192) autorisant la cité de Winnipeg à utiliser la puissance hydraulique de la rivière Assiniboine.—(M. Puttee.)

### COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

On appelle l'ordre du jour suivant :—

Comité général pour délibérer le bill (n° 64) constituant en corporation le Compagnie dite Grand Trunk Pacific Railway Company.—(M. McCarthy).

M. BELL : M. l'Orateur, je vous ferai observer que le représentant de Montmorency (M. Casgrain), qui a donné avis de la présentation d'un amendement au présent bill, n'est pas à son siège, ce soir. Il y a peu de députés présents et, vu que le présent bill offre une grande importance, je crois que nous devrions le laisser en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'aperçois que celui qui s'occupe du bill est absent et comme personne n'est autorisé à le remplacer, je crois qu'il vaut mieux laisser le projet de loi en suspens.

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

La motion est adoptée et le débat ajourné.

### SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Ministère de la Marine—Appointements et allocations des gardiens des phares, $238,000.

M. BELL : Ce crédit accuse une augmentation que le ministre expliquera sans doute. Je crois qu'il doit des éclaircissements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il faut pourvoir au paiement des appointements des gardiens de phares actuellement en cours de construction, y compris ceux de Pelee et de Belle-Isle. Il faudra plus de $2,000 pour ces deux-là. Il y a aussi d'autres gardiens qu'il faudra rétribuer.

M. TAYLOR : Où construit-on les autres phares ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voici un état des nouveaux phares et du surcroît des dépenses occasionnées dans les vieux phares par le changement du mécanisme, pour l'exercice 1903-4 :

En amont de Montréal—
Middle-Ground, Cap Croker, Little-Gros-Cap, Otter-Head, Port-Colborne, Pointe-Edouard, "Scout" (y compris 26 nouvelles bouées à gaz), Saugeen, Slate-Island, Pointe-aux-Pins, Port de Collingwood, False-Ducks.

Québec—
L'île à l'Aigle, Belle-Isle, Pointe-au-Père, Ile Marie, Pointe de la Renommée, Varennes, Port-Daniel, Contrecœur, Saint-Antoine, Barachois, Pointe Echourie, Matane, les phares flottants d'Anticosti, Verchères.

Nouveau-Brunswick—
Bouctouche, Caraquet, Cap Fendu.

Nouvelle-Ecosse—
Port Félix, Rivière Duffus, Wolfville, Rivière Canning, Louisbourg, Port-Hood, Low Point, Bourgeois Inlet, Cap de la Ronde, North Sydney Bar, Port Beckerton, phare du quai de Digby.

Colombie Anglaise—
Passe Portier, Ile Dock, embouchure de la rivière Fraser (deux phares), Coffin Island, Danger Reef.

Ile du Prince-Edouard—
Iles Wood.

M. CLARKE : Il est regrettable que l'honorable ministre n'ait pas profité de l'occasion, hier soir, pour nous expliquer plus au

long ses intentions concernant l'amélioration de la route du Saint-Laurent. L'an dernier, la navigation par cette route, était loin d'être dans un état satisfaisant. Dès le premier item qui nous a été soumis, hier soir, j'ai rappelé les commentaires très défavorables du " Times " de Londres, concernant la navigation sur le Saint-Laurent. Je crois que le prédécesseur de l'honorable ministre avait chargé le capitaine Spain de faire une enquête et un rapport sur les causes des accidents sur ce fleuve. J'aurais supposé que dans une question aussi importante, l'honorable ministre aurait déposé sur le bureau de la Chambre le rapport du capitaine Spain et nous aurait donné des explications concernant le résultat de l'enquête et les recommandations du commissaire.

Dans le " Times " de Londres, du 28 novembre, je trouve un article sur les conditions de la navigation sur le Saint-Laurent, intitulé " Le Lloyd et les compagnies d'assurances maritimes ". Dans un numéro subséquent, le même journal dit que les primes d'assurance sur les navires qui naviguent sur le Saint-Laurent sont doubles de celles des navires qui vont à New-York, Portland ou Boston. On ne saurait trop déplorer un pareil état de choses, et je suis certain que la Chambre serait diposée à voter à l'honorable ministre la somme nécessaire pour y remédier. Voici ce que dit l'article du " Times " du 28 novembre :

La fin de la saison de navigation sur le Saint-Laurent, a été considérée, jusqu'à présent, comme une des plus favorables, vu l'absence de glaces, mais l'année a été exceptionnellement malheureuse. Les steamers " Loango ", " Bengore-Head ", et enfin le steamer " Sicilian " de la ligne Allan, se sont échoués, durant le mois ; et les échouements importants, durant la saison, sont au nombre de onze. Ce chiffre dépasse de beaucoup la moyenne de ces dernières années. On constate cependant avec plaisir que cette année il n'y a pas eu de pertes totales. Le " Sicilian " a été ramené à Québec ou il sera réparé avec toute la diligence possible pour reprendre la mer avant la clôture de la navigation. Les nombreux accidents de ces derniers temps ont mis a une rude épreuve les bassins de radoub du Saint-Laurent. L " Iberian " qui s'est échoué le mois dernier, le " Bengore-Head " et le " Sicilian ", tous des navires appartenant aux lignes régulières, sont réparés d'arrache-pied ; et outre le risque qu'ils courent d'être emprisonnés par les glaces tout l'hiver, des réparations exécutées dans de telles conditions doivent entraîner pour les compagnies d'assurance des dépenses plus considérables que si elles avaient plus de temps à leur disposition. La ligne Allan, qui est la plus ancienne sur la route du Saint-Laurent, a obtenu des conditions particulièrement favorables des assurances ; mais depuis quelque temps elle a joué de malheur et on se demande maintenant si les taux qui lui ont été accordés étaient suffisants.

Et cependant, on dit que l'an dernier ces taux étaient doubles de ceux qu'on exigeait des navires allant à New-York et Boston.

Le " Sicilian " qui jauge 6,125 tonnes, a été construit en 1899, est évalué à £68,000, et fait partie d'un flotte assez nombreuse appartenant aux mêmes propriétaires. Le gouvernement canadien qui est à mettre à exécution un projet d'amélioration de la navigation dans le Saint-Laurent, venait d'installer à Bellechasse, où le " Sicilian " s'est échoué, un feu à gaz occultant.

Ces renseignements devraient nous être fournis par notre propre ministre de la Marine et des Pêcheries, afin que nous ne fussions pas obligés d'aller les chercher dans un journal publié en Angleterre. Le "Times" du 12 décembre revient sur ce sujet dans un article intitulé : " La question de la navigation canadienne " :

La saison de navigation sur le Saint-Laurent qui vient de finir, a été malheureuse sous le rapport des accidents survenus aux navires de fort tonnage, mais grâce au perfectionnement des appareils de sauvetage, il n'y a pas eu une seule perte totale. Il y a eu onze échouements, contre cinq en 1901, année pendant laquelle il n'y eut pas non plus de perte totale. D'un autre côté, en 1900, sur cinq accidents, quatre ont causé des pertes totales; en 1899, il y a eu une perte totale sur quatre accidents, et en 1898, trois pertes totales sur cinq accidents. Le trait saillant de la dernière saison fut les quatre échouements survenus durant les six dernières semaines de navigation et la diligence qu'ont dû faire les navires endommagés pour reprendre la mer avant la fermeture de la navigation. Le " Sicilian " et le " Bengore-Head " ont pu être radoubés à temps pour reprendre la mer, mais l' " Iberian " devra passer l'hiver à Québec. Le nouveau ministre de la Marine du Canada a fait lui-même l'inspection du fleuve récemment. On rapporte qu'il a fait part de son intention d'installer des phares et des bouées en quantité suffisante pour rendre la navigation du fleuve aussi sûre la nuit que le jour. Il y a certainement beaucoup à faire dans ce sens et les ministres canadiens emploieront mieux leur temps en se rendant compte des dangers qu'offre leur grand fleuve et en travaillant à y apporter remède, qu'en se contentant de reprocher aux compagnies d'assurance d'exiger des primes élevées.

Ce conseil me paraît excellent et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries devrait le suivre. Il devrait aussi nous faire part de ses intentions et nous dire ce qu'il entend faire pour rendre la navigation du Saint-Laurent aussi sûre la nuit que le jour.

Cet article du " Times " est complété par une liste des navires qui ont subi des avaries à la suite d'échouements dans le Saint-Laurent, du 1er juin au 8 décembre 1902. Cette liste n'est guère à notre avantage ; la voici :

" Sahara ", " Indiana ", " Monteagle ", " Kildona ", " Manchester Importer ", " Numidian ", " Manchester Engineer ", " Iberian " " Loango", " Bengore-Head ", " Sicilian ".

Cette nomenclature n'est pas réjouissante, sans compter que le premier navire qui est entré dans le golfe cette année a aussi subi des avaries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le deuxième.

M. CLARKE : Les préjugés qui existent contre la route du Saint-Laurent et les mauvaises dispositions des compagnies d'assurance font au ministère un devoir de donner

à la Chambre des explications plus complètes sur ce qu'il se propose de faire. L'état de choses actuel ne devrait pas subsister plus longtemps. Je pourrais citer beaucoup d'autres écrits du genre de ceux que je viens de lire, publiés depuis six mois dans les journaux anglais. J'espère que l'honorable ministre va nous expliquer plus longuement ce qu'il entend faire pour améliorer la navigation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis prêt à fournir avec plaisir tous les renseignements en ma possession ; mais il ne faut pas oublier que dès le commencement de la session on a déposé sur le bureau de la Chambre le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour le dernier exercice. Ce document volumineux donne tous les détails des travaux entrepris pour venir en aide à la navigation, et tout le monde peut le consulter.

M. CLARKE : Contient-il le rapport du commissaire nommé par le prédécesseur de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. CLARKE : Je veux parler du rapport du capitaine Spain qui a été chargé de faire une enquête sur les causes des accidents de l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'allais en parler. Je faisais partie d'une délégation de la Chambre de commerce, de la commission du port, de la halle aux blés et des expéditeurs, qui est venue trouver le gouvernement et qui a fait de vives représentations au ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors, sir Louis Davies. Une longue discussion eut lieu et les représentants des compagnies d'assurance y prirent part. La question fut débattue sur toutes ses faces et il fut décidé de procéder aussi rapidement que possible aux travaux d'amélioration sur la route du Saint-Laurent tant au-dessus qu'au-dessous de Québec, ainsi que depuis Montréal jusqu'aux grands lacs.

M. CLARKE : Que vous proposez-vous de faire durant la présente session ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà donné la liste des phares qui seront construits en 1903. Les phares et les bouées installés en 1902 et ceux qui doivent l'être cette année ont déjà eu pour effet d'inspirer plus de confiance aux assureurs. Nous savons tous que le Canadien du Pacifique a pu faire assurer sa flotte à des taux beaucoup plus bas que ceux des années précédentes. Il est vrai qu'on a répondu à cela que le Canadien du Pacifique jouissait tellement de la confiance des compagnies d'assurance qu'il aurait obtenu les mêmes réductions, même sans ces améliorations. Quoi qu'il en soit, c'est un fait reconnu aujourd'hui que ces travaux ont considérablement amélioré la route du Saint-Laurent.

M. CLARKE : L'honorable ministre sait-il si pour l'entrée et la sortie de ses navires du Saint-Laurent, le Canadien du Pacifique se servira du mode de pilotage qui existe actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La loi impose certains règlements et je ne crois pas que cette compagnie puisse s'en exempter. Une enquête complète a été faite sur les causes des six naufrages qui ont eu lieu au commencement de la saison 1902, et nous avons dans les archives du département un rapport volumineux fait par le capitaine Spain avec l'aide de spécialistes sur chacun de ces naufrages et pas un seul n'est attribué à l'insuffisance des précautions prises par l'Etat ou au mauvais état du chenal.

M. CLARKE : A quelles causes les attribue-t-on ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aux pilotes ou à la négligence des capitaines.

M. CLARKE : Ce document n'est-il pas suffisamment important pour que le ministre le fasse imprimer et distribuer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai l'intention de le faire imprimer et distribuer, car je le considère très important.

M. CLARKE : Il est regrettable qu'il n'ait pas été distribué avant le vote du budget de la marine. Le ministre a fait améliorer le phare de Belle-Isle, mais je vois dans le Times certaines remarques assez étranges sur l'endroit où ce phare est situé et sur les difficultés que les marins ont à le relever. Je puis communiquer cet écrit à l'honorable ministre. Nous devrions avoir le rapport du capitaine Spain pour profiter de ses recommandations. Il serait préférable de laisser un de ces item en suspens, en attendant que ce document soit imprimé et distribué ; nous pourrons alors discuter la question avec connaissance de cause. Malgré les améliorations accomplies par l'honorable ministre et son prédécesseur, pour la navigation du Saint-Laurent, je lis dans le Herald, de Montréal, de ce jour, la dépêche suivante :

Québec, 5 juin.—Le vapeur norvégien "Trehector", jaugeant 3,400 tonneaux, a donné sur les rochers, hier, à l'embouchure du Saguenay, et est resté fermement échoué ; deux compartiments de l'avant sont remplis d'eau.

La navigation n'est ouverte que depuis six semaines, environ, et nous avons déjà eu deux accidents. L'importance de la question et la nécessité de savoir où nous en sommes nous justifient de demander des explications plus complètes. L'honorable ministre ne nous a pas encore donné toutes celles que nous avons droit d'avoir, et je considère que l'honorable ministre a fait preuve de négligence en ne soumettant pas à la Chambre le rapport du capitaine Spain.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne peut s'attendre à ce que j'apporte ici tous les documents que possède le ministère de la Marine sur cette question.

Ils se comptent par centaines. S'il y a quelque point particulier qu'il désire éclaircir, je suis prêt à lui fournir les renseignements nécessaires, dans le plus court délai. Mais il n'est pas raisonnable quand il demande la production de tous ces documents, vu surtout que je suis prêt à lui donner toutes les explications nécessaires et que j'ai promis de faire imprimer et distribuer le rapport du capitaine Spain.

M. CLARKE : J'ai fait remarquer à la Chambre que le prédécesseur de l'honorable ministre comprenait si bien la nécessité de connaître les causes des nombreux désastres de l'an dernier qu'il chargea le capitaine Spain de faire une enquête à ce sujet. Il nous est impossible de discuter avec connaissance de cause les améliorations à faire sur le Saint-Laurent et voter d'une manière intelligente les crédits nécessaires pour l'exécution de ces travaux, si nous n'avons pas ce rapport du capitaine Spain entre les mains. Nous ignorons ce qu'il recommande, quels sont les dangers de la navigation, comment ces accidents auraient pu être évités, les mesures que le ministre entend prendre pour qu'ils ne se renouvellent pas à l'avenir.

Puisqu'il n'a pas jugé à propos de faire imprimer et distribuer ce rapport, il devrait au moins nous en faire connaître la nature dans un long discours. Nous ne demandons pas que tous ces rapports soient empilés devant lui, mais quand il demande à la Chambre de lui voter des crédits, il devrait nous dire où et comment cet argent doit être employé et ce qu'il espère accomplir à l'aide de ces travaux. Cette exigence est bien légitime et nous ne pouvons pas discuter utilement la question sans ces renseignements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà dit qu'aucun de ces accidents n'est dû au mauvais état du chenal. Voilà ce que dit le rapport du capitaine Spain. J'ai dit aussi que ce rapport serait imprimé et distribué. Cela, me semble-t-il, devrait suffire. Le comité des assureurs nous a aussi fait des recommandations et à ce sujet nous avons reçu de nombreuses communications des capitaines Wm. Owen, Stewart, Webster, Williams, Murray et Sheldrake, concernant les améliorations à faire.

M. CLARKE : S'agit-il des recommandations faites par les agents du Lloyd ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce sont les recommandations faites par un certain nombre de capitaines auxquels ce travail avait été spécialement recommandé ; mais elles s'accordent en tous points avec celles des agents du Lloyd.

M. CLARKE : Est-ce le ministère qui a chargé ces capitaines de préparer ces rapports ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; ils ont consenti à le faire à la demande des expéditeurs et des armateurs. Mais le gouvernement a été heureux de profiter de ce travail pour se guider dans les améliorations à faire pour rendre plus sûre la route du Saint-Laurent.

M. CLARKE : Les recommandations des capitaines et celles des agents du Lloyd——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elles s'accordent entièrement.

M. CLARKE : Le ministère s'est-il consulté avec ces capitaines au sujet de ces recommandations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais lire le rapport :

Lloyd, 24 septembre 1902.

L'honorable James Sutherland,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Monsieur,—J'ai reçu instruction du bureau de direction du Lloyd de vous informer que le bureau et un certain nombre de représentants de compagnies d'assurance maritime intéressés dans le trafic avec le Canada ont reçu avec beaucoup de plaisir la visite de l'honorable sir Wm Mulock, Directeur général des Postes, du Canada, et de l'honorable W. S. Fielding, ministre des Finances du Canada, et ont écouté avec un grand intérêt les remarques faites par les deux honorables ministres à l'assemblée tenue ici le 31 juillet.

Je vous adresse, pour que vous en preniez connaissance, copie ci-jointe du rapport de cette assemblée.

On a fait voir bien clairement, à cette assemblée, que le comité du Lloyd ne peut avoir officiellement, aucun contrôle sur les taux demandés par les assurances, et que ces taux sont soumis aux lois ordinaires de la concurrence. Cette concurrence s'exerce constamment, et il en résulte qu'aucune prime ne peut être établie au-dessus du chiffre que peut comporter chaque risque respectif.

On m'a cependant prié de vous demander d'informer le gouvernement du Canada que le comité du Lloyd est désireux de faire tout en son pouvoir pour aider ce gouvernement à améliorer les conditions de la navigation dans le Saint-Laurent. Pour cela, mon comité a sollicité l'avis de plusieurs armateurs et autres personnes intéressées dans le commerce.

L'opinion la plus répandue paraît être que la navigation du Saint-Laurent sera toujours difficile, par suite de certaines conditions climatériques. On ne peut pénétrer dans le golfe qu'en suivant la côte de Terre-Neuve, où les brouillards sont fréquents, où les glaces gênent souvent la marche des navires, et où les déviations du compas sont très rapides. La position d'un navire est souvent très incertaine, car non-seulement le temps brumeux empêche de faire des observations astronomiques, mais il n'en est aussi que plus difficile de rectifier les erreurs du compas, ce qui est toujours d'une grande importance, surtout aux endroits où les variations

sont très rapides. On nous informe même que ces déviations représentent jusqu'à sept degrés, pour la courte distance séparant Belle-Isle de l'île d'Anticosti.

On attire l'attention sur les considérations suivantes :

1. Qu'il importe de faire des levés hydrographiques bien complets de ces parties du golfe et du fleuve Saint-Laurent, dont les levés n'ont pas encore été faits ni indiqués sur les cartes.

On procède actuellement à ces levés.

2. Que le personnel des pilotes soit de la plus haute compétence, et que cette compétence soit constante et soumise à des règlements très sévères. En outre, qu'on voie à obliger les navires à garder leurs pilotes jusqu'à un point dépassant l'île d'Anticosti.

Le département étudie en ce moment tout cela. J'espère, avant la fin de la session, pouvoir vous soumettre quelques modifications de l'Acte du pilotage qui donneront sous ce rapport, et dans la plus grande mesure possible, satisfaction aux intérêts maritimes.

3. Que les phares du Saint-Laurent qui, à quelques exceptions près, n'ont qu'un rayon de 14 ou 15 milles, devraient être pourvus de feux et de signaux de brume pouvant s'apercevoir ou s'entendre encore plus distinctement.

On s'occupe de tout cela.

4. Que des phares, pourvus de bons signaux de brume, soient établis aux détours, le long de la côte, afin que les capitaines de navire puissent savoir où ils sont, sans s'approcher trop près de terre en temps de brume. Nous voulons parler, entre autres, de la pointe est de l'île d'Anticosti ; de la pointe Rich, côte ouest de Terre-Neuve ; des rochers aux Oiseaux, du cap Ray, et de l'île Miquelon.

5. Qu'il y ait plus de commodités offertes aux navires pour les cales de radoub.

On est à étudier ce sujet des cales de radoub.

M. CLARKE : Cela ne presse pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je sais parfaitement. Je ne fais que donner lecture de ce que le comité a recommandé.

Le comité exprime l'espoir que ces suggestions seront de quelque utilité au gouvernement du Canada pour l'aider à améliorer la route du Saint-Laurent, ce qui contribuerait sans aucun doute dans une grande mesure à développer le commerce maritime du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN B. WATSON,
Pour le secrétaire.

—Voici maintenant les suggestions émises par les capitaines Wm. Owen, Stewart, J. Williams, Murray et Sheldrake pour l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent.

Pointe Rich. Il devrait y avoir un signal de brume et le phare devrait être pourvu de feux plus puissants.

Flower Ledges. Il devrait y avoir une sirène très puissante.

Pointe Heath. L'alarme, en temps de brume, devrait se faire entendre toutes les deux minutes au lieu de tous les quarts d'heure.

Pointe Sud. Il devrait y avoir, en temps de brume, quelque chose de plus puissant que le sifflet actuellement en usage.

Pointe Fortune. Il devrait y avoir un signal de brume d'une grande puissance.

Pointe-au-Père. Les signaux de brume ne sont pas suffisants.

Pointe Cock. Il devrait y avoir une bouée à gaz et à cloche.

Cap Norman. Les signaux de brume de cette station ne sont pas assez puissants.

Rocher aux Oiseaux. Le signal de brume devrait se faire entendre à de plus courts intervalles que tous les quarts d'heure.

Ile Sambro. Les signaux de brume ne sont pas suffisants, et il devrait y avoir moins d'intervalle entre chaque alarme.

Cap Ray. La sirène est loin d'être assez puissante.

Port de Halifax. Les bouées ne sont pas d'assez grande dimension et de grandes améliorations sont nécessaires.

Cap Whittle. Il devrait y avoir un phare.

Baie Saint-Pierre. Il devrait y avoir un phare et une sirène.

Petit Mecattina. Il devrait y avoir un phare et une sirène.

Matane. Il devrait y avoir un signal de brume.

Petit-Métis. Il devrait y avoir un signal de brume.

Tous les capitaines demandent avec instances que l'on dresse une carte du détroit de Belle-Isle, en prenant un rayon de 60 milles autour de Belle-Isle. Actuellement, quand on se trouve dans ces parages, il faut consulter trois cartes établies à une échelle différente.

Le 13 novembre 1902, l'ingénieur en chef du département nous a fait le rapport suivant :

L'honorable James Sutherland,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—Conformément à vos instructions, je viens vous soumettre le rapport suivant, sur les suggestions émises par sir Alfred L. Jones, de la ligne Elder-Dempster, Londres, Angl., pour l'amélioration des auxiliaires de la navigation dans les eaux canadiennes.

Par suite de mon absence prolongée d'Ottawa depuis que la lettre de sir Alfred Jones a été reçue ; et par suite de mes nombreuses occupations, devenues d'autant plus pressantes que nous sommes à transformer complètement cette année tous nos auxiliaires de la navigation, il m'a été matériellement impossible de donner plus tôt à cette lettre toute les considérations qu'elle mérite. J'ai maintenant étudié tout cela avec le plus grand soin, et j'ai aussi examiné les cartes accompagnant toutes ces recommandations. Il y a là une grande connaissance des besoins de la navigation dans le fleuve Saint-Laurent, et je suis heureux de voir que, sur plusieurs points, les conclusions mêmes auxquelles en est arrivé le ministère se trouvent pleinement d'accord avec les suggestions émises dans cette lettre.

Les officiers du gouvernement doivent toujours s'estimer heureux de pouvoir profiter en ces matières des opinions de marins d'expérience, bien qu'il puisse souvent arriver que ces marins ne soient pas au courant des difficultés pratiques qu'il y a à surmonter pour leur accorder ce qu'ils désirent.

Voici, suivant leur ordre, les suggestions émises par six capitaines de la ligne Elder-Dempster, pour l'amélioration de la route du Saint-Laurent :

Signal de brume à la pointe Rich—

La difficulté c'est qu'il y a ici des récifs au large, qui nuisent à la dissémination du son. Il y a de cela plusieurs années, une sirène à vapeur avait été installée dans ces parages, mais les conditions acoustiques se trouvèrent si défavorables qu'on dut enlever cette sirène pour la mettre plus loin. J'ai donc lieu de craindre que l'installation d'un signal de brume en cet endroit, loin d'être utile à un navire, ne ferait plutôt que l'attirer dans quelque danger.

Sirène à Flower-Ledge—

Ce phare est situé vis-à-vis les steamers de l'île Greenly et de Pointe Amour, sur l'autre côté du détroit de Belle-Isle, et ces deux endroits sont déjà chacun pourvus d'une sirène.

On a pensé souvent à munir cette station d'une sirène, mais plusieurs capitaines de navire sont d'avis que trois signaux de brume, fonctionnant simultanément à peu de distance l'un de l'autre, embarrasseraient les navigateurs plutôt qu'ils ne leur aideraient. C'est surtout sur la rive du Labrador, où sont les signaux actuels, que les brouillards sont les plus fréquents, et c'est pour cette raison que le ministère n'a pas encore installé de signaux de brume à Flower-Ledge.

Pointe Heath—

Ce serait très difficile, sinon dangereux, de lancer des bombes explosives aussi souvent que toutes les deux minutes. Chaque fois que les signaux d'un navire se sont fait entendre au large, l'intervalle de quinze minutes est réduit à dix et à cinq minutes. Cependant, on sait depuis longtemps qu'aucun signal d'alarme sur l'île d'Anticosti ne peut donner satisfaction, par suite de la grande étendue des hauts-fonds au large de la côte sud. L'homogénéité de l'air ambiant s'en trouve à ce point affectée que tous les signaux de brume de l'île d'Anticosti, essayés jusqu'à présent, n'ont jamais donné satisfaction. Il y a là un vice initial, d'ordre purement géographique, que ne sauraient faire disparaître les signaux de brume les plus puissants. Le ministère, se rendant compte de cette difficulté, a décidé d'installer un phare flottant en eau profonde, à la Pointe-Est, c'est-à-dire tout à fait au large de la côte d'Anticosti, et l'entreprise a été donnée pour la construction d'un bateau convenable, dont le coût ne devra pas dépasser $100,000, et nous espérons que ce bateau sera prêt dès la prochaine saison. Ce phare flottant sera pourvu de l'appareil le plus perfectionné pour faire entendre des signaux de brume, et il n'y a aucun doute que cela contribuera à diminuer les dangers de la navigation dans ces parages redoutables.

Pointe Sud—

Le signal de brume est ici un sifflet de dix pouces du modèle le plus puissant. Ce même modèle donne toute la satisfaction désirable à plusieurs autres stations. Le défaut, ici, est celui qu'on constate à toutes les stations de l'île d'Anticosti, et l'on ne peut absolument rien faire pour remédier à ces conditions locales atmosphériques.

Pointe Fortune—

Un signal de brume vient d'être installé à cette station, et l'on se propose d'augmenter de beaucoup le degré de puissance des feux du phare.

Pointe-au-Père—

On installe en ce moment, à cette station, une sirène écossaise de sept pouces, et la puissance de rayonnement des feux du phare a été augmentée d'au moins dix fois.

Pointe Cock—

Pour qu'une bouée à gaz rende ici de bons services, il est nécessaire de la surveiller tout le temps, et il faut aussi qu'une allège munie de compresseurs à gaz puisse la visiter souvent. Sans cela, une bouée à gaz est exposée à faire souvent défaut, et alors il vaudrait mieux ne pas en avoir du tout.

Par suite de l'éloignement de cette station des endroits où pourraient s'alimenter les allèges, il nous serait impossible dans les conditions actuelles, de maintenir un service effectif. Cependant, nous allons prendre en considération les représentations qui ont été faites, et si nous pouvons améliorer en quoi que ce soit la bouée actuelle, ce sera pendant la prochaine saison.

Ces parages ne devraient pouvoir offrir aucun danger pour la navigation, car les navires n'ont pas besoin de serrer ici la côte de près.

Cap Norman—

L'ennui que nous éprouvons, à cette station, c'est qu'il y a des récifs entre le signal de brume et le chenal, qui nuisent à la dissémination du son. Il est facile de voir que la faute n'en saurait être attribuée à l'instrument, car cet instrument est le même que celui du cap Bauld, situé à quelques milles plus loin, et qui a toujours donné satisfaction. On a l'intention maintenant d'établir une différence entre ces deux signaux.

Rocher aux Oiseaux—

Par suite de la difficulté de débarquer des approvisionnements sur l'île, où il n'y a pas d'abri, et où tout doit être hissé au sommet de falaises à pic, il est impossible d'installer ici un signal de brume à vapeur, et il est très difficile de lancer des bombes explosives plus souvent qu'on ne le fait maintenant, c'est-à-dire toutes les cinq minutes, quand des navires sont dans le voisinage. Le danger n'est pas grand ici, car l'île présente de tous côtés des faces escarpées, et il est impossible d'en approcher sans s'en apercevoir. On se propose d'augmenter beaucoup la force des feux de ce phare à la prochaine saison, et de rendre ces feux bien plus distincts.

Ile Sambro—

Voici encore une autre station où les conditions d'acoustique sont déplorables, le son ne pouvant pénétrer l'air non homogène qui couvre toujours les récifs situés tout autour de l'île. Quand nous avions ici un sifflet à vapeur, nous n'éprouvions que des mécomptes avec cet appareil. Cependant, ce même sifflet, installé à Chibouctou, où il est encore actuellement, s'est trouvé être on ne peut plus satisfaisant. La seule sûreté, pour les navires surpris ici en temps de brume, c'est de passer aussi au large qu'ils le peuvent. Que le signal de brume se fasse ici entendre toutes les quinze minutes ou toutes les quinze secondes, cela ne ferait aucune différence, et tout navire cherchant à s'orienter pour entendre ce signal courrait plutôt grand risque de faire naufrage.

Cap Ray—

Je crains bien que les difficultés que nous éprouvons avec le signal de brume de cette station ne soient aussi d'ordre atmosphérique, mais comme cela n'a pas encore été prouvé et que nous sommes désireux de tout faire pour améliorer nos auxiliaires de la navigation, le signal de brume le plus puissant que nous pourrons nous procurer sera mis ici à l'essai avant que nous renoncions à faire tout autre effort en ce sens.

Port de Halifax—

Je donne en ce moment toute mon attention à l'amélioration des auxiliaires de la navigation dans le port de Halifax, et les officiers de ce port ont aussi ce sujet à l'étude. Quelques

bouées ont déjà été améliorées. On se propose de faire des améliorations considérables aux différents phares, et toutes les autres améliorations nécessaires pour les bouées seront aussi exécutées.

Je dois déclarer ici que tout cela a été fait, et que les autorités représentant les intérêts maritimes de Halifax ont voté une résolution félicitant le département de ces améliorations.

Je suis d'avis que les bouées du port d'Halifax sont les plus grandes qu'il y ait au Canada, et qu'on ne se rend pas compte de ces dimensions tout simplement parce qu'on les voit ordinairement de très loin. Cependant, nous prenons bonne note de ces observations et nous allons y donner toute notre attention.

Cap Whittle, Baie Saint-Pierre, Petit Meccatina—

Ces trois endroits sont sur la côte labradorienne du golfe Saint-Laurent, une côte hérissée de dangers, et le ministère s'est jusqu'ici refusé d'y installer des auxiliaires de la navigation, parce qu'il croit qu'il est désirable de ne pas encourager les navigateurs à passer le long de cette côte. Il n'est pas un de ces trois endroits qui ne soit hérissé de récifs se projetant au large jusqu'à trois ou quatre milles. En y installant des signaux de brume, les navires qui chercheraient à se guider sur ces signaux seraient en grand danger de se jeter sur l'un de ces récifs à fleur d'eau. Je crois qu'il est bien plus sage d'obliger les navigateurs de mettre le cap directement sur la Pointe Rich ou l'île Greenly, en partant de la pointe est d'Anticosti, plutôt que de tenter de suivre la côte nord. Cela est d'autant plus sage que les brouillards sont plus fréquents sur la côte nord du golfe que sur la côte de Terre-Neuve.

Matane—

Un signal de brume très puissant sera ici installé l'année prochaine. Tout le mécanisme de ce signal est déjà construit.

Petit Métis—

J'ai bien peur que la longue ligne de récifs s'étendant au large de cette station empêche complètement le son du signal de brume de pénétrer jusqu'au chenal. J'ai déjà mentionné à plusieurs reprises cette difficulté acoustique, et je crois pouvoir absolument assurer qu'un signal de brume ne vaudrait rien ici, et serait par conséquent un piège pour les marins plutôt qu'un auxiliaire de la navigation.

La carte du détroit de Belle-Isle est chose relevant de l'hydrographe de l'amirauté, et non pas du gouvernement du Canada. Je n'ai aucun doute que si des personnes, représentant les intérêts maritimes de la Grande-Bretagne, en faisaient la demande à l'amirauté, elles obtiendraient la carte demandée par les capitaines de la Compagnie Elder-Dempster. Je sais que les observations faites à ce sujet sont parfaitement fondées, et je proposerais que ce ministère se joignît à la Compagnie Elder-Dempster pour représenter à l'amirauté qu'il serait désirable d'avoir une carte des approches du détroit de Belle-Isle, en venant du dehors, dressée sur une grande échelle.

Comme l'amirauté est en ce moment à prendre des levés de la côte de Terre-Neuve, je suis sûr qu'elle accèderait volontiers à cette requête.

M. CLARKE : De qui est ce rapport ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De l'ingénieur en chef, M. Anderson.

M. CLARKE : Envoyé en réponse à la lettre de sir Alfred Jones et de son contenu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. CLARKE : N'avez-vous pas là cette lettre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas la lettre de sir Alfred Jones ; mais, comme je l'ai fait remarquer, l'ingénieur en chef passe en revue tous les points suggérés par sir Alfred Jones et les capitaines qui ont été appelés à faire ces suggestions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable M. Fitzpatrick) : Je désirerais que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries me dise où le " Sahara " a fait naufrage, en quelle saison est arrivé ce sinistre, et s'il y avait ou non un pilote à bord ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce navire n'avait pas de pilote, et il s'est tout simplement écarté de sa route.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis pas comprendre comment il s'élève tant de plaintes au sujet de la route du Saint-Laurent, quand mon honorable ami n'a qu'a considérer que ce navire est arrivé en avril ou mai avec une cargaison de riz de grande valeur, et que, au lieu d'attendre qu'un pilote montât à son bord, il continua sa route comme s'il eût été en haute mer. A l'arrivée à Sydney, le capitaine donna avis à l'agent de Québec que le navire allait remonter le fleuve et il lui demanda un pilote. Mais au lieu d'attendre ce pilote à l'entrée du fleuve, le navire continua à remonter vers Rimouski et il alla se jeter sur un rocher. On m'a informé que c'était la première fois que le capitaine naviguait sur le Saint-Laurent. Il arriva au commencement du printemps, et il ne voulut pas se donner la peine de prendre un pilote. Aussi la conséquence fut-elle qu'il alla se jeter sur un rocher.

Un autre vaisseau, dont le nom m'échappe en ce moment, et qui descendait le Saint-Laurent, se rendant à la mer, est venu s'échouer sur la pointe ouest d'Anticosti. On a fait enquête sur la cause de ces accidents et, à mon avis, il importerait, pour l'édification de la Chambre et du public ainsi que des assureurs de Londres, que l'on publiât les résultats de ces enquêtes, afin d'établir si ces accidents tiennent seulement à l'état de la route du Saint-Laurent ou à l'outillage défectueux des vaisseaux ou à la négligence des capitaines. L'été dernier, au cours d'une enquête tenue à Québec et à laquelle j'assistais, il a été prouvé que le capitaine, au passage de la Traverse, un des endroits les plus dangereux du Saint-Laurent, s'était avisé de descendre à sa cabine et de se mettre au lit, laissant la direction du vaisseau au pilote et à un officier subalterne. En pareilles circonstances, s'il arrive des accidents, les assureurs n'ont

pas lieu de s'en étonner, et il importerait qu'on nous renseignât sur tous les faits et circonstances concomitantes de ces naufrages et échouements, afin de pouvoir constater s'ils tiennent soit à l'état défectueux de la route du Saint-Laurent, soit au manque d'habileté du marin préposé à la direction du vaisseau, soit encore à la négligence du pilote. Si je ne me trompe, la plupart du temps, ces accidents sont plutôt la conséquence de l'outillage défectueux du vaisseau ou de la négligence du capitaine que de l'état de la route du Saint-Laurent. Un exemple élucidera ma pensée. L'été dernier, l'Ariadne, le vaisseau de l'amiral Douglas, remonta d'Halifax à Québec. Le capitaine du vaisseau partit d'Halifax et se guidant sur sa carte hydrographique, il amena, sans encombre, à Québec, son vaisseau, d'un tirant d'eau de trente pieds.

M. CLARKE : De fait, est-ce que les amiraux au service impérial ne sont pas tenus à cela ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans le service impérial, il y a des officiers compétents et des vaisseaux parfaitement outillés et quand ils sont venus au Saint-Laurent, ils ont navigué sur le fleuve sans difficulté. Il n'est arrivé qu'un seul accident à un vaisseau impérial sur le Saint-Laurent, et c'était un vaisseau qui remontait de Québec à Montréal, sous la direction d'un pilote. Il venait à peine de sortir du port de Québec, qu'il s'échoua. Je tombe pleinement d'accord avec l'honorable député, relativement à l'amélioration de la navigation dans le Saint-Laurent inférieur. Il importe de ne rien négliger pour perfectionner l'outillage de la route du Saint-Laurent, afin que, des grands lacs jusqu'à l'océan, cette grande route fluviale offre toute la sécurité voulue à la navigation. La nature nous a dotés de la plus belle voie fluviale du continent, et il nous incombe de l'outiller et de la perfectionner, de façon à en bénéficier dans toute la mesure voulue. Il ne suffit pas de faire des travaux de dragage ; il importe aussi de faire toutes les installations et de perfectionner l'outillage de la route, de façon à permettre aux marins de bénéficier de notre œuvre. A mon avis, il faudrait savoir tirer parti de tous les renseignements que peuvent nous fournir les fonctionnaires du ministère, hommes fort compétents en pareille matière. L'intérêt que je porte à cette partie du pays m'autorise à offrir un autre conseil, ce serait de consulter la Compagnie Lloyd et d'inviter un expert qu'elle désignerait à venir visiter, à nos frais, les travaux que nous exécutons et à nous donner les avis qu'elle jugerait bons, de façon à pouvoir répondre à toutes les demandes légitimes des assureurs. Encore un autre conseil : lorsqu'il arrive un accident, il faudrait faire une enquête approfondie sur ses causes, afin de savoir si cet accident tient à quelque défectuosité, soit dans la route du Saint-Laurent, soit dans l'outillage du vaisseau ou à la négligence des marins.

Il importe, en pareilles circonstances, de savoir la cause précise de l'accident, et si je ne me trompe, cela nous mettrait en mesure d'établir que, par le passé, on a déprécié, bien à tort, la route du Saint-Laurent et que la plupart des accidents survenus tiennent non pas à l'état de cette route, mais bien plutôt à l'outillage défectueux des vaisseaux et au manque de connaissances des marins qui passent par cette route.

M. CLARKE : Il faut féliciter le ministre de la Justice d'avoir prêté son concours à l'opposition en demandant que les renseignements que nous cherchons depuis si longtemps à obtenir du ministre de la Marine et des Pêcheries nous soient communiqués à brève échéance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette question est indépendante de la politique.

M. CLARKE : Parfaitement, et j'ajoute que, l'opposition, en abordant cette question, n'a pas cédé au désir de se faire de la popularité, car dans mes observations précédentes, j'ai déclaré que nous voterions volontiers tous les crédits voulus et légitimes pour l'outillage de cette route, de façon à ce qu'elle ne le cède à aucune autre, de ce côté-ci de l'Atlantique. Le ministre est en mesure d'apprécier l'embarras qu'éprouvent des marins d'eau douce comme moi, lorsqu'il s'agit de voter, en connaissance de cause, des crédits du genre de celui que le ministère de la Marine demande, sans nous donner de renseignements circonstanciés sur l'objectif visé dans ces dépenses. L'avarie éprouvée par le steamship Sahara est due à ce qu'il n'y avait pas de pilote à bord et au fait que le capitaine ne connaissait pas la route.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aussitôt que le rapport aura été imprimé, il sera distribué. Mes fonctionnaires m'informent qu'on fera imprimer et distribuer un document distinct du rapport du minisère qui conient le rapport du capitaine Spain, en date du 23 septembre.

M. CLARKE : J'ignorais la chose, et je suis bien aise de l'apprendre. J'ai déjà cité à la Chambre deux extraits du Times de Londres contenant des commentaires fort défavorables à la route du Saint-Laurent. J'ai voulu, par là, appeler l'attention du comité et du ministre sur le fait qu'on représente cette route sous un faux jour, et qu'on impose des taux d'assurance exorbitants aux vaisseaux qui fréquentent ces eaux. Comme le ministre de la Justice l'a fait observer, il est de la plus haute importance que, lorsqu'il survient un accident, on fasse enquête sur les causes qui l'ont provoqué et que le blâme retombe sur ceux qui en sont responsables. Si le verdict des commissaires était livré au grand jour de la publicité, les attaques périodiques dont la route du Saint-Laurent est l'objet se répéteraient moins souvent. Nous ne cherchons

ni à capter la faveur publique ni à nous créer de popularité ; nous voulons tout simplement qu'on nous donne tous les renseignements que possède le ministère, afin de pouvoir donner nos avis en connaissance de cause.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces documents seront déposés sur le bureau.

M. CLARKE : J'appelle l'attention sur ce fait-ci : bien que la navigation ne soit ouverte que depuis quelques semaines, il s'est déjà produit deux accidents, quelle qu'en soit la cause, et ce ne sont pas de gros steamers, mais des vaisseaux de dimensions ordinaires qui ont subi ces avaries. J'espère que le ministre établira une enquête sans retard sur ces deux accidents. On dit quelquefois que le système de pilotage est défectueux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est, en effet, fort défectueux.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice prétend que quelquefois ceux qui sont préposés à la conduite des vaisseaux qui naviguent sur le fleuve sont à blâmer ; or, il faudrait apporter remède à cet état de choses.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député veut consulter les plans et devis qui ont été dressés, ces années dernières, relativement au Saint-Laurent inférieur, il constatera qu'il existe un projet fort complet pour l'amélioration de la navigation. L'année dernière, l'exécution de ce projet a entraîné au delà de $200,000 de frais, et si, à l'avenir, on poursuit la réalisation de ce projet, l'outillage du Saint-Laurent aura atteint le degré de perfection qu'il aurait fallu lui donner il y a déjà longtemps. Mais ce n'est pas tout. Les pilotes sont un des facteurs essentiels à la navigation du Saint-Laurent, et il faut viser à réglementer d'une façon efficace le pilotage. Si ce système de pilotage est défectueux, nous aurons beau apporter notre concours financier à la navigation, tout est en pure perte.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là une réforme d'urgence. Si je ne me trompe, on ne fait subir d'examen aux pilotes sur la faculté de distinguer les couleurs, qu'une fois l'an. Il est de haute importance que l'organe de la vision, chez le pilote, soit parfait, non seulement relativement à la distance, mais encore à l'égard des couleurs ; car, la couleur de la lumière joue un grand rôle, non seulement dans les feux de port et de tribord sur le vaisseau, mais encore dans les feux sur le rivage. C'est un fait bien connu que les mécaniciens préposés aux locomotives des chemins de fer subissent, tous les deux ou trois mois, un examen sur la faculté de discerner les couleurs. Chez le pilote, cette perfection de la vue est aussi essentielle sinon plus importante encore que chez le mécanicien. Que l'honorable député relise les règlements en vogue sur la "Mersey" et il verra quelle surveillance rigoureuse on exige sur le système de pilotage. Sur le Saint-Laurent où il est tout aussi facile d'assurer la sécurité de la navigation que sur la Mersey et la Manche, il me semble que nous devrions être en mesure de faire les améliorations que le gouvernement anglais a effectuées. Au moins marchons d'aussi près que possible sur ses traces.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si l'honorable député (M. Clarke) veut bien consulter le rapport du ministère de la Marine pour 1902, pages 27 et 40, il y trouvera les rapports sur les accidents qui ont eu lieu sur le Saint-Laurent.

M. CLARKE : Quand le capitaine Spain a-t-il été nommé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Voilà nombre d'années qu'il ets au service du ministère.

M. CLARKE : Je le sais. On me dit qu'il a été chargé, à titre de commissaire, de faire enquête sur ces accidents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En effet, et son rapport est annexé à celui du ministère. Ce rapport du capitaine Spain a été transmis à Lloyds et à l'amirauté, qui nous en ont su gré, et en conséquence, le capitaine du "Sahara" a été mis en accusation en Angleterre et déclaré coupable, puis on a revoqué son certificat.

M. CLARKE : A-t-on reçu quelque communication de la Compagnie Elder Dempster au sujet de Belle-Isle ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et pour faire droit à ce grief, nous installons un phare et une sirène supplémentaires, au nord de l'île.

M. CLARKE : J'ai lu dans le "Times", de Londres, l'automne dernier, une communication du commodore de la ligne Elder-Dempster, se plaignant du phare de Belle-Isle. Est-ce qu'on a fait part de ce grief au ministère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et nous tâchons d'y remédier. Ce grief figure dans le document que je déposerai sur le bureau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens à dire ici combien je regrette que le ministère n'ait pas publié dans son rapport annuel les conclusions des enquêtes tenues en Angleterre au sujet des accidents qui ont eu lieu sur le Saint-Laurent. Au cours de presque toutes les enquêtes instituées par le conseil de commerce en Angleterre, on a constaté que ces accidents tenaient à la négligence ou à l'ignorance des

officiers des steamships. C'est là un fait auquel il importe de donner grande publicité ici comme en Angleterre. Si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries publiait le compte rendu de ces enquêtes dans son rapport, cela tendrait à faire disparaître, dans une large mesure, les préjugés qui existent à l'endroit de la route du Saint-Laurent. Je le répète, au cours de presque toutes les enquêtes instituées en Angleterre, ces deux années dernières, il a été établi que ces accidents étaient dus à l'incompétence ou à la négligence des officiers des steamships. Ce n'est pas à dire qu'il faille, à mon avis, ne plus accorder notre concours financier à la navigation, ou qu'il ne faille pas remédier aux défectuosités du système. D'un autre côté, il importe de donner la plus grande publicité au fait que la route du Saint-Laurent n'est ni défectueuse ni responsable de ces accidents au point qu'on veut le faire croire ici et en Angleterre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est le chiffre de la dépense, pour le dernier exercice ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $322,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je tiens à appeler l'attention du député de Toronto sur le rapport de l'enquête instituée relativement à onze accidents survenus sur la route du Saint-Laurent. Comme il le pourra constater, il ressort de cette enquête que cinq accidents sont dus à l'inexpérience ou à la négligence de quelques-uns des officiers ou pilotes à bord des vaisseaux ; mais pas un seul accident n'a résulté du mauvais outillage ou des défectuosités de la route du Saint-Laurent.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries regrette qu'on n'ait pas donné publicité au rapport de l'enquête tenue en Anglettre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministère se proposait de faire publier le compte rendu de cette enquête, qui nous a été transmis dans un rapport du conseil du commerce en Angleterre, sous les auspices duquel ces enquêtes se font. A mon avis, la Chambre pourrait utilement et légitimement ordonner l'impression et la publication de ce rapport et le faire distribuer tant au Canada qu'en Angleterre.

M. INGRAM : Il y a bien ici les conclusions de M. Spain, le commissaire, mais la preuve et les dépositions manquent. Dans ce rapport, il y a cette affirmation remarquable dont je ne puis bien saisir la portée :

> Je regrette de le dire, quelques armateurs font preuve d'une certaine indifférence à l'égard de ces enquêtes, lorsque la conduite de leurs officiers est en jeu.

Il paraît assez singulier que les armateurs témoignent pareille indifférence à l'égard des officiers qu'ils préposent à la direction de leurs navires, lorsque, en raison de ces accidents qui ont lieu sur le Saint-Laurent, leurs taux d'assurance sont plus élevés qu'ils ne le devraient être. Je tiendrais à constater sur quelle preuve s'appuie cette affirmation. Voici une autre assertion que je cueille dans ce rapport :

> Comme on le voit, sauf dans deux circonstances, on a invariablement déclaré les capitaines coupables, et l'on a suspendu leurs certificats ou bien on les a réprimandés.

Je ne m'explique pas que les armateurs se désintéressent de la chose au point de tolérer pareille incompétence chez les capitaines de leurs vaisseaux. Il importerait que la preuve nous fût soumise, afin de pouvoir juger si elle comporte pareilles conclusions. Le ministre de la Justice affirme que l'avarie subie par le Sahara tient à ce qu'il n'y avait pas de pilote à bord. Le vaisseau fit escale à l'endroit où l'on supposait que le pilote se trouverait, et l'accusation portée contre le capitaine est qu'il n'a pas attendu le pilote assez longtemps. Il n'y a rien ici qui nous indique la cause du retard de ce pilote. Pourquoi ne se trouvait-il pas à l'endroit désigné, à l'arrivée du steamer ? Il est établi que le capitaine a pris certaines précautions. Comme il y avait une forte brume, le vaisseau allait à petite vitesse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais en donner un exemple à l'honorable député. Deux accidents ont eu lieu récemment dans le chenal du lac Saint-Pierre, entre Québec et Montréal. Le premier fut sans importance, le navire ne fit que toucher et continua sa route. Bien que tenu par les règlements de rapporter le fait, le pilote n'en fit rien.

M. CLARKE : Qu'a-t-on fait à ce pilote ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On va le poursuivre de nouveau. Nous avons constaté ce fait par le rapport transmis au ministère il y a quelques jours. Un autre navire, le "Carrigan Head", s'est échoué au même endroit. On a constaté qu'il s'était éloigné de sa course parce que les bouées étaient déplacées. Il est probable qu'elles avaient été entraînées par le premier navire lorsqu'il s'est échoué. Il est aussi probable que ce dernier accident est en parti dû à la négligence du gardien du phare qui n'a pas averti le ministère que les bouées étaient déplacées. Aussi ce gardien a-t-il été destitué et remplacé par un autre employé qualifié.

Afin d'éviter la répétition de ces accidents, le ministère se propose de confier à un petit navire le soin de parcourir le chenal, principalement entre Québec et Montréal, comme cela se fait entre Montréal et Kingston, afin de s'assurer toutes les vingt-quatre heures ou toutes les quarante-huit heures de l'état des bouées, et voir à ce qu'elles n'aient pas été traînées ou déplacées. C'est là la propo-

sition qui a été soumise au ministère après ces deux accidents, de sorte que nous sommes parfaitement au courant de la situation.

Quant à ce qui concerne l'aide à la navigation, nous connaissons le sentiment de la Chambre sur ce point. Il ne s'agit plus d'une question politique. Tout le monde admet qu'il est dans l'intérêt du commerce et de la navigation que la route du Saint-Laurent soit rendue aussi sûre que possible. C'est l'intention du ministère d'éclairer parfaitement la rivière durant la prochaine saison entre Sorel et Montréal, une distance de quarante milles, afin d'en rendre la navigation aussi facile la nuit que le jour. Vu la largeur limitée du chenal à certains endroits, entre Sorel et Québec, principalement au Cap à la Roche, et les dangers qu'offrirait sa navigation la nuit, il est probable qu'il faudra encore quelques années avant que cette partie de la rivière puisse être orgnaisée de la même manière. Mais entre Sorel et Montréal, vers le premier juillet ou au plus tard le premier août, cette partie de la rivière sera parfaitement éclairée des deux côtés.

M. INGRAM : Je suis bien de l'avis de l'honorable ministre qu'il ne doit pas y avoir de politique dans cette question. Elle est de la plus haute importance, et nous ne devons rien faire pour chasser le trafic de la route du Saint-Laurent. Dans ces cas d'accidents, j'aimerais à savoir si les propriétaires de navires sont toujours présents à ces enquêtes et de quelle manière ils témoignent de leur indifférence ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quant à cette indifférence des propriétaires dont parle mon honorable ami, il est bon de ne pas oublier que la plupart de ces propriétaires de navires demeurent en Europe, et que, en règle générale, ces navires appartiennent à de nombreux propriétaires. La propriété du navire est divisée en soixante-quatre parts et il arrive très souvent que l'on compte jusqu'à 64 propriétaires pour un seul navire. Ce sont les agents à Québec et à Montréal qui les représent, et quand un accident se produit, neuf fois sur dix, le navire est abandonné aux assureurs, et les propriétaires ne s'occupent plus de l'affaire. C'est sur les épaules des assureurs que retombe tout le fardeau. On me dit que l'année dernière un navire de la valeur de $500,000 visita le Saint-Laurent et ses propriétaires durent payer $5,000 de plus par voyage pour les assurances que lorsqu'il se rendait aux ports américains. Il fit cinq voyages et paya $25,000 de plus de ce chef, ce qui revient à dire que les consommateurs et les producteurs de ce pays durent payer ce montant.

M. CLARKE : Le plus grave de tout cela est le dommage causé à la route du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député ne doit pas oublier de plus qu'il n'y a que le ministère de la Marine et des Pêcheries qui puisse tenir des enquêtes pour savoir ce qui a eu lieu dans le Saint-Laurent. Il n'exerce aucune juridiction sur les certificats accordés aux capitaines. C'est le bureau du Commerce d'Angleterre qui règle ce point. Les enquêtes tenues par le capitaine Spain ont été tellement bien faites qu'elles ont été confirmées presque dans chaque cas pour le bureau du Commrce en Angleterre. Des capitaines de navires se sont vu enlever leurs commissions, ou ont été suspendus ou réprimandés en se basant sur les instructions contenues dans les rapports du capitaine Spain.

Je puis ajouter que je possède une certaine expérience sur sa manière de conduire ces enquêtes et je l'ai toujours trouvé absolument qualifié pour remplir la position. Il y a une ligne de steamers qui visite le Saint-Laurent depuis vingt ans—la ligne Holmes, dont Kennedy et McLean sont les agents. Cette compagnie exerce le plus grand soin dans le choix de ses capitaines, avec le résultat qu'elle n'a pas eu à enregistrer un seul accident survenu à ses steamers durant toute cette période. L'honorable député ne doit pas oublier non plus qu'à part quelques steamers réguliers, tous les navires qui fréquentent le Saint-Laurent sont des navires sans ligne régulière. Ils sont sous la direction de capitaines sans expérience qui ne possèdent pas les connaissances voulues pour protéger leurs navires contre les dangers de la navigation fluviale. La navigation du Saint-Laurent est rendue dangereuse non seulement par les bancs de sable, les roches et les récifs, mais aussi par les courants, qui constituent l'un des obstacles les plus sérieux à la navigation dans une rivière. Il faut ajouter à cela les difficultés provenant des immenses dépôts de minerai de fer que l'on trouve sur les deux rives du Saint-Laurent, qui affolent la boussole et vous mettent dans l'impossibilité de dire si elle indique ou non la bonne route, de sorte qu'il faut exercer la plus grande surveillance, afin de ne pas se laisser induire en erreur par l'effet que ces immenses dépôts de minerai de fer exercent sur la boussole. Il faut donc des hommes compétents, mais toutes ces difficultés peuvent être facilement surmontées avec du soin et de l'habileté. On peut faire du Saint-Laurent la route fluviale la plus sûre de l'univers. Les obstacles que l'on y rencontre sont aussi nombreux dans le chenal de la Manche ou dans la rivière Mersey.

M. CLARKE : J'ignorais que le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries contînt celui du capitaine Spain. J'ai pris note de ce que le ministre de la Justice a dit au sujet des enquêtes tenues par le capitaine Spain, ainsi que des éloges qu'il lui a adressés et qui sont sans doute mérités. Je me permettrai maintenant d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce qui est dit dans ce rapport :

1. Ces cinq accidents ne sont pas dus à des inefficacités ou à des défauts, concernant "l'aide à accorder à la navigation" à bord d'aucun de ces steamers.

2. Ces cinq accidents n'ont pas été causés—pas une seule plainte n'a été formulée contre aucun phare, sirène ou bouée—par des inefficacités ou défauts concernant "l'aide à accorder à la navigation", sur la route de la rivière et du golfe Saint-Laurent.

3. Ces cinq accidents sont dus à l'inexpérience ou au manque d'attention de la part de quelques-uns des capitaines, officiers ou pilotes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les pilotes ont été punis dans chaque cas.

M. CLARKE, lisant :

Nous recommandons que les propriétaires n'emploient que des capitaines et des officiers d'expérience ; et aussi que le système de pilotage du Saint-Laurent soit placé sous le contrôle du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ecoutez ! écoutez. J'approuve cette proposition.

M. CLARKE : Je constate que dans le rapport plus complet concernant l'enquête faite au sujet de l'"Indiana", le commissaire condamne directement la conduite du capitaine. Il existe un rapport du même genre dans le cas de l'enquête au sujet du "Rustington". Le capitaine Spain trouve le capitaine de ce navire en faute, mais voici ce qu'il dit au sujet du "Manchester-Importer" :

On nous dit que le pilote a été suspendu de ses fonctions durant six mois, mais comme durant la majeure partie de ce temps la navigation est fermée sur le Saint-Laurent, et que la perte pécuniaire est en partie couverte par les sommes souscrites par ses confrères pour son bénéfice, cela équivaut à lui donner un congé.

E il fait connaître le résultat de ses recherches :

3. L'accident est dû à une erreur de jugement de la part du pilote et à l'inexpérience du capitaine dans la navigation du Saint-Laurent.

Dans le cas du "Loango", le capitaine Spain s'exprime comme suit :

Comme au moment de l'accident le navire était entièrement sous la direction du pilote Alfred Frenette, qui a été suspendu de ses fonctions, je considère qu'il est inutile de faire une enquête plus complète à ce sujet.

Dans le cas du "Siberian", il dit :

Je considère que la cause de cet accident doit être attribuée au pilote qui a confondu le phare de l'île Rouge avec celui de l'île Blanche, et aussi au fait qu'il a quitté la passerelle et est descendu dans l'intérieur du navire, où il se trouvait au moment du désastre. Sa commission a été suspendue pour 18 mois. Je tiens aussi à faire remarquer que le capitaine se trouvait à l'intérieur du navire quand ce dernier a touché.

Je considère qu'une enquête est nécessaire dans ce cas. Le ministre de la Justice a prétendu qu'un grand nombre de ces accidents sont dus à l'inexpérience ou l'inefficacité des marins qui commandent ces navires. Il ne peut exister de doute à ce sujet, si l'on doit en juger par le rapport du capitaine Spain, rapport qui a été confirmé, si j'ai bien compris, par les cours maritimes en Angleterre. L'honorable ministre a de plus fait remarquer que le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a pas à s'occuper de la suspension des commissions des officiers commandant ces navires. Mais sa juridiction s'étend au bureau des pilotes. L'honorable ministre est responsable de l'efficacité du pilotage de cette rivière.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous pouvons modifier la loi.

M. CLARKE : Si malgré ce rapport du capitaine Spain, et malgré la recommandations qui lui ont été faites plus d'une fois de s'occuper du système de pilotage, le gouvernement n'agit pas durant la présente session, il sera de notre devoir de le tenir responsable de cette négligence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous nous en occupons.

M. CLARKE : Que faites-vous ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous sommes à étudier les amendements à apporter à la loi.

M. CLARKE : J'espère dans ce cas que l'on réussira à les soumettre à la Chambre avant la fin de la session.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avis en a été donné hier.

M. CLARKE : Il y a deux ou trois ans passés, le ministre de la Marine et des Pêcheries de cette époque a essayé de s'occuper de la question du pilotage. Sans être une autorité sur cette question, je considère que le plus tôt le système actuel sera modifié, le mieux ce sera pour tous les intéressés.

M. BROCK : Avant que cet item soit adopté, je voudrais dire quelques mots, plutôt au point de vue général qu'avec le désir de trouver à redire à l'administration du ministère de la Marine et des Pêcheries. Les représentants de la province de Québec, et en particulier ceux qui demeurent près du Saint-Laurent, doivent admettre que des intérêts considérables sont engagés dans la route du Saint-Laurent, et que la question des taux d'asurance maritime est une des questions les plus importantes qui s'y rattachent. Le ministre de la Justice nous a fait voir les dangers auxquels sont exposés les navires qui visitent le Canada, et les compagnies d'assurance anglaises, qui font des affaires énormes dans toutes les parties de l'univers, ne considèrent pas les taux d'assurance de la route du Saint-Laurent comme elles le font pour ceux de la route de New-York. Ces compagnies assurent des navires destinés à la route du Saint-Laurent, qu'elles n'assureraient pas s'ils devaient se rendre à New-York. Ce sont dans un grand nombre de cas, comme l'a dit le mi-

nistre de la Justice, ce que l'on appelle des steamers sans ligne régulière. Grâce à cet abus, la plus grande injustice possible est commise à l'égard de la route du Saint-Lau-Laurent. Il faut bien se rendre compte que cette somme additionnelle de $5,000 imposée sur un navire gagnant la mer par la route du Saint-Laurent, est imposée au détriment du commerce d'exportation de ce pays.

On a discuté très à fond la question du transport dans cette Chambre, sans tenir compte de la quantité considérable de céréales, de bétail et autres produits de toutes sortes exportés par notre pays et distraits de la route du Saint-Laurent, uniquement parce que les pertes énormes subies par les navires qui la fréquentent ont eu pour résultat de nuire à sa popularité. Mais les compagnies d'assurance sont elles-mêmes à blâmer dans cette affaire, car elles encourent un risque qu'une compagnie d'assurance ordinaire ne voudrait pas songer à assumer.

On a aussi parlé de la question du pilotage. En traitant ce sujet, les membres de cette Chambre croiront peut-être que je favorise absolument le système unioniste. Je comprends que ces pilotes ont exercé une véritable tyrannie dans la région du Saint-Laurent, qu'ils ont été tout puissants dans les élections, et que nous, les politiciens ordinaires, n'avons jamais osé dire un mot contre leur intérêt. Je vois avec plaisir que le ministre de la Justice a eu le courage de dire que cette question devrait être sous la juridiction du gouvernement, et cela sans retard, car je ne vois aucune raison pour qu'un certain nombre de pilotes, quelque respectables qu'ils soient, puissent jouir de privilèges qui nuisent aux droits comme aux intérêts du peuple canadien tout entier. On ne devrait pas leur permettre de gâter la popularité de cette route qui devrait être la route par excellence non seulement du Canada, mais même des états de l'ouest, comme elle le serait d'ailleurs si elle était convenablement administrée et rendue aussi populaire qu'elle devrait l'être. Je suis fortement en faveur des unions ; j'approuve la conduite des ouvriers qui s'unissent pour défendre leurs intérêts, mais je ne veux pas que leur conduite ait pour résultat de léser les intérêts des autres. Par conséquent, aucune association de pilotes du Saint-Laurent ne devrait être permise si elle est de nature à nuire aux intérêts généraux du pays.

La question soulevée par le ministre de la Justice est la clef de voûte de tout le système. Le navire qui voyage par la route du Saint-Laurent est possédé par cinquante ou soixante personnes qui y ont chacun un intérêt limité. Cela nous rappelle les aventuriers d'autrefois—chacun de ces propriétaires prend un certain risque dans l'aventure. Ils expédient un navire bien assuré. Si le voyage est heureux, ses propriétaires réalisent des profits ; si, au contraire, l'aventure tourne mal, la route du Saint-Laurent reçoit un nouveau horion, et les assurances couvrent les pertes. Ce système est donc défectueux, ce n'est rien autre chose que du brigandage. Il faut donc s'unir pour mettre fin à cet état de choses et encourager le commerce légitime. Nous devrions offrir à ces magnifiques steamers qui fréquentent nos ports tous les avantages possibles. Nous encourageons la navigation intérieure en faisant de nos rivières, de nos lacs et de nos canaux des voies libres, suivons la même ligne de conduite à l'égard de la route du Saint-Laurent, rendons-la aussi libre que possible, et tâchons de la débarrasser de ces taux d'assurance exorbitants qui paralysent les efforts de ceux qui, comme moi, cherchent à expédier toutes leurs marchandises par les voies canadiennes et les chemins de fer canadiens. Quand les exportations sont forcées de passer par les voies américaines, nos importations par les voies canadiennes nous coûtent plus cher, car la cargaison de retour est le grand point, si l'on veut faire du Saint-Laurent une route populaire.

Nous devons songer aux moyens à prendre pour faire de la route du Saint-Laurent ce que tous les membres de cette Chambre veulent qu'elle soit, c'est-à-dire une route offrant toutes les garanties possibles sous le rapport de la sûreté et libre de toutes influences et de toutes nominations politiques. Nous devons aussi voir à ce que le public anglais intéressé dans ces questions maritimes soit tenu autant que possible au courant des véritables causes de ces accidents qui ont pour résultat de compromettre la popularité de la route canadienne.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le comité aimera peut-être que je lui lise la lettre de sir Alfred Jones, puisque j'en ai parlé. Elle s'accorde entièrement avec les propositions qui ont été faites. Sir Alfred Jones est très au fait de ce qui a eu lieu, et ainsi qu'on le verra, il est d'opinion que ces accidents ne sont pas dus à l'état du chenal.

Voici la lettre :

4 Avenue Sainte-Marie,
Londres, 29 août 1902.

Cher monsieur,—Pendant que vos collègues sont de ce côté-ci de l'océan nous avons cru que c'était une bonne occasion de discuter avec eux la possibilité d'apporter à la route du Saint-Laurent des améliorations qui bénéficieraient au public en général, et à nous-mêmes en particulier, car notre flotte est assurée pour des sommes considérables.

Nous avons vu sir William Mulock qui nous dit que nous ferions bien de vous transmettre tous les documents ; conséquemment nous vous expédions les copies des lettres reçues à notre bureau des phares de Liverpool avec certaines cartes et propositions. Nous croyons que toutes les propositions qui sont faites, sont opportunes, mais si vous télégraphiez à notre bureau de Montréal, il vous mettra en communication avec quelques uns de nos capitaines les plus expérimentés avec lesquels vous pourrez discuter s'il est possible de faire les améliorations proposées. Nous sommes certains que tous les ministres désirent autant que nous rendre la route du Saint-Laurent aussi populaire que toute autre

route. Aujourd'hui, tous les désavantages sont contre nous. Les assureurs disent que la navigation du Saint-Laurent offre plus de risques que celle des ports du nord des Etats-Unis, mais il n'en est pas moins vrai que nous avons fait pendant les trois dernières années environ quatre-vingt voyages au Canada sans avoir subi un accident. Conséquemment nous nous plaignons d'avoir à payer 8 pour 100 d'assurance par la route du Saint-Laurent, tandis que par New-York les taux ne sont que de 3 pour 100, et c'est notre devoir de convaincre les assureurs qu'ils ont tort. Il n'y aura pas de mal à essayer, et à reconnaître les défauts qui pourraient exister dans notre système de signaux et de bouées. A part cela pourriez-vous donner un peu plus d'eau et rendre les détours un peu moins difficiles ? Nous sommes ici tellement intéressés que nous voulons vous donner toute l'assistance dont vous aurez besoin et qu'il sera en notre pouvoir de vous donner.

Vos tout dévoués,
(Signé) ALFRED JONES.

L'honorable James Sutherland,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Mon prédécesseur au ministère de la Marine et des Pêcheries s'est rendu aux demandes de cette lettre; il s'est mis en rapport avec les différents capitaines dont j'ai donné les noms, et plusieurs de leurs propositions sont déjà exécutées, tandis que d'autres sont en voie d'exécution.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la date de cette lettre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 29 août 1902. Le ministre de la Justice a appelé l'attention de la Chambre sur le fait que l'examen de la vue des pilotes n'avait lieu qu'une fois l'année. Pour montrer comme ces améliorations se font lentement, je dois dire que ce ne fut qu'en 1898 que les commissaires du havre de Montréal obligèrent les pilotes à faire examiner leur vue. Autrefois on ne l'examinait que lors de l'admission, ou lorsque les pilotes avaient atteint soixante et cinq ans. Lorsque je faisais partie de la commissison du havre de Montréal, j'ai réussi à faire modifier les règlements et cette règle nouvelle a été imposée aux pilotes. J'ai appris depuis qu'un examen une fois par année ne suffirait pas ; et un occuliste compétent m'a dit que les examens ne sont pas faits comme ils devraient l'être. On m'a assuré que quelques occulistes—je ne mentionnerai ni les noms ni les lieux—accordent à des pilotes des certificats de vue parfaite et de compétence qu'un autre occuliste, plus soucieux de ses devoirs, refuserait. La question est à l'étude ; je me propose de consulter quelque spécialiste et de faire amender cette règle de façon à ce que les examens soient aussi exacts et aussi bien faits que possible.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle méthode le ministre se propose-t-il de suivre au sujet de l'examen de la vue des pilotes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne pourrais le dire dans le moment, mais je prendrai l'avis d'hommes de l'art. Je crois que si l'examen de la vue était fait une fois par année, mais bien fait, au commencement de la saison de navigation, ce devrait être suffisant. Mais quelques-uns me disent que ce n'est pas assez. Autrefois on n'examinait la vue des pilotes que lors de leur admission, et on les laissait quarante ou cinquante ans dans le service sans nouvel examen.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que ce serait d'un grand secours de connaître combien de fois par année on examine la vue des mécaniciens de chemins de fer, et quelles précautions on prend.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nons avons demandé des renseignements à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : On m'a dit qu'on examinait la vue des mécaniciens des chemins de fer tous les trois mois.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En Allemagne et en Angleterre les règles de la navigation dans la Manche sont très sévères, et je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourrait faire mieux que de chercher jusqu'à quel point il peut adopter le système suivi là-bas. Ces deux pays ont un excellent système de pilotage et celui de la côte de France est aussi très bon.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourrait peut-être nous le faire connaître ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne voudrais pas entreprendre cela. Je ne connais rien autre chose que ce que j'ai appris dans ma pratique d'avocat devant la cour d'Amirauté. C'est ainsi que j'ai pu en connaître les règles. Mon honorable ami trouvera dans les bureaux du ministère une lettre qui a été écrite après l'assemblée de l'Association Médicale anglaise, il y a quelques années. Cette lettre était d'un jeune médecin canadien qui me faisait remarquer les grandes précautions que l'on prenait là-bas pour l'examen des pilotes, et les dangers qui résultaient des examens imparfaits tenus ici. J'ai passé cette lettre à sir Louis Davies, et je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries trouvera dans les documents du ministère une lettre du Dr Cooke, de Québec, notant tous ces points, indiquant les règles suivies de l'autre côté et proposant de les adopter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nons avons demandé tous ces renseignements. C'est une lettre d'un occuliste compétent de Montréal reçue il y a quelques semaines, qui m'y a porté.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous vu dans les bureaux du ministère, au sujet des accidents et naufrages dont quelques-uns sont mentionnés dans le rapport du ministère, rapport auquel je n'ai pas pu donner toute l'attention qu'il mérite sans doute, quelque

chose indiquant combien de ces accidents sont dus à la mauvaise vue des pilotes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucun accident n'a été attribué à la mauvaise vue des pilotes.

M. BELL : Je vois dans le rapport que le commandant Spain demande avec instance que les pilotes soient mis sous le contrôle du gouvernement fédéral. Aujourd'hui, ils sont soumis au commissaires des havres de Québec et de Montréal. Je suppose que les pilotes du bas du fleuve sont sous la juridiction de la commission du havre de Québec. Le ministre a-t-il fait quelques arrangements pour placer ces pilotes sous la juridiction de son ministère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons l'intention de nommer comme membre du bureau des examinateurs des pilotes, surtout à Montréal, une personne qui représentera le gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il l'autorité nécessaire pour cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; nous allons demander cette autorité du parlement pendant la présente session.

M. BELL : Parce que si le gouvernement n'a pas l'autorité nécessaire pour imposer ses vues à la commission du havre de Québec, tous les règlements qu'il pourra faire resteront probablement inefficaces. Je vois dans le rapport du commandant que plusieurs naufrages ont eu lieu dans le fleuve Saint-Laurent. Le commandant Spain commence à parler de ce sujet à la page 27 et on trouve la liste des naufrages aux pages 28 et 29. Cette liste couvre depuis l'année 1898, mais ne va pas jusqu'aux naufrages de la saison dernière. Mais bien que ces naufrages soient tous imputés à la route du Saint-Laurent—ce qui a sans doute contribué beaucoup à l'augmentation du taux des assurances—cependant ils ont tous eu lieu sur la côte de Terre-Neuve, et surtout sur la côte est. Ce soir notre discussion porte sur le fleuve Saint-Laurent proprement dit, et sur le golfe Saint-Laurent de ce côté-ci de Terre-Neuve, tandis que la plupart des naufrages mentionnés dans ces pages n'ont pas eu lieu dans le golfe Saint-Laurent, mais sur la côte de Terre-Neuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Bell) sait que notre autorité ne s'étend pas jusque-là.

M. BELL : J'allais justement dire que tous les efforts que nous pourrons faire pour rendre la route du Saint-Laurent sûre et économique au point de vue des assurances resteront infructueux tant que le gouvernement du Canada n'aura pas pris les moyens de rendre la côte de Terre-Neuve plus sûre. D'après les renseignements que j'ai recueillis dans le passé, les environs du cap Race, sur la côte sud-est de Terre-Neuve, soit, si je ne me trompe pas, le point le plus dangereux, et c'est ce cap qui a été cause en grande partie de la mauvaise réputation qu'il a malheureusement aujourd'hui avec les compagnies d'assurance. Le fait que ce cap n'est pas dans nos limites géographiques, n'empêche pas le gouvernement du Canada d'y faire certains travaux. En différents endroits, au détroit de Belle-Isle, sur l'île Belle-Isle et ailleurs, le gouvernement fédéral entretient des phares et des sifflets de brume. Je crois que la tâche la plus importante que le ministère de la Marine et des Pêcheries pourrait entreprendre, si le gouvernement de Terre-neuve ne peut pas ou ne veut pas s'occuper de rendre la navigation sur ses côtes plus sûre, serait faire les démarches et les dépenses nécessaires, pour faire disparaître autant que possible les dangers de la navigation dans les environs du cap Race. Je voudrais savoir si l'honorable ministre a donné son attention à ce sujet et si dans ses crédits pour l'année prochaine il aura de l'argent à dépenser dans ce voisinage, ou s'il se propose de demander de l'argent pour diminuer les dangers de la navigation sur la côte sud-est de Terre-Neuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous étudions cette question en ce moment et nous ferons tout ce qu'il sera possible pour apporter remède à la situation.

M. BELL : C'est une réponse trop vague, et le ministère de la Marine et des Pêcheries ne me semble pas avoir donné à cette question toute l'attention qu'à mon avis elle mérite. Si l'honorable ministre veut prendre la peine de regarder la carte sur laquelle sont indiqués les endroits où les naufrages ont eu lieu, il verra que la côte près du cap Race est réellement couverte de naufrages et que l'on ne peut espérer faire du Saint-Laurent une route sûre tant que l'on n'aura pas amélioré la navigation de cette côte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le cap Race est indiqué sur la carte maintenant déposé sur le bureau de la Chambre. Si l'honorable député veut prendre la peine de la regarder il verra que les faits dont il parle sont connus au ministère qui cherche présentement les moyens d'améliorer la navigation de ces eaux.

M. R. L. BORDEN : Je viens d'examiner la carte au sujet de ce que disait mon honorable ami (M. Bell) et je ne vois pas qu'elle donne beaucoup de renseignements sur la côte est de Terre-Neuve.

M. BELL : Elle indique la côte, c'est tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elle montre le cap Race.

M. R. L. BORDEN : La carte ne montre pas que l'on ait pris beaucoup de précautions contre les naufrages dans le voisinage du

cap Race, et j'approuve entièrement mon honorable ami (M. Bell) lorsqu'il dit qu'il est d'absolue nécessité de donner une attention spéciale à cette partie de la côte. Cependant l'honorable ministre dit que les fonctionnaires de son ministère s'en occupent. D'après la carte, il y a une sirène et un phare au cap Race, et l'on recommande de placer une sirène au cap des Pins.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout cela a été expliqué, mais l'honorable député n'était pas ici.

M. R. L. BORDEN : Si cela a été expliqué je ne veux pas que l'honorable ministre le répète, car je lirai ce qu'il a dit dans les Débats, mais avant que nous terminions la discussion de cet item, je voudrais demander à l'honorable ministre ce qu'il se propose de faire au sujet de la construction d'un phare à l'entrée du havre d'Halifax. J'ai eu occasion d'appeler l'attention de sir Louis Davies dans un discours élaboré sur ce sujet, il y a deux ans, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries, et depuis ce temps, l'opinion publique à Halifax est très agitée au sujet de cette question. Ceux qui connaissent les approches du port, et surtout les capitaines qui visitent ces ports régulièrement, de même que tous ceux qui sont capables de se former une opinion sur la question, sont fortement d'avis qu'un phare devrait être érigé à cet endroit aussi vite que possible. On a répondu, paraît-il, qu'un phare avait déjà existé à cet endroit, il y a quinze ou vingt ans, et qu'il n'avait pas donné satisfaction. Je possédais, il y a deux ans, mieux qu'aujourd'hui, tous les détails de la question, mais je crois qu'en résumé la prétention de ceux qui demandent que l'on érige un phare à cet endroit est que, grâce aux méthodes suivies aujourd'hui dans l'érection des phares, il sera très facile d'en ériger un en dehors de la rade d'Halifax, où le besoin en est très urgent.

Il y a deux ans, j'ai fait connaître très au long à cette Chambre les vues de ceux qui sont plus au fait que moi de cette question. J'ai fait demander le volume des Débats qui contient ces remarques, mais comme il ne m'est pas encore arrivé, je l'enverrai à l'honorable ministre, et il pourra les lire. Je n'ai pu, à cette époque, avoir de réponse très satisfaisante de sir Louis Davies. Il a répondu que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne croyait pas que l'érection d'un phare à cet endroit ne serait pas utile ou quelque chose de ce genre, autant que je puis m'en souvenir. Elle n'est pas, cependant, l'opinion d'un très grand nombre de citoyens d'expérience d'Halifax, et je crois que l'honorable ministre actuel ferait bien de donner son attention à cette question, parce qu'il n'y a aucun doute que les naufrages qui ont eu lieu à l'entrée du port, ou en dehors de la rade auraient pu être prévenus s'il y avait eu un phare à cet endroit.



Je viens demander à mon honorable ami de prendre ce sujet en considération, et quand il nous présentera, plus tard, son état estimatif ou ses crédits supplémentaires je saisirai cette occasion pour lui rappeler la chose, et pour lui demander de nous donner là-dessus plus de détails qu'il ne peut le faire aujourd'hui, bien que j'aimerais à savoir dès maintenant si la question a été mise à l'étude par son département, et s'il s'est formé là-dessus une opinion qu'il aimerait à communiquer au public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour ce qui est du phare flottant, dans le port de Halifax, le département s'en est pleinement occupé. Nous avons là-dessus tous les renseignements désirables, et nous avons aussi un résumé de toutes les représentations qui ont été faites à ce sujet. On estime que la construction de ce phare flottant coûtera $120,000, et que les dépenses d'entretien s'élèveront à environ $10,000. Le sujet a été discuté au long avec les représentants de la Chambre de commerce de Halifax. Et comme nous avions déjà installé là, l'automne dernier et ce dernier printemps, de nouveaux auxiliaires de la navigation, ils nous dirent : " Nous somme d'avis qu'un phare flottant est nécessaire, mais vu ce que vous avez déjà fait pour nous, cela ne presse pas, et nous préférerions même attendre une autre saison pour voir ce qui va se produire." Nous avons installé un signal de brume à vapeur, et trois bouées-sifflets à vapeur. Ces représentatants du commerce de Halifax sont revenus à Ottawa, et ils nous ont exprimé leurs remerciements empressés pour ce que nous avions fait pour eux. Tous ces faits peuvent être établis par les documents, si l'honorable député désire que je les lui soumette.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permettra, sans doute, d'y jeter un coup d'œil, mais je n'aimerais pas à faire perdre du temps à la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'enverrai tous ces documents à l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Je suis heureux de voir que l'honorable ministre a donné à ce sujet son entière considération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La route du Saint-Laurent a eu autrefois une très mauvaise réputation, mais je suis heureux de voir qu'il y a maintenant un changement de l'opinion publique, et comme preuve je citerai un article publié par la " Shipping and Mercantile Gazette ", de Londres, Angleterre, écrit au sujet du rapport du département. Cet article est assez long, mais le comité aimera peut-être, je crois, savoir dès maintenant à quoi s'en tenir sur ce que l'on pense à l'étranger de notre route du Saint-Laurent et de l'éclairage de nos côtes.

Voici ce que dit la "Weekly Shipping & Mercantile Gazette" de Londres, Angleterre:

En ce pays, on croirait se faire un crime de condescendre à nous rendre compte de ce qui se fait pour l'éclairage de nos côtes. Mais, heureusement les colonies ne tombent pas dans cet excès d'obscurantisme. Nos concitoyens d'au delà des mers se sont fait, à tort ou à raison, une habitude de vouloir savoir ce qu'on fait, de l'argent voté pour l'éclairage des phares ; et, si bizarre que la chose nous paraisse, les autorités en cause ne refusent jamais de se prêter à ces exigences. Nous venons de recevoir un livre bleu, publié par le ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, qui donne des détails complets sur le service des phares de la Puissance. Ce ministère canadien pourrait cependant, en prenant l'exemple sur nous, prétendre qu'on lui fait injure en doutant de sa prescience et de sa perspicacité, et professer que ses secrets sont tellement insondables que s'en ouvrir ainsi au public, équivaudrait à jeter des perles aux pourceaux. Cependant, et si extraordinaire, nous le répétons, que la chose nous paraisse, le gouvernement canadien se refuse à vouloir assimiler l'organisation de ses phares aux anciens mythes sacrés de l'Egypte, et il admet sans arrière pensée le public dans sa confiance. Nous croyons, pour notre part, qu'il n'y perd rien. Au contraire, il doit y gagner beaucoup. C'est en vain que nous chercherions dans cette publication le moindre indice nous portant à croire qu'on veut nous dissimuler la vérité. Ce serait plutôt tout le contraire, car, en plus d'abondantes statistiques, ce volume renferme aussi quelque vingt-quatre pages d'illustrations, nous donnant des vues photographiques de phares, bouées, steamers et stations de sauvetage. Voilà certes qui devrait servir de modèle à nos propres autorités anglaises. Il peut se faire que certains obstacles insurmontables s'opposent à ce que ces autorités publient un rapport aussi détaillé de leur travail de chaque année, pour venir en aide aux marins. Mais ne pourrait-on pas, ici, effectuer un compromis ? Si l'on ne peut pas avoir recours à la typographie, pourquoi ne pas utiliser la chambre obscure du photographe ? Au moins, nous aurions ainsi une idée quelconque de ce que les administrateurs des phares des trois royaumes font de l'argent que nous leur confions. Ce conseil, nous nous en doutons bien, pêche quelque peu par l'irrégularité, car ce n'est généralement pas par des photographies que des administrateurs aiment à rendre compte de leur conduite. Mais l'exemple du Canada ne nous en offre pas moins une excuse pour une proposition qui, si elle était acceptée, nous doterait dans tous les cas d'une très jolie collection de cartes postales illustrées. Et qu'on ne veuille pas croire, surtout, que les phares du Canada soient des constructions éphémères ressemblant plutôt à autant de jolis jouets. D'après les derniers relevés, le Canada ne possède pas moins de 713 stations de phares, phares flottants, et stations de signaux de brume, comprenant un total de 899 feux. Il y a, en outre, 91 sifflets à vapeur, sirènes, cloches et canons. Le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de signaux de brume, et préposés au soin des phares flottants s'élève à 719. Les dépenses, pour l'entretien des phares et le service des côtes, se sont élevées, pour le dernier exercice, à $537,300, et l'on a dépensé pour diverses constructions $158,700, soit en tout $696,000. Il y a un excès de dépenses, sur l'année précédente, de $117,000, ce qui démontre que le Canada est loin de lésiner en ces matières. Si le Canada peut éclairer et garnir de bouées ses côtes étendues et dangereuses pour £140,000 par année, la question qui se présente ici naturellement pour nous c'est de savoir comment il se fait qu'on nous demande £500,000 par année pour la même chose. Nous savons bien qu'il est toujours risqué de faire des comparaisons. On a déjà insinué que le service des phares d'Angleterre coûtait très cher comparativement à celui de la France ; et la réponse a été qu'en France on se contentait de lattes et de mortier, au lieu que les phares d'Angleterre et d'Irlande étaient construits pour des siècles. Il n'y a aucun doute qu'on nous répondrait encore ici par les mêmes arguments. On nous dira peut-être que le ministère de la Marine du Canada se compose de simples apprentis, qui n'ont aucune idée de la responsabilité de leurs fonctions, et qui n'y arriveront pas tant qu'on ne leur permettra pas de dépenser en toute liberté l'argent des autres. Et cependant, autant que nous pouvons voir, ce ministère est bien à la hauteur de ce qu'on exige de lui. En vérité, il est impossible d'étudier ce rapport sans remarquer à quel point ce ministère se rend parfaitement compte des dangers exceptionnels présentés par les côtes du Canada, et combien aussi ses efforts sont incessants pour en arriver à rendre aussi sûre que possible la navigation dans les eaux canadiennes. En outre, on ne cherche pas à cacher quoi que ce soit. Il y a un rapport de l'ingénieur en chef qui est très détaillé et très compréhensif. Nous voyons, par exemple, dans ce rapport, que le ministère a fait des expériences en vue de s'assurer des qualités du gaz acétylène pour l'éclairage des phares, et qu'il fait aussi des essais du diaphone, le nouveau rival de la sirène écossaise qui a été adoptée aux expériences de Trinity House. Ce rapport nous fournit aussi des détails complets, non seulement sur les nouvelles constructions, mais sur les réparations effectuées pendant l'année, et il y a en outre tous les renseignements qu'on peut désirer sur le travail de l'année des différents steamers attachés au ministère. On est porté ici à se demander pour quelles raisons l'on ne nous donnerait pas, à nous aussi, de semblables raports détaillés. Si le Canada trouve son avantage à ce que toute la publicité possible soit donnée sur un service de phares confié à un ministère du gouvernement et maintenu aux frais du public, à plus forte raison, ce semble, devrions-nous exiger cette publicité quand il s'agit, comme c'est le cas dans le Royaume-Uni, d'un conseil d'administrateurs non représentatifs et pour ainsi dire irresponsables, à qui l'on confie la charge de deniers prélevés sur une certaine classe de la population ? Ce sujet n'a guère besoin d'être longtemps discuté, et cela d'autant plus que, devant le déchaînement des critiques qui affluent de toutes parts, ce conseil d'administration a trouvé jusqu'ici impossible de se défendre.

Je pourrais aussi citer des articles écrits dans le même esprit qui ont paru dans la "Marine Review", ainsi que dans le "Marine Record" de Cleveland, Ohio, qui passe pour être une autorité en ces matières. Ces deux publications n'ont aussi que des éloges à faire de l'éclairage de nos côtes.

M. KAULBACH : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur une amélioration qui coûtera moins cher qu'un phare flottant, à l'entrée du port de Halifax. Il s'agirait d'installer une bouée sur le haut-fond ou récif de la pointe est, au large de Lunenburg, et

c'est ce qui a été déjà demandé au gouvernement en deux différentes occasions, il y a deux ans et l'année dernière. Il m'arrive rarement de rencontrer un pêcheur ou un marin de cette localité ou des environs, sans qu'on me demande des nouvelles de cette bouée.

Le gouvernement m'a informé que l'officier qui a charge de cette branche du département considérait que cette bouée n'était pas nécessaire. Eh bien! je ne saurais me ranger à cet avis. Ce sont les marins et les pêcheurs qui peuvent surtout juger du plus ou moins de nécessité de ces auxiliaires de la navigation. Ils pénètrent dans le port à toutes saisons, et les pêcheurs surtout y entrent le jour comme la nuit. Tout ce que je demande, c'est une bouée à cloche ; et comme preuve de la nécessité de cette bouée, j'ai parlé de la perte de deux navires, qui ont été jetés à la côte et se sont perdus complètement, tout simplement parce qu'il n'y avait pas de bouée à cloche en cet endroit. On me répondra qu'en entrant dans le port les bateaux devraient pénétrer par l'entrée ouest, et se guider sur la bouée automatique, au large d'Ovens' ou Rose Head. Cela peut très bien se faire en certaines saisons ; mais un pêcheur au large dans son bateau, qui voit la nuit venir, ou peut-être s'annoncer du mauvais temps, considère l'entrée est comme la seule praticable, et cela d'autant plus qu'il habite dans ces environs. Je viens de demander à l'honorable ministre de bien vouloir prendre ce sujet en sérieuse considération, et se guider pour cela sur ce que la carte indique, et il verra alors clairement qu'aucune demande ne saurait être plus juste que celle que je présente en ce moment au nom de ces marins et pêcheurs. Je ne demande pas une bouée automatique, parce qu'il y a déjà une bouée de ce genre à l'entrée ouest. Je ne demande qu'une bouée à cloche, qui ne devra coûter que fort peu de chose ; et les marins et les pêcheurs ne seront satisfaits que lorsqu'ils verront cette bouée en place au large de la pointe Est. Je demande au ministre de bien vouloir s'occuper de la chose. Il s'agit de sauver des vies humaines, et je suis sûr qu'il ne refusera pas d'accéder à cette demande, présentée par tous les gens de cette localité. Je dois rappeler à l'honorable ministre que Lunenberg est un port très important. Je termine donc en réitérant ma demande au ministre, et j'ai l'espoir qu'avant longtemps il y aura été fait droit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'informe que le département a ce sujet en considération depuis déjà quelque temps. Je n'en connais pas les détails, mais je me propose de me renseigner là-dessus personnellement quand je visiterai les provinces maritimes l'été prochain.

M. KAULBACH : Si le ministre veut me faire l'honneur de venir me voir quand il fera sa visite, je serai heureux de le recevoir et de le conduire à l'endroit en question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le ferai avec grand plaisir.

M. INGRAM : L'honorable ministre a fait des essais de certaines lumières. Voudrait-il être assez bon de nous donner quelque détail là-dessus, et nous indiquer ce que coûtent ces lumières ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces essais nous ont donné complète satisfaction, mais je n'ai pas en ce moment les renseignements techniques qu'il faudrait soumettre à la Chambre. Ces renseignements paraîtront probablement dans l'annexe du rapport.

M. INGRAM : Je désire seulement connaître ce qu'il en coûte actuellement pour les phares, c'est-à-dire pour chaque phare.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a en tout 770 feux.

M. INGRAM : Et quel est le coût de chacun de ces feux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le coût total apparaît dans ce rapport. Y a-t-il quelque phare au sujet duquel l'honorable député désire se renseigner en particulier? Je me procurerai ce renseignement et le lui communiquerai.

M. INGRAM : Je n'ai pas là-dessus les connaissances techniques voulues. J'essayais seulement d'apprendre ce que ces feux pourraient bien coûter. Je crois que vous faites des expériences avec l'acétylène ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ingénieur en chef n'est pas en mesure de fournir les renseignements. La raison qui nous a engagés à faire ces expériences c'est que le gaz acétylène est d'un maniement plus facile et qu'il fournit aussi une lumière plus brillante.

M. BORDEN (Halifax) : Ces feux réussissent-ils mieux que d'autres à percer à travers le brouillard ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'est pas encore déterminé.

M. BORDEN (Halifax) : On a fait beaucoup d'expérience, depuis quelques années, au sujet de la transmission du son à travers le brouillard, et quelque-unes de ces expériences ont donné des résultats fort curieux. C'est ainsi, par exemple, qu'un sifflet ne s'entendait pas à trois ou quatre milles, tandis que le son pouvait en être perçu à huit ou neuf milles. Le département poursuit-il quelques expériences de ce genre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon ingénieur m'informe que oui.

M. BELL : Le département cherche-t-il aussi à se renseigner au sujet des courants le long de la côte de Terre-Neuve ? Chaque fois que les navires ont été jetés sur cette côte, ces naufrages ont été attribués à ces courants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un officier du département s'occupe en ce moment de ces sortes de recherches sur le " Gulnare ".

M. BELL : Je vois qu'un phare, à Pictou, a été détruit par un incendie récemment. A-t-on fait quelque chose pour remplacer ce phare ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce sera fait immédiatement.

Entretien et réparations des phares, y compris appointements de M. U. P. Boucher, ingénieur chargé du service des bouées entre Montréal et Platon, $330,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'augmentation est due au maintien de nouveaux phares et aux frais se rattachant à ces phares.

M. TAYLOR : L'honorable ministre suit ici le même système, pour ses achats d'approvisionnements, que pour les articles que nous avons discutés hier soir. Je vois, à la page P-260 du rapport de l'Auditeur général, que J. B. Côté, de Québec, a retiré $2,989 pour les approvisionnements. Plus loin, je vois que M. Drolet, de Québec, a retiré $6,701. Il a présenté un compte pour 292½ heures de travail à 50 cents. Cela représente $5 par jour. Aussi, 1,553 heures à 40 cents, soit $4 par jour. Les ouvriers voient évidemment s'ouvrir de beaux jours devant eux, quand ils peuvent demander jusqu'à $4 et $5 par jour. Il a aussi présenté un compte de 3,943 heures à 35 cents. Pourquoi donc le gouvernement ne donne-t-il pas cela à l'entreprise ? Dans chaque province, nous voyons qu'on s'est approvisionné chez des marchands en détail. Je puis vous en citer un à la page 62—M. Lewis, de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Est-il un marchand en détail ?

M. TAYLOR : Non, c'est un marchand en gros. Il a fourni au département 925 livres de mastic à $2.10. Pourquoi le gouvernement n'achète-t-il pas de lui à ce prix tout le mastic dont il a besoin, au lieu de le payer 3, 4, et 5 cents la livre chez les marchands en détail ? Pourquoi ne pas acheter tout dont vous avez besoin aux prix du gros, chez les marchands en gros ? A la la page 61, je vois qu'on a payé $1,140 à J. U. Gregory, Qui est-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'agent du département à Québec.

M. TAYLOR : Je vois qu'il a porté, dans son compte, $8 pour petits sapins servant à des motifs décoratifs pour la Saint-Patrice. Je n'ai aucune objection à ces décorations de la Saint-Patrice, mais l'honorable ministre voudra-t-il ajouter la même somme, dans le budget, pour nous permettre de décorer au 12 juillet ? L'honorable ministre ne nous a pas expliqué pour quelles raisons il n'achète pas tout cela au prix du gros.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce sujet a été discuté à fond hier soir pendant quatre heures et assurément nous n'allons pas recommencer ce soir.

M. TAYLOR : Mais l'honorable ministre nous demande un quart de million de dollars.

M. BIRKETT : Comme j'entrais dans la Chambre, j'ai entendu qu'on prononçais mon nom, j'ignore pour quelle raison. Hier soir, pendant les quatre heures employées à discuter ces articles, j'ai causé quelques moments, en ami, avec le ministre des Douanes.

Je préférerais beaucoup parler de cette affaire lorsque l'honorable ministre serait présent; mais je tiens à restifier ce qu'il a dit, car j'ai toutes les factures et autres documents nécessaires. Il a déclaré qu'il y a cinq ou six ans il se serait produit une augmentation dans le prix du fer en barres de 25 à 50 pour cent, et dans certains cas de 100 pour 100. Ma réponse fut qu'à mon avis il se trompait du tout au tout. Pour son information qu'on me permette de donner quelques chiffres indiquant les prix du fer depuis 1897. Le fer en barres a été vendu par les fabricants de Montréal aux prix suivants :

| | |
|---|---|
| 1897 | $1 35 |
| 1898 | 1 30 |
| 1899 | 1 25 à $1 50 |
| 1900 | 1 40 |
| 1901 | 1 40 à 1 60 |
| 1902 | 1 70 à 1 80 |
| 1903 | 1 80 |

Les chiffres établissent la vérité de ce que j'ai dit, que dans les derniers trois ans le fer s'est vendu plus cher que dans les trois années précédentes.

M. HARTY : Cela dépend de la qualité.

M. BIRKETT : Quelle qualité l'honorable député (M. Harty) désire-t-il ?

M. HARTY : De quelle qualité l'honorable député (M. Birkett) nous parle-t-il ? Je suppose qu'il parle tout le temps d'une même qualité de fer ?

M. BIRKETT : De quelle qualité l'honorable député désire-t-il que je lui parle ? Je lui donnerai les prix de la qualité qu'il désire.

M. HARTY : Je ne me soucie pas de connaître le prix d'une qualité en particulier.

M. BIRKETT : M. le président, je ne sais trop quel renseignement l'honorable député désire obtenir.

M. HARTY : Je demandais si ces prix étaient pour une même qualité de fer.

M. BIRKETT : De quelle qualité voulez-vous parler ?

M. HARTY : Les prix cotés devraient être tous pour une même qualité : X, XX, ou XXX.

M. BIRKETT : Il n'y a pas dans le fer de qualité X ou XX ou XXX. Les qualités sont : barre ordinaire laminée, barre forgée, barre affinée et barre de Suède. Je pense que l'honorable député (M. Harty) s'y entend mieux dans l'acier pour les locomotives que dans le fer en barres.

M. HARTY : Je cherchais simplement à obtenir un renseignement de l'honorable député et je lui ai posé une question poliment.

M. BIRKETT : Nous donnerons à l'honorable député tous les renseignements qu'il désire obtenir. Et j'espère que si les renseignements sont satisfaisants et les prix également qu'il nous donnera une commande. Maintenant, pour confirmer les prix que j'ai donnés, j'ai les factures ici et je les communiquerai à tout député désireux de les voir. Je puis ajouter que nous avons vendu le fer dans la ville d'Ottawa, grevé des mêmes frais de transport que s'il était délivré à Québec, aux prix suivants :

| | |
|---|---|
| 1897.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $1 60 |
| 1898.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 55 |
| 1899.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 65 |
| 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 70 |
| 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 85 |
| 1903.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 95 à $2 00 |

Et quoique nous ayons vendu le fer, cette année, à $2, le gouvernement a payé à cette maison Drolet $3 le cent livres.

M. HARTY : Pour quelle qualité de fer ?

M. BIRKETT : J'ai demandé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, hier soir, et il n'a pas pu me le dire. Les seuls renseignements que nous avons pu obtenir nous ont été fournis par le rapport de l'Auditeur général. Il me semble que l'honorable député de Kingston parle de choses auxquelles il n'entend rien, s'il désire me poser des questions, qu'il se lève, afin que nous puissions voir qui il est, et qu'il nous dise ce qu'il veut savoir. Je vois en parcourant quelques autres de ces comptes que la maison Drolet, de Québec, continue à demander d'énorme prix de $3 le cent livres de fer en barres. Je vois aussi qu'il a haussé le prix auquel il vend le zinc. Il en a fourni vingt-trois livres pour lesquelles il demande vingt-cinq cents. Peut-être l'honorable député de Kingston est-il au courant du prix du zinc. Voici un item pour zinc (spelter) et soudure. Or le zinc n'est pas employé pour souder, mais pour braser. N'importe quel homme du métier sait qu'on ne s'en sert pas pour la soudure ordinaire. Il y a un item de vingt-six livres de cet article à 50 cents la livre, ce qui est à peu près cinq fois plus cher que le zinc (spelter) ne s'est jamais vendu. L'antimoine même est loin de valoir ce prix, pour ne rien dire du zinc. Je remarque aussi que la maison Drolet demande pour la main-d'œuvre jusqu'à 50 cents de l'heure. Je renvoie les honorables députés à la page P-60 du rapport de l'auditeur général. Je me demande quelle sorte d'ouvriers ou de journaliers ont été payés au taux de cinquante cents de l'heure. Il y a 202½ heures de portées au compte à ce prix; 1,503 heures à 40 cents; 3,943 heures à 35 cents ; en tout, 10,000 heures, soit trois ans de la vie d'un homme; et tout ce travail appliqué à 4,802 livres de fer. A quoi bon cacher sa pensée: à mon avis, il y a là quelque chose de mal. Aucun homme, aucune maison, ne pourrait mettre trois ans d'ouvrage sur 4,000 livres de fer. Et les prix demandés sont exorbitants. Ces prix sont plus élevés que ceux du détail et bien supérieurs à ceux que voudrait demander n'importe quel marchand de gros de Québec, Montréal, de Toronto ou d'ailleurs. Comme je le disais hier soir, le gouvernement est simplement le fidéicommissaire du peuple et il ne lui est pas permis de payer de tels prix. Si l'administration demandait des soumissions par la voie des journaux, elle obtiendrait les fournitures qu'il lui faut à des prix raisonnables.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En réponse à l'honorable député, je répète ce qui a été dit dans le cours de la discussion. Si l'honorable député désire s'enquérir au sujet de l'extravagance de ces comptes qu'il qualifie de scandaleux, qu'il se présente devant le comité des comptes publics. Là il sera mis au courant d'une tout autre histoire. Il est facile de prendre le rapport de l'auditeur général, d'y relever certains item qui sont donnés sans aucune explication, et de dire que les prix sont exorbitants, mais il faudrait connaître toutes les circonstances. Ces comptes ont pu être présentés partie en français, partie en anglais ; la partie française a dû être traduite en anglais ; et des gens peu versés en ces matières feront nécessairement des inscriptions incompréhensibles même pour ceux qui sont au courant des prix des marchandises mais qui ne connaissent pas les prix exigés par un ouvrier spécialiste compétent à exécuter des réparations difficiles de chaudières et de machines compliquées. On me dit que M. Drolet a à peu près cent hommes à son emploi. Ce n'est pas un forgeron ordinaire; il a l'établissement le plus complet de Québec, et le seul probablement dans la ville en mesure d'exécuter de ces réparations. Nous avons pensé qu'au lieu d'envoyer les bâtiments à Montréal ou à Halifax, il vaudrait mieux faire faire les réparations chez lui. Les comptes sont certifiés en la manière ordinaire par les fonctionnaires compétents. Si ces ingénieurs ont approuvé des comptes qui n'auraient pas dû être approuvés, ils méritent la censure. Le département n'a aucun contrôle direct ou indirect sur ces choses. Une

pièce de mécanisme se brise; un ouvrier habile est appelé pour la réparer; qui jugera mieux de la qualité et de la valeur de l'ouvrage que les ingénieurs mêmes ? Si l'honorable député peut suggérer quelque meilleure méthode, je serai heureux de l'adopter. Mais il est injuste de condamner M. Drolet, comme un individu cherchant à faire payer au département des prix excessifs. J'ai télégraphié au sujet d'un item dont on a beaucoup parlé hier soir, celui relatif au métal " magnolia ". Il paraîtrait qu'il y a un autre métal appelé métal antifriction de Muntz.

M. BIRKETT : Quelle différence y a-t-il entre le métal de Muntz et le magnolia ? L'honorable ministre dit qu'on l'appelle " magnolia " dans certains cas, et dans d'autres métal de Muntz. J'aimerais qu'il nous dise la différence entre les deux. Il affirme que j'ai attaqué M. Drolet. Je n'en ai rien fait ; je n'ai pas parlé de M. Drolet du tout. Mais lorsque le ministre déclare qu'il est le seul qui puisse faire l'ouvrage, je ne puis être de son avis. Je ne crois pas que M. Drolet soit le seul mécanicien de Québec en état d'exécuter ces réparations. Elles auraient, du reste, pu être exécutées à Montréal.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne serait pas expédient de faire cet ouvrage à Montréal. Il est préférable que ces réparations soient faites à Québec où il y a un chantier de carénage. De plus, il est important que les réparations soient exécutées le plus tôt possible, afin que les bateaux puissent sortir dès l'ouverture de la navigation, ce qui se produit dix jours plus tôt à Québec qu'à Montréal. Je ne suis pas au courant de la valeur du fer ; mais je connais très bien M. Drolet personnellement. Je sais qu'il jouit d'une excellente réputation dans sa spécialité ; il est de beaucoup le meilleur ingénieur-mécanicien de Québec, et y possède l'établissement le mieux outillé.

M. BIRKETT : Il n'est pas absolument nécessaire que les réparations soient faites à Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces réparations ne peuvent être exécutées qu'en hiver. Les navires reviennent dans les derniers jours de la navigation, et il serait impossible de les envoyer alors jusqu'à Montréal. La navigation cesse plus tôt entre Montréal et Québec que dans le bas du fleuve.

M. BIRKETT : L'explication fournie par le ministre de la Justice est plus satisfaisante.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je désire fournir une explication au sujet des prix demandés pour la main-d'œuvre. Je sais d'une manière certaine que M. Drolet est le seul homme dans Québec en mesure de faire les ouvrages de cette sorte. Il y a un autre établissement, celui de George T. Davie et fils, mais dont les chantiers sont à Lévis. Lorsque les réparations sont exécutées dans un chantier de carénage bien aménagé, les outils doivent être transportés du chantier à l'endroit où le travail doit être exécuté, et le prix de tant de l'heure demandé pour main-d'œuvre comprend aussi tant de l'heure pour les outils et appareils employés dans l'exécution du travail.

M. BIRKETT : Que le ministre de la Marine et des Pêcheries et que le ministre de la Justice comprennent bien que je ne trouve pas à redire au prix demandé par heure pour la main-d'œuvre. Lorsqu'on fait payer cinquante cents de l'heure pour la main-d'œuvre, on fait payer en même temps, pour l'usure des outils.

La différence entre ce prix de cinquante cents et le salaire payé à l'ouvrier, représente ce qu'on fait payer au gouvernement pour l'usure des outils, le loyer, les frais généraux et le reste. Je ne trouve donc pas à redire aux prix demandés pour l'ouvrage ou à la manière dont cet ouvrage a été fait. Je trouve à redire simplement aux prix demandés pour la matière première. Le ministre de la Justice a dit que ce travail avait été exécuté en hiver.

M. INGRAM : Nous n'avons pu nous assurer s'il avait été fait en hiver ou en été.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les réparations ont été exécutées en hiver.

M. INGRAM : Quel moyen avez-vous de le savoir ? Avez-vous le compte ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les réparations ont été faites dans le cours de l'hiver qui a précédé la mise des navires en commission, dans les mois de février et mars.

M. BIRKETT : Non, ce n'est pas satisfaisant.

M. INGRAM : Nous savons très bien que d'ordinaire dans tout le pays ceux qui vendent des marchandises au gouvernement s'attendent à en recevoir un plus haut prix que s'ils les vendaient à un particulier.

M. BUREAU : Pas dans notre partie du pays.

M. INGRAM : J'ai été assez longtemps ici pour savoir à quoi m'en tenir. Ce dont nous nous plaignons, ce sont les prix excessifs demandés dans beaucoup de cas; et je pense que nous avons raison de nous plaindre à cet égard.

Salaires de l'équipage et entretien du bateau-phare sur la batture de Larcher (à voter de nouveau), $10,000. Salaires de l'équipage et entretien du bateau-phare à la Pointe de l'Est, île d'Anticosti, $10,000.

M. COPP : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quand ces bateaux-phares seront terminés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'un sera livré le 15 juillet, et l'autre, le 15 octobre.

Construction de phares et aides à la navigation, $322,000.

M. TAYLOR : C'est le crédit que l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) voudrait faire réserver; les autres item seront votés sans opposition. Il a reçu un télégramme d'un de ses amis qui a quelque chose à dire au sujet de ce crédit et il demande qu'il soit réservé.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'embarras c'est qu'en réservant cet item nous nous trouvons à réserver toute la série. Toutefois, puisqu'on nous dit qu'il n'y aura pas d'opposition à l'adoption des autres item, nous réserverons celui-là si mon honorable ami le désire.

L'item est réservé.

Pour subvenir aux dépenses de la cour des commissaires des pilotes de Montréal.

M. BELL : Nous aimerions à avoir quelques renseignements au sujet de cette cour des commissaires des pilotes. C'est un tribunal nouveau institué récemment pour juger les questions de pilotage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elle fut établie il y a deux ans à Montréal.

M. BELL : Cette somme couvre à peu près les frais des commissaires et des assesseurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BELL : Se présente-t-il beaucoup d'affaires à payer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année dernière il y a eu quatre causes.

Réparations aux quais, $3,000.

M. TAYLOR : Avant de voter ce crédit, je désire savoir si M. Gregory était autorisé par le ministre à dépenser $8 en achat de sapins pour décorations le jour de la Saint-Patrice. On me dit qu'il se propose de faire la même dépense le 12 juillet.

Construction et entretien des piscifactures et homarderies, $95,000.

M. TAYLOR : Ce crédit se trouve augmenté de $3,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est pour de nouveaux aleviniers.

M. TAYLOR : Parfait.

Service de protection des pêcheries, y compris l'entretien de nouveaux navires dans la Colombie Anglaise, $130,000.

M. TAYLOR : Il y a là une augmentation de $10,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'augmentation est déterminée par le développement de la pêche dans la Colombie Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba.

Construction de passes-migratoires et nettoyage des rivières, $3,000.

M. TAYLOR : L'augmentation est de $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui; on a trouvé que c'était de la négligence de la part du département que de ne pas établir de passes migratoires dans beaucoup d'endroits. Nombre de demandes nous ont été adressées à cet effet. Nous nous proposons, pour la protection du poisson, d'y donner plus d'attention.

M. BELL : Sur quelle rive se propose-t-on de dépenser cette nouvelle somme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sur aucune rivière particulièrement. On nous a demandé dans bien des cas, d'y voir. La dépense dans chaque cas est minime, variant de 50 à $100.

M. BELL : Une somme aussi minime ne vous permettrait pas de construire une passe migratoire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, ce sont des ouvrages peu compliqués.

Exposition des pêcheries du Canada, $4,000.

M. TAYLOR : Il y a une augmentation de $2,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous faisons une nouvelle installation, les anciens spécimens ayant été laissés à Paris et détruits à d'autres expositions.

M. BELL : Avant que le crédit tout entier soit voté, l'honorable ministre, voudra-t-il nous donner, un peu plus de renseignements au sujet de la construction et de l'entretien des établissements de pisciculture ? Je vois que le crédit pour cette fin a été augmenté de $3,000. Combien de ces établissements l'administration va-t-elle établir et dans quels endroits ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Trois nouvelles homarderies doivent être établies, deux dans le Nouveau-Brunswick et deux dans l'Ile du Prince-Edouard. Nous avons aussi à l'étude l'établissement d'une piscifacture dans les Territoires du Nord-Ouest et d'une autre dans la région des lacs.

M. BELL : Est-ce que $3,000 suffiraient pour la construction et l'entretien de ces trois (et peut-être cinq) établissements ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les fonctionnaires de mon

département me disent que cela suffira. Ce ne sont pas des constructions coûteuses.

On fait rapport de résolutions.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 11 heures.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 8 juin 1903.

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

### BANQUES A DEUX SOUS

### (PENNY BANKS).

Le ministre des Finances présente le bill (n° 198) relatif aux Banques à deux sous.

La fin de ce projet de loi, comme son nom l'indique, est de développer l'esprit d'ordre dans les petites choses, de favoriser la pratique des menues économies d'une classe que n'atteignent pas les banques d'épargnes de l'Etat. Il y a un an, quelques citoyens philantropiques de Toronto s'adressèrent à nous dans le but d'obtenir une charte spéciale pour l'établissement d'une banque de cette sorte. Toutefois, nous jugeâmes que si une telle banque devait être établie, ce devrait être en vertu d'une loi générale s'appliquant à toutes les institutions fondées dans les mêmes circonstances. Ces messieurs de Toronto y consentirent très volontiers, et nous avons préparé un bill d'un caractère général qui règle leur cas, ainsi que tous autres de même nature qui pourraient se présenter ailleurs. L'idée est de permettre l'établissement de ces banques au moyen de lettres-patentes émises par l'Exécutif et de les soumettre toutes aux règles générales qui sont ici posées. L'intention n'est pas de faire de ces banques des institutions de gain ou de prêt, mais uniquement des banques d'épargnes. On pourrait même dire qu'elles seront virtuellement des agences destinées à alimenter les caisses d'épargnes de l'Etat. Des sommes déposées dans ces banques à deux sous, il sera retenu une faible proportion, 5 pour 100, en vue de faire face aux demandes quotidiennes; le reste sera déposé dans les banques d'épargnes de l'Etat, et n'en sortira qu'à la demande des déposants. La banque à deux sous n'aura pas besoin de fonds capital ; mais les individus établissant une telle banque seront tenus de débourser $10,000 comme garantie de leur bonne foi. Il ne faut pas regarder la banque à deux sous comme une entreprise commerciale, mais plutôt comme une institution de bienfaisance, qui se rattachera à une église ou à une société de bien public. Sur les sommes que ces banques à deux sous déposeront dans les caisses d'épargnes de l'Etat, nous nous proposons d'accorder un demi pour cent de plus que le taux ordinaire d'intérêt ; mais les banques à deux sous elles-mêmes ne paieront pas un taux plus élevé d'intérêt que les caisses d'épargnes de l'Etat. Seulement, en vue de solder les frais d'administration, et afin de favoriser l'œuvre très louable de ces messieurs, nous nous proposons de payer à la banque un demi pour cent de plus d'intérêt que nous ne payons au déposant ordinaire. Si l'on s'apercevait plus tard que ce demi pour cent fait plus que payer les frais d'administration, on réduirait le taux en conséquence. Mais je ne prévois pas qu'il en soit ainsi. Ce que je prévois, c'est que les particuliers qui établiront ces institutions le feront dans un but de philanthropie, et devront y mettre de leur argent en vue d'aider à solder les dépenses. Il leur sera permis de placer leur propre fonds de garantie en des entreprises raisonnablement sûres; mais l'argent des déposants devra être placé dans les banques d'épargnes de l'Etat. Ce sont là, en bref, les prinicipales dispositions du bill. Nous serons très heureux, lorsque la procédure sera plus avancée, qu'on nous suggère des modifications de nature de nature à l'améliorer. Il y été préparé à la demande des messieurs de Toronto dont j'ai parlé; mais nous avons cru bon de présenter une mesure en vertu de laquelle toutes les banques de même nature instituées dans d'autres parties du pays, seront soumises aux mêmes règles.

M. KAULBACH : Y a-t-il une limite de dépôt qu'on ne peut dépasser ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; elle est fixée à $300.

M. JABEL ROBINSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si nous avons au Canada une pièce de monnaie de même valeur que le " penny " anglais ; ou que veut-il dire par l'expression " penny " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut bien consulter le dictionnaire, il y verra que, si le mot " penny " y est décrit comme pièce de monnaie anglaise ayant un certain poids et un certain caractère, il signifie aussi toute pièce de numéraire de faible valeur. Aux Etats-Unis, une petite pièce de monnaie de cuivre est appelée un penny, et le terme est assez bien compris dans ce sens. Dans notre numéraire décimal, il ne se trouve pas de pièce qu'on puisse strictement parlant appeler un penny; mais nos amis de Toronto qui ont pris l'initiative de cette fondation désiraient que le mot fut adopté pour désigner ces banques en anglais, et nous nous sommes rendus à leur désir.

M. INGRAM : L'honorable ministre connaît-il quelque endroit où il existe de ces banques, hors Toronto ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le projet de loi est général ; il pourra être établi de ces banques n'importe où. Mais le mouve-

ment est conduit par ces particuliers de Toronto désireux d'établir une institution de cette nature.

M. INGRAM : Je pense qu'il y a des banques de cette sorte en d'autres endroits, et qui sont plus anciennes que celle de Toronto.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais elles n'ont pas de charte. Si elles désiraient recevoir la sanction de l'autorité publique, il leur faudrait se placer sous l'empire des dispositions de ce bill.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas de dépôt qu'on puisse faire dans une banque de cette nature qu'on ne pourrait faire également dans une banque d'épargne de l'Etat ? Il n'y a pas de limite minima aux dépôts dans ces banques d'épargnes de l'Etat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, on ne peut y déposer moins d'un dollar à la fois.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'une institution de cette nature atteindrait des endroits que n'atteignent pas les banques d'épargnes de l'Etat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est possible, mais ce n'est guère probable. Ces banques à deux sous seront établies probablement en annexe d'institutions de bienfaisance dans les villes.

M. R. L. BORDEN : On m'apprend qu'il est un type de banque à deux sous ou de petite banque qui tend à se répandre sur le continent européen et dans le Royaume-Uni; ces banques non seulement reçoivent des dépôts, mais prêtent de l'argent par petites sommes à leurs actionnaires. On me dit qu'il y a une banque de ce type établie à Lévis. Le projet de loi en question, d'après ce que l'honorable ministre a dit, ne regarde aucunement les institutions de ce genre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. R. L. BORDEN : L'administration s'est-elle demandé s'il serait opportun, ou non, de légaliser l'établissement de banques de cette sorte au Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; plusieurs députés, de concert avec un particulier remplissant dans cette Chambre des fonctions officielles, sont venus me trouver et m'ont expliqué le fonctionnement de cette banque établie à Lévis, sur le modèle de certaines banques du continent européen. J'ai promis de m'enquérir de l'affaire ; mais je ne prévois pas que nous puissions rien faire dans ce sens durant la présente session. Du reste, les banques qui pourront être établies en vertu du présent bill ne nuiront aucunement à l'établissement de banques de cet autre type, puisque les banques dont s'occupe le présent bill ne sont pas du tout des institutions de prêt. Les banques auxquelles l'honorable député fait allusion prêtent de l'argent dans une mesure restreinte.

M. R. L. BORDEN : A leurs actionnaires seulement.

Le MINISTRE DES FINANCES : A leurs actionnaires seulement, et on me dit qu'en vertu d'une règle très sage, les directeurs ne peuvent se prêter à eux-mêmes. Mais les banques à deux sous ne nuiront aucunement à ces autres banques si plus tard nous décidions de légiférer au sujet de celles-ci.

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

## MAISON DE CORRECTION DU BON-PASTEUR.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE demande qu'on lui permette de présenter le bill n° 199 relatif à la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire brièvement quelle est la nature de ce projet de loi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce bill est au même effet que les dispositions relatives à la maison de correction Andrew Mercer (la maison de correction d'Ontario pour les femmes), contenues dans le chapitre 183 des statuts revisés du Canada. Cette mesure nous a été suggérée par le recorder, ou premier magistrat de la ville de Saint-Jean, et a reçu l'approbation du procureur général de la province de Nouveau-Brunswick. Le bill ne s'occupe que de la maison de correction catholique romaine de Saint-Jean, et ses dispositions ne s'appliqueront qu'aux femmes et filles de la religion catholique romaine. Il a pour but de permettre aux magistrats de Saint-Jean d'envoyer les jeunes filles et femmes de la religion catholique romaine à cette maison de correction, dirigée par une congrégation religieuse sous la direction de l'église catholique, au lieu de les condamner à la prison comme on le fait maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons la même chose à Halifax.

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

## PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 195) faisant droit à James Reid Steel.—(M. McCreary).

Bill (n° 196) faisant droit à William Allen.—(M. McCreary).

## PECHE DANS LA ZONE DE TROIS MILLES.

M. A. C. BELL (Pictou) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler

à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries une affaire au sujet de laquelle on me transmet des renseignements de la Nouvelle-Ecosse. On m'informe que le 3 juin, à sept heures du matin, vingt-neuf pêcheurs et seineurs des Etats-Unis pêchaient dans la zône de trois milles au large de Guysborough. Au même moment le cotre "Osprey" était à l'ancre à Canso, et le "Kingfisher", à Arichat. Il est connu que les eaux de la baie de Guysborough étaient à ce moment grouillantes de maquereaux, et ces pêcheurs des Etats-Unis étaient à leur poursuite. Cependant, il paraîtrait que les croiseurs n'ont rien fait pour empêcher le Américains de faire la pêche dans la zone de trois milles. Ils continuèrent d'y pêcher et détruisirent même les filets tendus par les pêcheurs du lieu. Ce n'est pas une affaire d'assez d'importance pour demander que la séance soit levée, mais j'aimerais à savoir quels renseignements le gouvernement a reçus.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le député n'a été informé d'aucune violation de la loi ; mais nous avons reçu un télégramme en date du 3 juin disant qu'une flottille nombreuse se trouvait à Arichat, accompagnée par nos croiseurs, et tenue au large de la zône de trois milles par nos deux cutters.

M. BELL : Est-ce là le rapport officiel des agents du département des Pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

## INTERPELLATIONS.

### IMPRIMERIE DE L'ETAT.

M. BROCK, par M. Lancaster :

1. Le gouvernement a-t-il, l'an dernier, apposé sur quelques-uns de ses rapports, documents ou publications imprimés dans le bureau de l'imprimerie, l'étiquette ou la marque de quelque association ouvrière ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces associations, et sur quels rapports, documents ou publications cette étiquette ou marque est-elle apposée ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces associations, et sur quels rapports, documents ou publications cette étiquette ou marque est-elle apposée ?
3. Pour quelle raison cette étiquette ou marque est-elle apposée sur ces documents ?
4. Si le gouvernement appose ces étiquettes ou marques, les associations qu'elles représentent sont-elles canadiennes, ou subissent-elles la direction d'associations américaines ou alliées avec elles ?
5. Les contributions obtenues des membres de ces associations sont-elles placées temporairement ou permanemment au Canada ou aux Etats-Unis ?
6. Où est le siège principal de ces associations ?
7. En quel pays réside la majeure partie des membres de ces associations ?
8. Le gouvernement emploie-t-il des Canadiens étrangers à ces associations pour imprimer les rapports, documents ou publications sur lesquels est apposée cette étiquette ou marque ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La *Gazette du Travail* est publiée sous ce qu'on appelle l'étiquette de l'Union, dont l'objet est d'indiquer que le travail a été exécuté par des membres de l'Union.

Quant aux relations existant entre les organisations ouvrières du Canada et celles des Etats-Unis, l'administration n'a pas de renseignements qui ne soient déjà à la connaissance du public.

Le gouvernement n'impose aucune condition à ceux qu'il emploie à son imprimerie, en ce qui regarde l'adhésion à une organisation ouvrière quelconque.

M. JABEL ROBINSON :

1. Au sujet de la longue liste de montants à la page B—7 du rapport de l'auditeur général pour 1902 comme étant dus à l'imprimerie de l'Etat par des membres du parlement, des ex-membres, et autres, pour impressions, annonces, etc., pourquoi laissê-t-on ces arrérages courir d'année en année ?
2. A-t-on pris des mesures convenables pour recouvrer ces montants ?
3. Qui est chargé de s'occuper de ces comptes et d'en faire le recouvrement ?
4. Pourquoi tous ces comptes ne sont-ils pas acquittés lorsque les impressions sont livrées ou dans un temps spécifié après leur livraison ?
5. Qui est responsable de cet état de choses ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le 22 septembre 1897, le bureau du trésor émit l'ordre suivant :

Le bureau, après un examen sérieux de la question, statue que l'Imprimeur du Roi reçoive ordre de ne plus rien livrer à l'avenir aux personnes qui n'ont pas soldé le prix des commandes précédentes. Cette règle est appliquée.

### CORDERIE DE L'ETAT.

M. LEONARD :

1. La circulaire suivante a-t-elle été distribuée ?

### CORDERIE DE L'ETAT.

(Circulaire.)

Kingston, 1er mai 1903.

Monsieur,—La corderie installée dans le pénitencier de Kingston pourra fournir, pour usage pendant la présente saison, environ 300 tonnes (600,000 livres) de ficelle de première qualité. Sur cette quantité, 40 tonnes environ (80,000 livres) sont de la même qualité que celle vendue l'an dernier sous le nom de "Kington Special", 500 pieds à la livre, et au sujet de laquelle nous avons eu de nombreuses attestations élogieuses.

Le reste de la production de la saison sera de Manille pure, bien tordue, soigneusement roulée, et garantie quant à la quantité inscrite sur l'étiquette.

La fabrique ayant été entièrement restaurée et un contrôle plus parfait du travail ayant été établi, il n'y a pas raison de craindre la concurrence de quelque part qu'elle vienne ; à l'égard des prix, ils seront aussi avantageux que les années passées.

Pour vous assurer des avantages offerts par la fabrique de l'Etat, veuillez envoyer tout de suite votre commande en indiquant la quantité et la qualité. Elle sera enregistrée et les factures vous seront adressées sans délai. Si vous désirez que la ficelle vous soit expédiée, envoyez l'argent par lettre recommandée, par mandat de messagerie, par mandat-poste ou par traite sur une banque, avec les indications nécessaires et l'envoi sera fait sans tarder. Si vous envoyez un chèque, veuillez voir à ce qu'il soit marqué " accepté " et payable à Kingston, au pair.

Lorsque la chose est possible, il est préférable pour les cultivateurs de s'organiser en cercle et de faire une commande collective pour plusieurs tonnes ou pour un chargement de wagon, par l'entremise de l'un d'entre eux ou du président d'une société ou union de cultivateurs, ou d'un agent choisi par eux, pourvu que la commande collective soit accompagnée d'une liste des cultivateurs formant ce cercle, et qu'elle indique la quantité et la qualité de la ficelle nécessaire à chacun. Cela leur assurera l'avantage d'un prix de transport moins élevé et leur épargnera les frais d'enregistrement, de port de lettre, commission, etc., sans compter la réduction de $5 par tonne.

Des blancs pour ces commandes collectives ou de cercle seront, expédiés sur demande.

La quantité de ficelle manufacturée à la fabrique de l'Etat n'est qu'une simple fraction de la quantité employée chaque année par les cultivateurs du Canada, et la production entière de la saison sera vraisemblablement écoulée en peu de semaines. Si vous avez une commande à faire, faites-la tout de suite. Si la liste de prix qui suit est réduite avant l'expédition de votre ficelle, vous aurez le bénéfice de cette réduction.

Liste des prix (pour cultivateurs seulement.

Manille pure (650 pieds à la livre)... 11½ cents.
Manille pure (600 pieds à la livre)... 10⅝ "
Kingston Special (500 pieds à la livre). 09½ "

Réduction de ¼ cent par livre sur commande par tonne.

Conditions :—Paiement accompagnant la commande, livré chargé à Kingston.

Adressez toutes communications et remises de fonds au préfet du pénitencier, Kingston, Ont.

J. M. PLATT,
Préfet.

(La ficelle de 650 pieds à la livre a été vendue en totalité peu de jours après l'émission de cette circulaire).

2. Dans l'affirmative, à quels endroits ?
3. A-t-elle été traduite en français ?
4. A-t-elle été envoyée ainsi traduite en français dans les paroisses de la province de Québec ?
5. Et dans quelles paroisses ?
6. Le ministère a-t-il fait savoir par quelque moyen aux cultivateurs de la province de Québec l'avantage qu'il y aurait à acheter à Kingston cette ficelle d'engerbage ?
7. Dans l'affirmative, quels sont ces moyens ?

M. LEONARD.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. Oui.
2. A tous les cultivateurs du Canada qui avaient acheté de la ficelle d'engerbage du pénitencier, ou qui avaient demandé des renseignements à ce sujet, ainsi qu'aux secrétaires de tous les cercles agricoles et sociétés d'agriculture dont les adresses ont pu être obtenues par le surintendant.
3. Oui.
4. Pas encore ; mais elle le sera dès qu'elle aura été reçue des imprimeurs.
5. —
6. Oui.
7. En envoyant des exemplaires de la circulaire en question à tous les cultivateurs ayant acheté de la ficelle d'engerbage du pénitencier, ou ayant demandé des renseignements à ce sujet, ainsi qu'aux secrétaires de tous cercles agricoles et sociétés d'agriculture dont les adresses ont pu être obtenues par le surintendant.

L'IMPRIMERIE DE L'ETAT.

M. CLARKE, par M. Lancaster :

1. L'imprimerie du gouvernement, à Ottawa, est-elle un atelier libre, ou un atelier en puissance de l'union ?
2. Les hommes qui n'appartiennent pas aux unions typographiques sont-ils autorisés à travailler comme compositeurs ? Et dans l'affirmative, combien de ces hommes y sont actuellement employés ?
3. Les demandes récemment formulées par les compositeurs de l'imprimerie de l'Etat en vue d'une augmentation de salaires ont-elles été soumises pour rapport à l'inspecteur des salaires du département du Travail ? Dans l'affirmative, a-t-il fait un rapport favorable à ces demandes ?

Le PREMIER MINISTRE :

1 et 2. Il n'y a jamais eu d'obligation de la part du gouvernement d'employer des membres de l'union seulement. C'est aujourd'hui un atelier libre.

3. L'Union typographique d'Ottawa, composée dans la proportion d'à peu près quatre-vingts pour cent d'employés de l'imprimerie de l'Etat, a adopté, sans demande ou conférence préalable, une nouvelle échelle plus élevée de salaires, laquelle devait entrer en vigueur le 1er juin. Elle fut déclarée obligatoire pour tous les compositeurs. Le gouvernement a refusé d'adopter cette nouvelle échelle des salaires.

CORDERIE DE L'ETAT.

M. LEONARD :

Quels sont le domicile et l'adresse postale des personnes suivantes qui ont acheté de la ficelle d'engerbage à la Corderie de l'Etat ?

| Nom. | Manille pure. | | | | Kingston special. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 650 pieds. | Taux. | 600 pieds. | Taux. | 500 pieds. | Taux. |
| Moise Cocnier, cercle | 2,000 | 11¼ | | | | |
| W. B. Comock, commande | 2,100 | 11¼ | | | | |
| A. M. Dunsmore, commande | | | 2,500 | 10½ | | |
| J. W. Drysdale | | | 500 | 10¾ | | |
| Wm. Eades | | | 500 | 10¾ | | |
| A. Malcolmson, cercle | | | 3,000 | 10½ | | |
| Jno. McDonald | 2,000 | 11¼ | | | | |
| Pioneer Farmers Union | | | 20,000 | 10½ | | |
| Jas. Allan | | | 125 | 10¾ | | |
| G. W. Beach, commande | 1,000 | 11¼ | 2,000 | 10½ | 500 | 9¼ |
| J. W. Beaudoin | | | 400 | 10¾ | 100 | 9½ |
| C. H. Brown | | | 200 | 10¾ | | |
| Wm. Chapman | | | 200 | 10¾ | | |
| W. S. Duffett | 75 | 11½ | | | | |
| P. Z. Dubé | | | | | 1,000 | 9½ |
| Geo. Dickie | | | 100 | 10¾ | | |
| C. O. Gervais, commande | | | 4,000 | 10½ | | |
| D. Gavin | | | 100 | 10¾ | | |
| J. J. Garneau | | | 300 | 10¾ | 300 | 9½ |
| R. Gardiner | | | 200 | 10¾ | | |
| Wm. Gemmill | | | 150 | 10¾ | | |
| Wm. Jamieson | | | 250 | 10¾ | | |
| Thos. Kersey, cercle | | | 2,135 | 10½ | | |
| W. T. Luc s, cerc e. | | | 725 | 10¾ | | |
| Jos. Macartney | | | 600 | 10¾ | | |
| Jos. Martin, cercle | | | 1,000 | 10¾ | | |
| Frs. Art. Marcotte, cercle | | | 1,165 | 10¾ | | |
| Jno. Montgomery, cercle | | | 1,180 | 10¾ | | |
| Jas. H. Mountain | | | 100 | 10¾ | | |
| W. R. McLeod, cercle | 2,000 | 11¼ | | | | |
| E. McPhail | | | 150 | 10¾ | | |
| Wm. Nixon, cercle | | | 800 | 10¾ | | |
| P. O'Reilly | | | 150 | 10¾ | | |
| Nazaire Pratte, cercle | | | 1,000 | 10½ | 1,000 | 9¼ |
| Hy. Raworth | | | 200 | 10¾ | | |
| C. J. Russell | | | 500 | 10¾ | | |
| S. B. Stevens | | | 200 | 10¾ | | |
| All. Seward | | | 150 | 10¾ | | |
| F. H. Smart, cercle | | | 2,000 | 10½ | 2,000 | 9¼ |
| A. C. Smith | | | 150 | 10¾ | | |
| M. Tingley | | | 400 | 10¾ | 200 | 9½ |
| Geo. Wright, cercle | 1,100 | 11½ | 200 | 10¾ | | |
| J. E. Belzille | 300 | 11½ | | | | |
| C. Armstrong | 100 | 11½ | | | | |
| Jas. Savage | | | 100 | 10¾ | | |
| J. B. Daigle | 500 | 11½ | | | | |
| F. H. Sadler | 450 | 11½ | 50 | 10¾ | | |
| G. A. Palmer | | | 50 | 10¾ | 50 | 9½ |
| Wm. Fletcher | | | 500 | 10¾ | | |
| Alex. Waugh | | | 60 | 10¾ | | |
| S. W. T. Lewis | 100 | 11½ | | | | |
| G. W. Sampkin | | | 200 | 10¾ | | |
| J. O. Leroux, commerce | 2,000 | 11¼ | | | | |
| Aug. Gagné | 550 | 11½ | | | | |
| Pénitencier du Manitoba | 700 | 11½ | | | | |
| | 14,975 | | 48,290 | | 5,150 | |

2. Ces personnes ont-elles donné leurs commandes avant le 1er mai 1903 ?

3. Le préfet du pénitencier de Kingston a-t-il d'autres moyens de publicité pour faire connaître au public la quantité de ficelle d'engerbage à vendre à son établissement que la circulaire du 1er mai 1903 ?

4. Dans l'affirmative, quels moyens a-t-il pris?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je pense que l'honorable député agirait sagement en n'insistant pas pour obtenir une réponse à cette question. Ceux qui ont la gestion de cette industrie me disent qu'il ne serait pas de notre intérêt de donner maintenant les adresses de nos clients faisant affaires avec l'institution de Kingston. Le tableau suivant fournira probablement à l'honorable député l'information qu'il lui faut pour le moment relativement à la quantité vendue durant le mois de mai.

| Province. | Manille pure. | | Kingston spécial. |
|---|---|---|---|
| | 650 pds. | 600 pds. | 500 pieds. |
| Ontario | 2,825 | 14,175 | 3,550 |
| Québec | 3,350 | 5,965 | 1,400 |
| Nouveau-Brunswick | | 1,650 | |
| Ile du Prince-Edouard | 2,000 | | |
| Manitoba | 6,800 | 6,500 | |
| Territoires du N-O | | 20,000 | |
| | 14,975 | 48,290 | 5,150 |

2. Non.

3. Non.

4. Jusqu'à présent il n'a pas été pris d'autre moyen. Lorsque la saison de la récolte sera moins éloignée, dans une semaine ou deux, peut-être, des annonces seront mises dans les journaux comme d'ordinaire.

## LE JUGE EN CHEF BOYD—SES PARENTS ET LES EMPLOIS PUBLICS.

M. JOHNSTON (Cornwall) :

Combien de fils ou de parents du juge en chef Boyd, s'il en est, sont à l'emploi du gouvernement ? Quelle est la date de leur nomination et quels sont les appointements de chacun d'eux ?

Le PREMIER MINISTRE : Sauf erreur, aucun fils ou parent du juge en chef Boyd n'est à l'emploi du gouvernement ; du moins, il n'est pas connu qu'il y en ait.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD —GARANTIE DE SES OBLIGATIONS.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer les résolutions suivantes :

1. Que le gouvernement pourra aider au prolongement de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord depuis Grandview, point où se termine l'embranchement dudit chemin désigné sous le nom d'embranchement de Gilbert-Plains, jusqu'à un point à ou près Edmonton, distance de 620 milles environ, et aussi au prolongement de l'embranchement dudit chemin sur Saint-Albert, jusqu'à Prince-Albert, distance de 100 milles environ, en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures ou autres valeurs de la compagnie portant hypothèque, au montant de $13,000 par mille de la ligne ; l'intérêt sur lesdites obligations devant être au taux de 3 pour 100 par année, payable semestriellement, et le principal remboursable en 50 ans.

2. Que lesdites obligations, débentures ou autres valeurs seront garanties par une hypothèque constituant une première charge sur les lignes ferrées ainsi aidées et sur toutes les propriétés et franchises s'y rapportant, et sur tous les revenus que la compagnie en retirera ; toutefois, en ce qui concerne la partie de ladite ligne entre l'extrémité de l'embranchement de Gilbert-Plains et la limite occidentale du Manitoba, distance n'excédant pas 65 milles, ladite hypothèque constituera une première charge au montant de $10,000 par mille, seulement, mais prendra aussi rang sur ladite partie immédiatement après les charges créées antérieurement ; de plus, la dite hypothèque prendra rang immédiatement après une première charge de $13,000 par mille (à être créée par la compagnie) sur cette partie dudit embranchement de Prince-Albert.

3. Que ladite hypothèque prendra rang immédiatement après les charges existant déjà, sur toutes les lignes et embranchements de chemins de fer de la compagnie actuellement en exploitation, et sur toutes les propriétés et franchises s'y rattachant, et sur tous les revenus que la compagnie en retirera.

4. Que la nature des valeurs à être garanties comme susdit, et leurs formules, et les formules et conditions de l'hypothéque qui les garantit, et la formule et les termes de la garantie, seront soumis à l'approbation de l'Exécutif.

5. Que lorsque ladite garantie sera signée au nom du gouvernement, ce dernier deviendra responsable du paiement du principal et de l'intérêt des valeurs garanties, et ledit paiement constituera une charge sur le fonds du revenu consolidé.

6. Que les taux et péages qui seront imposés pour le transport et le voiturage des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer ainsi aidées et sur les lignes possédées par le chemin de fer Canadien du Nord seront réglementés par l'Exécutif ou toute autorité, commission ou tribunal qui sera désignée ou constituée en vertu de tout acte du parlement pour la réglementation ou le contrôle des affaires des chemins de fer.

7. Que l'Exécutif ou toute autre autorité créée par le parlement à cette fin, pourra aussi autoriser la circulation, sur toute partie des lignes aidées par les présentes, des trains de toute autre compagnie de chemin de fer à des conditions équitables.

8. Qu'il ne sera pas loisible au chemin de fer Canadien du Nord de louer ou vendre aucune de ses lignes ou aucune partie d'icelles à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de se fusionner avec ladite compagnie ou de conclure aucun arrangement avec ladite compagnie dans le but d'établir un tarif commun pour le transport des marchandises et des voyageurs ; mais cette disposition ne s'appliquera pas aux arrangements de trafic ou de circulation faits avec l'assentiment de l'Exécutif.

9. Que tous deniers payés par le gouvernement du Canada, aux termes de la garantie ci-dessus, seront considérés comme étant payés en acquit des engagements du gouvernement mais non en décharge des obligations garanties par l'hypothèque, et les deniers ainsi payés seront considérés comme étant encore garantis par lesdites valeurs et hypothèque, et le gouvernement sera substitué dans tous les droits des détenteurs de valeurs dont le principal et l'intérêt auront été payés par le gouvernement ; et, à l'égard de tous les deniers ainsi payés, le gouvernement sera sous tous rapports, dans la position des porteurs de valeurs dont le paiement n'aura pas été acquitté au montant des deniers payés par le gouvernement.

J'ajouterai, M. l'Orateur, que son Excellence le Gouverneur général ayant été informé du but de cette motion, y donne son consentement et la recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

ACTE DES DOUANES.—SURTAXE.

Le MINISTRE DES DOUANES propose la troisième lecture du bill (n° 174) amendant l'acte des Douanes.

M. R. L. BORDEN : N'y a-t-il pas un renseignement que l'honorable ministre s'était engagé à fournir lors de la troisième lecture de ce projet de loi ? La troisième lecture fut ajournée pour quelque raison que je ne me rappelle pas en ce moment.

Le MINISTRE DES DOUANES : Une discussion a eu lieu, mais sur des sujets se rapportant plus particulièrement au budget. Nombre de renseignements devaient être fournis, et je suis à les faire préparer afin de pouvoir les communiquer lorsque les crédits seront soumis de nouveau. Mais je ne me rappelle pas qu'il y ait eu de renseignement demandé spécialement au sujet du présent bill. On a débattu entre autres choses l'opportunité d'autoriser l'emploi de commis à titre temporaire. Mais à la suite d'une discussion prolongée, le principe fut admis. Si l'honorable député (M. Borden) désire que le bill reste en suspens, nous ne nous y opposons pas.

M. R. L. BORDEN : Je le préférerais, si l'honorable ministre n'y voit pas d'inconvénient. L'honorable député qui avait demandé un renseignement ou une explication est absent, je crois.

Le MINISTRE DES DOUANES propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

ACTE DES POIDS ET MESURES.—AMENDEMENT.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 188) modifiant l'acte des poids et mesures.—(Le ministre du Revenu de l'intérieur.)

M. BOYD : L'honorable député de Lisgar (M. Stewart) désirait être présent lors de la discussion de ce projet de loi. Je vois qu'il n'est pas à son siège en ce moment.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'examen du bill a déjà dû être remis par suite de l'absence d'honorables députés.

Article 1 :

L'article 29 de l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés, est modifié par l'addition du parapraphe suivant :

" 4. Les balances postales, quand elles portent gravée ou poinçonnée la désignation de leur caractère, que leur capacité ne dépasse pas quatre livres et qu'elles ne servent pas à des fins commerciales, peuvent être vendues sans vérification sous l'empire des règlements édictés par le ministère du Revenu de l'intérieur ; mais quiconque se sert de ces balances pour autres que des fins postales est passible des peines édictées par le paragraphe premier du présent acte."

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article a été voté.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'exemplaire du bill que j'ai à la main ne l'indique pas.

M. R. L. BORDEN : Comment allez-vous pouvoir surveiller efficacement l'emploi qu'on fait de ces balances ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je l'ai expliqué l'autre jour : ce sont des balances pèse-lettres.

M. R. L. BORDEN : Je le sais bien ; je me rappelle quelle attitude le ministre a prise. Il dit que ces balances doivent servir uniquement à peser des lettres et autres articles expédiées par la poste, et qu'il n'y a pas lieu de les inspecter parce que les pesées seront rectifiées par l'administration postale. Cette raison semble très bonne, mais l'objection que je signale est celle-ci : vous tolérez l'emploi de ces balances pèse-lettres à des gens qui sont engagés dans le commerce. Quelle mesure prenez-vous pour vous assurer qu'ils ne s'en servent pas dans leur commerce ordinaire ? Comment vous sera-t-il possible d'exercer une surveillance à cet égard ? Ne devriez-vous pas de quelque manière préciser les catégories de personnes auxquelles il sera permis de se servir de ces balances, ainsi que les endroits où il sera permis de s'en servir ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le département aura à réglementer la vente et l'emploi de ces balances. Dans une certaine mesure elles seront sous la surveillance du département. Les particuliers qui seront convaincus de faire usage de ces balances pour d'autres fins que la pesée d'articles à expédier par la poste, seront sujets à condamnation. Mais je ne pense pas qu'on se serve de ces balances pour d'autre fin que le pesage des lettres. La loi actuelle interdit l'usage de toute espèce de balance qui n'a pas été soumise à l'inspection ; mais pour l'avantage de beaucoup de gens, nous croyons à propos de permettre l'usage de celles-ci.

M. COCHRANE : Un grand nombre de directeurs de poste dans les petits centres de l'Ontario sont en même temps marchands. J'ai à l'esprit plusieurs endroits dans ma propre circonscription où il en est ainsi. Pourquoi alors, ces balances ne seraient-elles pas inspectées comme les autres, afin de supprimer toute possibilité de fraude par l'usage de faux poids de la part du marchand directeur de poste dans ses rapports avec le public ? Si je comprends bien, la balance dont se sert le directeur de la poste est exemptée de toute inspection, si ce n'est de celle d'un fonctionnaire de l'administration même des postes ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les balances pour les bureaux de poste sont fournies par l'administration

postale, et le port déterminé par les particuliers au moyen de ces balances pèse-lettres est subséquemment vérifié à l'aide des balances dont se servent les autorités. Je dépose sur la table pour l'inspection des honorables députés une des balances en question ; sa portée est depuis un demi-once jusqu'à une livre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si c'est là le seul type de balance qui soit visé par cet article ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est là un spécimen de certaines de ces balances ; mais il y en a plusieurs sortes.

Article 2 :

Nonobstant les dispositions dudit acte, le prix du battage du grain, jusqu'à ce qu'il existe et que soit approuvé par arrêté de l'Exécutif une balance ou un instrument de pesage à cette fin susceptible de vérification, peut être déterminé au moyen de tout appareil qui tienne compte automatiquement ou non du nombre des battées.

La quantité battue et sur laquelle doit se baser le prix du battage se détermine et contrôle au moyen de pesées qui se font à l'aide d'une balance dûment vérifiée, autant de fois par jour qu'il est convenu entre le batteur et le propriétaire du grain ; et la quantité totale ainsi déterminée est celle d'après laquelle se composera le prix à payer pour le battage ; et ce prix peut se recouvrer en toute cour de justice.

Pourra le présent article être abrogé par un arrêté de l'Exécutif dès qu'il sera établi à sa satisfaction qu'il est possible de se procurer un instrument répondant aux dispositions du présent acte.

M R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il nous dire exactement quel est le changement effectué par cet article ? Se propose-t-il de le substituer à quelque autre déjà en vigueur, ou est-ce une prescription entièrement nouvelle ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est une disposition entièrement nouvelle.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'inconvénient de l'état de choses actuel, et que se propose-t-on d'effectuer au moyen de la disposition à l'étude ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'année dernière, nous avons eu une discussion au sujet de bascules destinées à être rattachées aux machines à battre en usage au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans le temps, je déclarai que j'étais à peu près sûr que la machine à peser en usage alors n'était pas en conformité de l'acte qui exige que ces balances soient inspectées. Malheureusement la construction de cette balance n'était pas conforme aux exigences de la loi. Depuis, le propriétaire de la balance, ou quelqu'un pour lui, a travaillé à la perfectionner, et on me dit que, de la manière dont elle est construite maintenant, elle est considérée suffisante ; mais elle n'est pas encore en notre possession. En attendant, afin de prévenir d'autres difficultés qu'on me dit avoir été éprouvées depuis plusieurs années passées, nous introduisons cette disposition, qui pourra être révoquée par arrêté ministériel aussitôt qu'une bascule aura été inventée qui satisfasse aux exigences de la loi et donne satisfaction au public. Aux termes de cette disposition, afin d'éviter toute difficulté entre le propriétaire de la batteuse et le cultivateur, nous prescrivons qu'une bascule vérifiée soit employée ; de cette manière, s'il s'élève quelque différend entre le propriétaire du grain et celui de la batteuse au sujet de la pesée, ce différend sera réglé par le moyen de ce pesage de contrôle.

M. R. L. BORDEN : Je vois que les dispositions de cet article impliquent l'adoption d'un moyen de contrôle ; aux termes du second paragraphe, on doit se servir d'une bascule duement vérifiée pour contrôler les pesées. Il me semble qu'une loi de cette nature ne sera guère applicable, dans certains cas du moins. Vous rendez l'acte dépendant d'une entente entre les deux personnes intéressées. Quel est alors le sens de l'article ? Evidemment, si le propriétaire de la batteuse et le propriétaire du grain en viennent à une entente, il n'est pas besoin de légiférer. Au contraire, s'ils ne s'entendent pas, je ne vois pas que cette disposition arrange beaucoup les choses ; car tout l'article apparemment repose sur ce contrôle établi par le deuxième paragraphe, et ce contrôle est dépendant à son tour d'une entente entre les deux parties. Ne pensez-vous pas que cette disposition sera inapplicable précisément dans les circonstances où elle pourrait être de quelque utilité ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : J'ai déjà fait connaître la difficulté qui se produit lorsque le cultivateur et le propriétaire de la machine ne s'entendent pas. Mais même dans les cas où ils s'entendent, il se peut qu'une fois le grain battu le cultivateur se plaigne de ce qu'il n'y avait pas de bascule rattachée à la batteuse, et on me dit que des jugements ont été rendus par les tribunaux justifiant le refus du cultivateur de payer dans ces cas. En vue d'éviter cette difficulté, nous adoptons une machine temporairement, et en attendant qu'on ait inventé une machine de cette sorte qui donne satisfaction aux deux parties, nous avons jugé à propos de soumettre la présente mesure. Pour la satisfaction à la fois du cultivateur et du propriétaire de la machine, nous avons édicté que si, en aucun temps, à aucune heure du jour, une des parties est d'avis que la bascule faisant partie de la machine ne fonctionne pas bien, on pourra se servir d'une autre bascule. La bascule inspectée servira à constater si la machine à peser donne ou non les poids justes.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'article avait la signification que lui donne l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, ce serait parfait ; mais je ne pense pas qu'il ait cette signification. Si le second paragraphe édictait que les parties auraient droit de faire vérifier les pesées quatre fois ou six fois par jour, et à des intervalles de non moins d'une heure ou d'une demi-heure, l'article aurait son application. Mais lorsque tout repose sur le consentement mutuel des parties, il est évident que la loi n'aura pas d'application, si ce n'est par leur commune entente. Ce projet de loi a pour fin de fournir une solution dans le cas où les parties ne s'entendent pas, lorsqu'elles sont à couteaux tirés. Il ne me paraît pas que la disposition ci-dessus atteigne le but que se propose l'honorable ministre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Comme je l'ai déjà fait observer, il ne s'agit ici que d'une mesure provisoire. Si ces gens ne peuvent s'accorder, même lorsqu'ils font un marché ensemble, la loi serait impuissante à le faire, à moins qu'on ne stipule qu'il leur sera loisible de faire l'essai des paids à leur gré, même vingt fois le jour, s'ils le veulent. Les deux parties sont intéressées à obtenir des poids précis ; d'abord, le cultivateur qui doit bourse délier et le propriétaire de la batteuse mécanique qui touche les espèces sonnantes. Je suis allé aux renseignements au sujet de la question et je me suis convaincu qu'il est préférable de ne pas fixer le nombre de fois par jour que l'essai pourra se faire.

M. BOYD : Je ne vois pas quel avantage il peut résulter de cette partie du bill. S'il était stipulé dans le projet de loi qu'il ne s'appliquera pas au grain sorti de la batteuse mécanique, pareille disposition législative, à mon avis, répondrait à l'objectif visé par le ministre. Cette question, que j'ai soulevée l'année dernière, intéresse vivement la population de Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Comme je l'ai alors fait observer au ministre et au gouvernement, il est facile aujourd'hui d'empêcher le paiement des mémoires et le député de Lisgar (M. Stewart) a établi que ces frais de battage de grain s'élèvent à au delà de $5,000,000 annuellement, et il est impossible de faire payer un seul dollar de ce montant par des moyens légaux. L'année dernière, j'ai dit au ministre combien de litiges s'étaient déroulés devant les tribunaux ; or, en dépit de tous mes efforts et de ceux de mes collègues, je n'ai pu réussir à le convaincre de l'importance de remédier à cette situation.

La correspondance que j'ai en ce moment sous les yeux, fut déposée après motion préalable, sur le bureau de la Chambre. Le ministre, de concert avec le sous-ministre, avaient déclaré impossible le chose même qu'il font aujourd'hui. Dans la correspondance déposée sur le bureau, l'année dernière, figure une lettre de M. Thompson, de Wolseley, formulant le grief même dont nous demandons le redressement dans cette Chambre, et signalant les embarras de la situation. Voici la réponse du sous-ministre :

> Le ministère reconnait parfaitement les difficultés ; mais on ne saurait y remédier législativement, et il n'y a qu'un moyen de les faire disparaître : c'est que les batteurs de grain demandent aux fabricants de batteuses de construire un appareil de construction convenable, qui serait soumis à inspection officielle, Je n'ai pas le moindre doute que la chose soit possible et tous les efforts des batteurs de grain doivent tendre vers ce but.

En dépit des affirmations de cette lettre du 15 avril 1902, portant la signature du sous-ministre, le ministre semble décidé à agir dans le sens contraire aujourd'hui, et il ne croit plus la chose impossible. A cette époque on signala, en outre, à son attention un appareil qui, croyait-on, répondrait aux besoins du moment. Certaines parties de cette correspondance ne firent guère honneur au ministre. Sans doute, on s'imaginait que cette lettre du sous-ministre produirait un effet tout contraire et qu'elle jetterait du discrédit sur les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. L'inspecteur en chef, qui, comme je l'ai dit, cumule les fonctions de forgeron et d'inspecteur, termine ainsi son rapport :

> Les députés qui se sont constitués les champions des fabricants de balances pèse-grain ne semblent pas s'apercevoir de la fausseté de leur situation, et que leur attitude est contraire à leurs propres intérêts et à ceux de leurs commettants. Ils ont à leur portée un article qui répondrait à toutes les exigences de la loi et que tout manufacturier peut fabriquer, sans qu'il y ait de droits régaliens à acquitter ; et voilà qu'ils cherchent à imposer aux cultivateurs du Nord-Ouest un appareil de qualité inférieure, dont un seul fabricant détient le brevet d'invention et la propriété.

C'est le ministre de l'Intérieur qui signala la chose à l'attention des députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Voici les paroles qu'il prononça, la session dernière, sur cette question. Je vais lui rafraîchir la mémoire :

> Il y a quelques années, un de nos inspecteurs reçut instructions de faire l'inspection d'un de ces appareils de pesage, et il le jugea si défectueux qu'il ne voulut rien attester au sujet de ses résultats. Or, dernièrement, on m'a informé qu'à brève échéance, une balance convenable destinée à se rattacher aux instruments de pesage, serait achevée et prête à être utilisée, l'année prochaine. Il y a quelques semaines, un fabricant de ces instruments de pesage est venu aux bureaux du ministère, et d'après les renseignements qu'il nous a donnés et ceux transmis par nos fonctionnaires de Winnipeg, nous sommes en mesure d'affirmer que d'ici à quelques mois ou avant l'ouverture de la prochaine saison, on aura remédié à ce grief.

C'est le ministre du Revenu de l'intérieur lui-même qui pria les députés du Manitoba

et des Territoires du Nord-Ouest de se rendre aux bureaux du ministère pour voir cet instrument fonctionner, et si le rapport en question jette du discrédit sur quelqu'un, c'est sur le ministre même qu'il retombe. Pour le coup, c'est le comble de l'impertinence chez un employé public de se servir d'un tel language à l'adresse des députés, et cependant le ministre et le sous-ministre approuvent cette conduite.

Sans le savoir, ce fonctionnaire a jeté du discrédit sur le ministre lui-même, puisque c'est à la prière de ce dernier que les députés du Manitoba, et des Territoires du Nord-Ouest se sont rendus aux bureaux du ministère pour y voir fonctionner l'instrument qui y était alors exposé. Nous avons déclaré que nous approuverions tout ce qui serait de nature à faire droit aux griefs de nos commettants. Je le répète, le ministre a manqué à son devoir.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article est-il adopté ?

M. BOYD : Non, je tiens d'abord à entendre les explications du ministre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Quand on commença à faire cette agitation, le ministère avait reçu certaines plaintes des habitants des Territoires du Nord-Ouest. A l'instant même, nous prîmes les mesures voulues pour apporter remède à ces griefs. Un de nos fonctionnaires à Winnipeg, l'inspecteur des poids et mesures, informa le ministère qu'il travaillait à la construction d'un instrument qui serait achevé à brève échéance. Afin de nous assurer si tout était légitime, car ce fonctionnaire convoitait les fonctions d'inventeur et d'inspecteur de son propre instrument, nous le fîmes venir à Ottawa et alors, en présence des députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, on fit fonctionner cet instrument. Comme à titre d'inventeur, il ne pouvait guère se constituer l'inspecteur de son instrument, nous décidâmes de le soumettre à l'épreuve de M. Fyfe, dont les aptitudes à cet égard sont bien connues au pays. M. Fyfe était alors fabricant de balances de précision à Montréal, et il occupe aujourd'hui au ministère la charge d'inspecteur en chef des poids et mesures. Il déclara, en présence de l'inventeur, que l'instrument n'était pas parfait, puisqu'il était impossible de le vérifier, et si je ne me trompe, M. Magness en convint. Quand je déclarai, l'année dernière, qu'il y avait un instrument prêt à fonctionner cette année, c'était sur l'assurance donnée par M. Magness que son instrument donnerait pleine et entière satisfaction. Quand il fut constaté que l'instrument n'était pas parfait, il intervint une correspondance entre M. Magness ou la compagnie manufacturière "The Globe", et le ministère. Ce dernier prétendit qu'à moins qu'on ne fît subir à l'instrument certaines modifications, il serait impossible de l'admettre à inspection et vérification, et afin d'établir que le ministère n'a rien négligé pour faire droit aux demandes des populations du Nord-Ouest, je vais lire la lettre que le sous-ministre adressait, le 11 novembre dernier, à une société d'avocats de Winnipeg avec lesquels il était en correspondance :

Quant à savoir si l'instrument en question est susceptible de peser avec précision, quand il est actionné à la vitesse voulue, l'inspecteur en chef, à qui cette affaire a été soumise, déclare qu'il ne se rappelle pas que l'instrument dût nécessairement être actionné à une vitesse spécifiée et indiquée, et que même, en pareille circonstance, il ne saurait recommander la vérification d'une instrument de pesage qui devrait fonctionner à une vitesse spécifiée, comme condition essentielle de la précision de la pesée. Le ministère tient beaucoup à ce qu'on construise et confectionne une balance convenable, à l'usage des batteurs de grain, abstraction faite d'autres considérations d'ordre secondaire, pourvu qu'on se conforme aux dispositions essentielles de la loi et des règlements, et que cet instrument puisse obvier aux inconvénients dont on se plaint dans les districts producteurs de grain. J'irai même plus loin et dirai que les services de l'inspecteur en chef seront volontiers mis à la disposition de quiconque entreprendra la construction d'une balance de ce genre. J'espérais que la balance soumise à l'examen répondrait à ces exigences, et la déception que j'ai éprouvée ne le cède en rien à celle de l'inventeur lui-même, qui a soumis son invention à l'examen du ministère.

Si la balance, soumise en premier lieu à l'examen n'a pas subi les modifications voulues, relativement aux défectuosités signalées dans ma première lettre, le ministère consentira volontiers à ce que l'inspecteur en chef examine une autre balance.

La loi est imparfaite, sans doute ; mais il est préférable de la conserver dans sa teneur actuelle, jusqu'à ce qu'on ait inventé une nouvelle balance, afin de remédier aux inconvénients qui se sont présentés par le passé.

M. D. A. STEWART (Lisgar) : Je tiens à signaler au ministre l'importance de cette question pour les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. Les propriétaires de ces batteuses mécaniques sont des cultivateurs et ils font ce battage de grain tant pour le compte de leurs voisins que pour leur propre compte. Au lieu de faire tout ce battage à la main, comme cela se pratiquait autrefois, l'appareil s'est développé au point qu'aujourd'hui il existe une mécanique qui accomplit toute la besogne du chargement du grain dans les sacs, tout en enregistrant chaque mesure de boisseau. La chose se fait donc automatiquement aujourd'hui et c'est une grande économie de temps, de main-d'œuvre et d'argent. Sans cet instrument, les cultivateurs de l'ouest auraient à payer au moins $1,000,000 de plus, pour la manutention de leurs récoltes de grain. J'ai sous les yeux une fort volumineuse réponse au mémoire de M. Fyfe, et je vais en citer un ou deux paragraphes qui touchent à l'instrument en question. Je sais, comme le député de Mac-

donald (M. Boyd) l'a fait observer, que nous avons été invités à assister à l'épreuve de l'instrument qui a eu lieu dans les bureaux du ministère. J'étais présent à cette épreuve du pèse-grain, fabriqué et essayé sur la batteuse mécanique de F. J. Case. L'agent était là ; on critiqua l'instrument et les fonctionnaires du ministère nous expliquèrent tous les procédés de la fabrication, et pourquoi il faudrait donner plus de résistance à la cage afin de faire subir l'inspection à l'instrument. Il semble exister quelque malentendu au sujet de l'invention de cet instrument. Au dire du ministre, c'est à M. Magness que revient le mérite de l'invention, tandis que je tiens des machinistes de Winnipeg que deux jeunes gens, MM. Leitch et Drummond, employés aux usines de la Compagnie du Globe, en sont les inventeurs.

Voici les paragraphes relatifs au rapport de l'inspecteur du 19 mars :

Relativement aux remarques de l'inspecteur consignées dans rapport du 19 mars, page 42, on convient que l'instrument ne s'équilibre pas, avec ou sans charge.

Il faut qu'il y ait sept livres de la charge dans le seau avant que l'instrument retrouve son équilibre ; mais cela ne nuit nullement à la précision de la pesée. Le principe de la mise en équilibre n'est nullement applicable à cet instrument, vu que, lorsqu'il fonctionne, il évolue si rapidement qu'il serait impossible d'inspecter les poids, après que le poids déterminé de grain a été déposé dans le seau. Dans la battage de grain ordinaire, le seau s'emplirait et se viderait vingt ou trente fois la minute, de sorte que dans l'intervalle qui s'écoule après que le seau s'est rempli, il serait impossible à qui que ce soit, cultivateur ou autre, d'en faire l'inspection, afin de constater s'il serait parfaitement en équilibre, avec ou sans la charge ; mais si le cultivateur qui fait battre son grain a des doutes sur la précision de la pesée; il peut toujours faire l'épreuve en pesant une ou plusieurs décharges du seau sur les plateaux.

Les auteurs de ce pèse-grain ont étudié l'ébauche dressée par l'inspecteur et que vous avez bien voulu leur transmettre ; ébauche, " qui, affirme-t-il, leur servirait de base pour arriver à devolopper et à perfectionner leur invention ; " or, après avoir soigneusement étudié cette ébauche, mûs qu'ils étaient par le désir d'améliorer leur invention et d'utiliser les idées de M. Fyfe, ils se sont convaincus que l'adoption de ces idées non seulement ne tendrait pas à perfectionner leur invention, mais la rendrait parfaitement inutile comme pèse-grain. Dans cette ébauche, M. Fyfe emploie quatre supports à arrêtes de plus qu'il n'y en a dans le pèse-grain étalon, et il affirme qu'à son avis, l'adoption de son ébauche permettrait de peser le grain avec précision et qu'elle répondrait à toutes les exigences de la loi des poids et mesures. Or, dans un rapport subséquent du 1 avril, page 52, il se contredit en affirmant que : " A mon avis, l'usage d'une balance avec fléau à couteaux, est impracticable pour cet usage, vu qu'il est impossible de peser avec précision et justesse, en raison de la vibration de la machine en pesant. Quand il écrivait cette dernière phrase, il oubliait sans doute que, dans son rapport du 27 mars, page 50, il déclare : " La machine soumise à l'examen présente les éléments d'une balance utilisable." Dans son rapport du 1 avril, page 21, il parle de sa longue expérience acquise dans la fabrication des balances de précision, et il nous dit que des capitalistes l'ont chargé de faire enquête et rapport sur des instruments de pesage brevetés ; puis il fait cette affirmation toute gratuite : " Que les fabricants de l'instrument en question n'en ont fait l'ébauche et le dessin qu'au point de vue mécanique, sans s'occuper des prescriptions de la loi des poids et mesures et sans se soucier des lois de la physique relativement à l'application de la force du levier et de la gravité." Les inventions du pèse-grain étalon sont des spécialistes qui, sans aucun doute, connaissent tout aussi bien que M. Fyfe les lois de la physique relativement à l'application de la force du levier et de la gravité.. Bien plus, l'instrument en question a été soumis à l'examen d'un des principaux fabricants de balances aux Etats-Unis, lequel lui a donné sa pleine et entière approbation, après un soigneux examen, non pas de quelques minutes, mais un examen et une épreuve qui ont duré plusieurs jours. Les auteurs de cette invention ont fait une étude spéciale des lois qui président à la construction des instruments de pesage, avec la pleine connaissance de toutes les circonstances concomitantes et des conditions dans lesquelles cet instrument doit fonctionner, avantage dont M. Fyfe n'a pas joui.

Si cet instrument ou tout autre pèse les corps avec précision, pourquoi ne l'admettrait-on pas à titre d'instrument spécial de pesée pour les grains ? Il est destiné uniquement à peser le grain et lorsque la batteuse mécanique est usée, on la jette au rebut.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je dois dire à l'honorable député que je n'aurais pas mentionné le nom de M. Magness dans ce débat, n'eût été le fait que le ministère a été informé qu'il était l'inventeur de cet instrument. Le 3 juin de l'année dernière, il écrivit la lettre que voici :

J'ai écrit à M. C. Higman, le 27 mai, que je tenais beaucoup à ce qu'il fît son rapport sur le pèse-grain étalon (Standard Grain Weigher) que j'ai présenté au ministère, de façon à ce que celui-ci m'apprenne s'il accepte cet instrument. J'étais tenu, je le sais, à transmettre un instrument des dimensions voulues pour la salle des étalons, ainsi qu'une photographie.

Je me propose d'en transmettre une de la première sérée, mais il faut du temps pour obtenir les différentes parties de l'instrument en quantité suffisante. Quelqu'un ici désire acheter le droit de construire ces instruments au Canada ; mais je n'ai pas le preuve qu'on ait accepté l'instrument. Une réponse à brève échéance obligera.

Plus tard, M. Magness, qui avait été en mesure de perfectionner son invention, reçut du ministère l'invitation de se rendre à Ottawa avec son instrument, et on l'informa qu'il ne saurait cumuler les fonctions d'inventeur et d'inspecteur de l'instrument.. Le 17 juin, on lui adressa une lettre dont je cite cet extrait :

Je doute sérieusement qu'il convienne que vous vous occupiez de la fabrication et de la

vente de ce pèse-grain. Je ne sais trop quelle sera votre situation précise, à l'époque où cette balance sera placée sur le marché. Bien que la population de l'ouest ait tout à gagner à la fabrication d'une balance, bien inspectée, qui sera utilisée pour les batteuses mécaniques, et bien que le ministère prenne un vif intérêt à la question, je suis d'avis que vous ne sauriez convenablement, à titre d'inspecteur des poids et mesures, vous occuper de la fabrication et de la vente de cet instrument.

M. Magness est la seule personne avec laquelle nous avons correspondu, au sujet de cette balance. En réponse à notre lettre du 17 juin, il adressa, en date du 10 juillet, à M. Gerald, le sous-ministre du Revenu de l'intérieur, la lettre que voici :

En réponse à votre lettre du 17 juin, je dois vous dire que je possède un intérêt d'un tiers dans la compagnie de fabrication du "Globe," qui est propriétaire du pèse-grain étalon (Standard Grain Weigher). A mon retour d'Ottawa, notre solliciteur, M. T. J. Mathers, qui est également celui du ministère de la Justice, m'a conseillé de lui transporter mon intérêt, qu'il détiendra à titre de fidéicommis pour moi, et je me suis rangé à cet avis. Mon nom ne figurera donc d'aucune façon, quand la loi donnant la personnalité civile à la compagnie paraîtra dans la "Gazette" du Manitoba. J'ai l'intention de vendre mon intérêt au Canada, à la première occasion favorable, pour un prix légitime, ce que je ne saurais faire tant que l'instrument n'aura pas fait ses preuves, chose que nous voulons réaliser à l'automne. Alors, je le sais, les acheteurs ne feront pas défaut.

Le 7 octobre dernier, M. Magness adressa au sous-ministre la lettre que voici :

En réponse à votre lettre du 7 juin, me demandant de définir ma situation relativement au pèse-grain étalon (Standard Grain Weigher), et d'expliquer ma dernière lettre en réponse à la vôtre, je désire compléter cette réponse ou plutôt lui substituer ce qui suit :

J'ai donc l'honneur de vous informer que j'ai cédé tous les intérêts que je possédais au Canada dans ce pèse-grain, et que je ne suis ni directement ni indirectement intéressé soit à la vente de cet instrument soit aux profits provenant de cette vente.

Cette déclaration, j'espère, coupera court à toutes les inquiétudes et aux ennuis que mon immixtion dans cette affaire peut avoir causés au ministère.

A la suite de cette correspondance, nous écrivîmes à la Compagnie de fabrication du "Globe" qui, je suppose, a communiqué à l'honorable député un rapport et l'échange de lettres entre M. Fyfe et le représentant de cette compagnie. Voici la dépêche que nous avons transmise à la compagnie en question, à Winnipeg, Manitoba :

Ottawa, 29 mai 190?.

Veuillez transmettre au ministère le diagramme ou les dessins précis de la balance pour batteuses, soumise au ministère.

W. J. GERALD.

La Compagnie télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique nous transmit la dépêche suivante :—Donnez l'adresse de quelque membre de la Compagnie de fabrication du "Globe". Voici la réponse transmise à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique :

L'adresse peut s'obtenir de R. Magness, inspecteur des poids et mesures.

W. J. GERALD.

Nous reçûmes, en réponse, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le message que voici : "Votre message du 29 à la compagnie de fabrication du "Globe" remis."

Le ministère a donc toujours cru que M. Magness s'intéressait à la fabrication de la balance en question ou plutôt qu'il en était l'inventeur. Toutefois, ce n'est pas là le point le plus important. Disons, en passant, que nous n'avons jamais créé d'ennuis à M. Magness, parce qu'il était l'inventeur de cet instrument, comme nous pensions qu'il l'était ; mais, on en conviendra, il était préférable qu'il n'inspectât point lui-même sa propre balance, et que s'il tenait à s'occuper de son invention, il se démit de ses fonctions d'inspecteur. Cependant, nous n'avons jamais exercé de pression sur lui dans ce sens. La correspondance échangée tendrait uniquement à l'informer que s'il était l'inventeur et le fabricant de cette balance et qu'il fût encore détenteur de quelque intêret dans cet instrument, il ne convenait point qu'il l'inspectât lui-même. A l'égard des divergences d'opinion qui peuvent exister entre notre inspecteur et la représentant des intérêts de M. Magness, je n'ai que peu à dire. N'étant pas homme du métier, je n'ai pas à me prononcer sur leur querelle ; mais nous avons un rapport de M. Fyfe, qui passe pour un expert et dont les services, à ce titre, ont été utilisés par de puissantes compagnies, comme la Compagnie du shemin de fer Canadien du Pacifique et celle du Grand Tronc. L'honorable député, je suppose, ne tiendrait pas à se servir d'un instrument qui n'aurait pas subi l'inspection stipulée par les règlements du ministère. Du reste, nous avons offert notre concours à la compagnie de fabrication du "Globe" ou à toute autre compagnie ou individu qui voudront perfectionner un instrument qui obtiendrait l'approbation du public. Comme cet appel n'a pas réussi, nous avons pensé que le moyen le plus sûr d'atteindre le but, serait de présenter un projet de loi qui, provisoirement du moins, remédiera aux griefs dont se plaignent les cultivateurs de l'ouest. Si nous n'avons pas réussi à élaborer une loi parfaite, nous avons au moins tâché de repondre du mieux possible aux besoins du moment.

M. McCREARY : M. Higman a-t-il exercé, au ministère, les fonctions d'inspecteur en chef ? Quelle a été la durée de ses services et quelles sont ses fonctions maintenant ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : A l'époque où il n'y avait pas d'inspecteur en chef, M. Higman inspectait, de temps à autre, quelques balances ; il n'a

jamais été inspecteur en chef des poids et mesures. Il remplissait la charge d'électricien en chef.

M. McCREARY : L'affaire est quelque peu embrouillée. Dans la correspondance échangée entre les solliciteurs de la compagnie du "Globe" et du ministère, figure une lettre adressée, le 17 juin 1902, à M. Robert Magness, inspecteur des poids et mesures, à Winnipeg :

Ottawa, 17 juin 1902.

J'ai l'honneur de vous informer que le pèsegrain étalon (Standard Grain Weigher), fabriqué par la compagnie de fabrication de "Globe," a subi l'inspection et l'épreuve voulues au ministère, et qu'elle a été admise à vérification au Canada.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
T. HIGMAN.

Ainsi, voilà une information officielle venant du ministère, au su du ministre même, que le fonctionnaire, qui pendant nombre d'années avait rempli les fonctions d'inspecteur en chef des poids et mesures au Canada, notifie à la compagnie intéressée dans la fabrication de cet instrument l'avis qu'il a été admis à vérification. Plus tard, cet instrument fut transporté ici même et examiné par les députés du Manitoba, et on le trouva parfait. A quelque temps de là, une nouvelle lumière brilla au ministère ; un nouveau luminaire surgit en Israël dans la personne de M. Fyfe qui répudia l'attestation de M. Higman et allégua une foule de raisons d'ordre technique, tendant à prouver que l'instrument manquait de précision et de justesse. Puis, dans une lettre que je n'ai pas sous les yeux en ce moment, il jette du discrédit sur les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, qui approuvaient cet instrument. Pouvaient-ils agir autrement, en présence de l'attestation du fonctionnaire le plus élevé du ministère qui déclarait cet instrument parfait ? Pourquoi M. Fyfe ne fait-il pas retomber le blâme sur ce fonctionnaire ? Le ministre ne nous a pas appris la cause de la démission de ce fonctionnaire ni la nature des fonctions qu'il exerce aujourd'hui. Eh bien ! il existe une vérification de cet instrument, et cette vérification ne vient pas de ces spécialistes, accoutumés à voir le battage du grain au fléau et le pesage à la romaine, et qui ne connaissent rien du battage en grand ; non, cette vérification vient des cultivateurs mêmes qui se sont servis de l'instrument en question. J'ai reçu des lettres d'une foule de cultivateurs, attestant que cet instrument a fonctionné parfaitement ; et à mes yeux, ce témoignage vaut infiniment mieux que celui de spécialistes qui n'ont pour tout bagage que des connaissances purement techniques.

Mais, s'écrie-t-on, M. Magness est intéressé dans cette invention, et à ce titre il ne saurait en être l'inspecteur. Eh bien ! en pareilles circonstances, le ministre avait le devoir de le démettre de ses fonctions. De fait, je sais que M. Magness n'est nullement intéressé dans ce brevet d'invention. Il a bien acquis un intérêt dans cette invention, il est vrai, et si la chose est contraire aux règlements du ministère, le ministre aurait dû le démettre immédiatement. A mon avis, ce bill devrait demeurer en suspens, et au besoin il faudrait faire venir ici quelques cultivateurs qui ont fait l'épreuve de cet instrument, afin qu'ils rendent témoignage sous la foi du serment. On pourrait en faire venir dix ou quinze et le ministre devrait accepter leur avis, appuyé qu'il est sur une épreuve pratique, de préférence à celui de l'inspecteur Fyfe, si habile qu'il soit.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je le répète, jamais M. Higman n'a été inspecteur en chef. Il n'y a pas lieu de faire une si vive opposition à cet article du projet de loi, car il ne tend, en dernière analyse, qu'à autoriser l'usage d'un instrument quelconque. Il nous faut prendre une initiative, et afin de mettre M. Magness ou la Compagnie de fabrication "The Globe" en mesure d'utiliser l'instrument en question ou tout autre invention de ce genre, nous présentons un projet de loi tendant à autoriser l'usage de ces instruments. Sans cela, on ne pourrait s'en servir légalement, à moins que la loi ne fût complètement modifiée. Il s'agit donc ici d'une loi d'inspection de nature provisoire. L'honorable député, à mon sens, se trompe en affirmant que M. Fyfe a manqué aux égards dûs aux députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Je crois qu'il interprète mal sa lettre. Je ne vois pas ce que nous aurions à gagner à faire venir ici des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, afin d'établir que cet instrument fonctionne bien. Je n'affirme pas que cet instrument soit défectueux, mais que, d'après la teneur actuelle de la loi, il est impossible d'inspecter cet instrument. Or, c'est uniquement afin de remédier à cet état de choses que je présente un bill qui tend à autoriser à certaines conditions, l'usage de l'instrument en question ou de tout autre instrument, sans inspection préalable

M. BOYD : Est-ce qu'il y a actuellement certains instruments de pesage, dont l'usage est autorisé par le gouvernement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y en a quelques-uns. Toutefois, dans les Territoires du Nord-Ouest, le besoin d'un instrument de pesage se fait vivement sentir.

M. BOYD : Il est un enseignement qui se dégage des faits établis au cours du débat : c'est que, par suite d'une divergence d'opinion ou d'un malentendu quelconque existant parmi les fonctionnaires du ministère que dirige l'honorable ministre, les intérêts des cultivateurs, ou plutôt des batteurs de grain se trouvent compromis, puisqu'il leur est impossible de se faire payer légalement

un seul dollar sur les cinq millions de dollars valant d'ouvrage qu'ils ont fait. En outre, dans la correspondance déposée sur le bureau figure une lettre qui est le comble de l'impertinence envers les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Le blâme, si tous les faits venaient au jour, retomberait sur le ministre lui-même et sur ses fonctionnaires ; car, les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ne tenaient nullement à l'adoption d'un instrument quelconque. C'est le ministre lui-même de concert avec ses fonctionnaires, qui signala la chose à leur attention. Pour répondre aux besoins du moment, les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest acceptèrent volontiers cet instrument. Or, en pareilles circonstances, qu'un simple employé, un salarié de l'Etat, vienne leur jeter le blâme à la figure, voilà qui est décidément trop fort. Mais c'est sur le ministre lui-même et son prédécesseur que retombe ce discrédit et non pas sur nous, députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Comme la correspondance en fait foi, M. Higman a vérifié l'instrument en question. Le ministre a affirmé, il y a un instant, que M. Higman a fait cela de son propre chef. Or, dans la correspondance que j'ai sous les yeux, voici ce que M. Magness écrit au sous-ministre, en date du 3 juin :

J'ai écrit à M. O. Higman le 27 mai que je tenais beaucoup à ce qu'il fît rapport sur le pèse-grain étalon que j'ai présenté au ministère.

Et dans la réponse du sous-ministre, figure ce paragraphe-ci :

Dès que M. Higman sera de retour à Ottawa, j'appellerai son attention sur la question du pèse-grain. Il faudrait transmettre aussitôt que possible les photographies.

Le ministre prétend-il que M. Higman ait dressé ce rapport de son propre chef, sans autorisation aucune ? N'est-il pas plus probable qu'on lui a soumis la chose, comme le déclare le sous-ministre, et qu'en conformité des instructitons qu'on lui a données, il a fait l'inspection de l'instrument et dressé le rapport en question.

Et ce monsieur, on l'a fait venir de Montréal, on l'a préféré à d'autres employés qui—et je crois que la plupart des fonctionnaires du ministère partagent mon avis—étaient plus aptes que lui à tenir cet emploi ; il vient chercher à imposer ses volontés, il parle d'une machine à mesurer qu'on placera à vingt pieds au-dessus de la batteuse et qui pèsera environ cinq cents livres. Il a suffi de le voir à l'œuvre, comme l'a fait observer l'honorable député de Selkirk, pour se persuader que si les vieilles méthodes lui sont familières, il est absolument ignorant des exigences de l'heure actuelle. Et les représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest sont censés attendre les bras croisés, eux dont les commettants ont à souffrir de ce retard et de la querelle qui a éclaté dans le ministère.

M. BOYD.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Boyd) prétend que ce rapport comporte un blâme à l'adresse des représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; qu'on me permette d'en lire le passage qu'on a visé, et je laisserai ensuite à la Chambre le soin de dire s'il y est fait la moindre allusion blessante ou s'il y est exprimé quelque blâme à l'adresse de quelque membre du parlement :

Les députés qui prennent fait et cause pour les fabricants de la " grain threshing scale " ne paraissent pas remarquer que, sans s'en douter, ils se sont mis dans une situation fausse, contraire à leurs propres intérêts et contraire aussi aux intérêts de ceux dont ils sont les mandataires.

M. BOYD : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Boyd) et moi pouvons n'avoir pas la même opinion de la valeur de cet employé, mais, je le répète, si nous nous sommes adressé à lui, ce n'est pas parce qu'il était de Montréal, c'est plutôt parce qu'il possédait la plus grande somme de qualités requises pour tenir cet emploi. Si mon honorable ami en doute, qu'il vienne à mon bureau en n'importe quel temps, je me ferai un plaisir de lui mettre sous les yeux des lettres venant de marchands et de fabricants de balances des diverses parties du Dominion, d'hommes appartenant aux deux partis politiques, et où l'on recommande fortement le choix de M. Fyfe.

Voici la suite de la partie du rapport qui concerne les représentants du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest :

Ils ont à leur portée un article qui répond à toutes les exigences de la loi, un article que chacun peut fabriquer sans qu'il soit besoin de payer de droits, et ils cherchent néanmoins à imposer aux cultivateurs du Nord-Ouest une machine de qualité inférieure, une machine brevetée et qui est la propriété exclusive d'un seul fabricant.

Ainsi, M. Fyfe met les députés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en garde contre le danger qu'il y a de n'avoir qu'une seule machine et leur apprend qu'il y en a une autre à leur portée. Il ajoute qu'ils ne devraient pas obliger les gens à se servir, ni le ministère à faire l'examen d'une balance qui, d'après les dispositions de la loi, est imparfaite.

M. BOYD : Qui est-ce qui a signalé cette balance à l'attention de la députation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est M. Magness.

M. BOYD : Pas du tout, c'est le ministre du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non ; il ne faut pas confondre. J'ai toute la correspondance par devers moi.

M. Magness m'apprit qu'il était à perfectionner une machine que, pensait-il, on pourrait peut-être inspecter, et après qu'il me l'eût soumise, M. Higman, qui, je le répète, n'a jamais été inspecteur en chef des poids et mesures, invita M. Magness à venir faire mettre sa machine à l'épreuve par un homme d'expérience. Je crois que, avant que l'on procédât à cette épreuve, les députés du Nord-Ouest avaient examiné la balance en question et s'en étaient trouvés satisfaits ; toutefois, lorsque nous eûmes décidé d'examiner la machine, nous avons retenu les services d'un expert.

Ce n'est pas à la machine même que l'on trouve à redire ; l'embarras, c'est de trouver le moyen de régler, sans qu'il soit besoin de recourir aux tribunaux, les différends qui s'élèvent entre cultivateurs et propriétaires de batteuses mécaniques. A quoi servirait-il de faire inspecter une balance que les tribuaux pourraient mettre de côté, ce qui aurait pour effet de multiplier les frais ? Nous en sommes venus à la conclusion, après avoir fait le mieux que nous avons pu, qu'il est préférable, en attendant que nous soyons dotés d'une balance conforme aux dispositions de la loi, de présenter ce projet de loi qui, nous l'espérons, apportera quelque soulagement.

M. SCOTT : M. le président, si le but désiré est atteint, peu importe le chemin que nous aurons pris pour l'atteindre. Je suis d'opinion que le présent bill atteindra le but que nous nous proposons tous ; il légalise indirectement l'usage de la balance qui nous occupe, ou de telle autre balance que les batteurs et les cultivateurs auront jugé à propos d'adopter. J'approuve ce qu'a dit l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) au sujet de l'attitude et des actions de cet employé du ministère du Revenu de l'intérieur. Je reconnais volontiers avec le ministre que M. Fyfe est excessivement habile ; je suis même d'avis qu'il l'est trop de bonne moitié. J'ai lu assez attentivement le rapport qu'il a fait au sujet de l'appareil de pesage automatique en question, ainsi que le document où l'on répond aux objections de M. Fyfe, document qui est actuellement entre les mains de l'honorable député de Lisgar (M. Stewart). Dans un paragraphe de son rapport qu'on a déjà lu à la Chambre, M. Fyfe dit qu'il a recommandé une machine, mais je ferai observer au ministre que dans la machine même que recommande M. Fyfe se trouvent les mêmes défauts que l'on constate dans les autres machines qu'il réprouve. On dira peut-être que les député du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest sont un peu trop chatouilleux, mais force m'est d'approuver en tous points ce qu'a dit mon honorable ami de Macdonald à propos de ce paragraphe. On trouve toujours des gens, chacun sait cela, qui se croient capables de conduire nos affaires bien mieux que nous ne saurions le faire nous-mêmes. Je suppose aussi qu'il s'est toujours trouvé à Ottawa des employés civils qui prétendent qu'on ferait bien d'abolir le parlement pour leur confier le soin de la chose publique, attendu qu'ils s'estiment plus que le parlement en mesure de gérer les affaires de l'Etat. Leur prétention est peut-être bien fondée, mais tant que le peuple, fidèle à la constitution, élira des représentants pour faire ses lois, chaque ministre de la Couronne ferait bien de voir à ce que ses fonctionnaires évitent de faire, au sujet de membres de cette Chambre, des commentaires de la nature de ceux qui se rencontrent dans ce paragraphe.

Le bill est rapporté, lu pour la troisième fois et adopté.

## DEPARTEMENT DE L'IMPRIMERIE ET DE LA PAPETERIE PUBLIQUE.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des Statuts revisés concernant le département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: La modification se trouve à la ligne dix-huitième où les mots " n'excédant pas les taux ordinaires et équitables du commerce pour des travaux ou fournitures semblables en mêmes quantités " remplaçant les suivants que contient l'Acte de 1893 : " n'excédant point ceux qui lonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-à cet établissement." La loi de 1893 autorisait le gouvernement à faire exécuter ailleurs qu'à l'imprimerie nationale le stravaux d'impression pour le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pourvu qu'on pût les faire exécuter à aussi bon marché qu'à l'imprimerie de l'Etat, à Ottawa. On s'est aperçu que cela ne se pouvait pas, et l'on a dû, par conséquent, faire exécuter ces travaux dans des ateliers des provinces maritimes à des prix excédant ceux qu'ils nous auraient coûté si on les avait fait exécuter à l'imprimerie de l'Etat, et le Dr Dawson, imprimeur de Sa Majesté, n'a jamais manqué de certifier que les factures étaient justes et raisonnables. Cet état de choses s'est maintenu jusqu'en novembre 1902, alors que l'auditeur général s'aperçut que les certificats n'étaient pas conformes à la loi. Cette découverte donna lieu à un volumineux échange de correspondance entre l'imprimeur du roi et l'auditeur général, correspondance qui se trouve à la page W-377 du rapport de l'auditeur général. Dès que ce dernier contesta la validité du certificat délivré par l'imprimeur du roi, l'affaire fut soumise au ministère de la Justice qui dut en arriver à la conclusion que, au point de vue légal, le certificat était insuffisant et, bien que l'usage eût pour ainsi dire force de loi, qu'on n'avait par d'autre alter-

native, puisque l'auditeur général refusait de se conformer à cet usage, que de s'en tenir à la rigoureuse mise en vigueur de la loi. Par conséquent, il a été jugé nécessaire de donner force de loi à l'usage établi depuis des années et de remplacer la disposition de l'ancienne loi portant que les impressions devraient être exécutées "à des prix n'excédant pas ceux qui seraient demandés pour les mêmes travaux" à l'imprimerie nationale par les mots suivants : "à un prix n'excédant pas les taux ordinaires et équitables du commerce pour des travaux ou fournitures semblables en mêmes quantités".

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice aurait-il l'obligeance de nous dire quelle proportion des impressions de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard est faite ailleurs qu'à l'imprimerie de l'Etat, et quelle est, en moyenne, la différence qu'il y a dans le coût de ces impressions ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais dire à l'honorable député quelle est la différence de coût, mais je puis lui faire connaître les taux que l'on paie. J'ai par devers moi les taux fixés par décret de l'Exécutif en décembre 1893. Ce décret porte une annexe où sont mentionnés les prix que l'on paie par rapport aux travaux d'impressions, etc., exécutés en dehors de l'imprimerie nationale pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Ces taux, les voici :

Annexe indiquant les prix alloués pour les travaux d'impression, etc., exécutés en dehors de l'imprimerie nationale pour le chemin de fer Intercolonial.

| | Cents. |
|---|---|
| Composition, tableau | 70 |
| Composition courante | 35 |
| Correction des épreuves, par heure | 25 |
| Impression, par demi-rame | 25 |
| Réglage, par heure | 40 et 50 |
| Pliage, au cent | 7 et 8 |
| Assemblage et brochage, au cent | 8 |
| Collage des couvertures, au cent | 40 |
| Perforation, au mille | 25 |
| Mise en bloc-note, par bloc-note de 100 feuillets (Moy.) | 2 |
| Numérotage, au cent | 3 |
| Pagination, au cent | 3 |

Je ne saurais dire la différence qu'il y a dans le coût de ces impressions, mais le surintendant m'a fait observer qu'une forte partie de son travail consiste à faire imprimer les billets de chemins de fer ; il prétend qu'il en coûterait environ $50,000 pour outiller un atelier de façon à pouvoir y faire exécuter ces sortes de travaux et qu'il faudrait nécessairement avoir un endroit séparé où mettre les employés qui seraient soumis à la même surveillance que les employés de la "Bank Note Company", parce que ces billets ont la même valeur que l'argent. On m'a encore fait remarquer, par rapport à l'échange de correspondance qui eut lieu à l'époque où le décret de l'Exécutif fut rendu en 1893, que l'imprimerie de l'Etat n'a jamais fait entrer en ligne de compte le capital, les assurances, l'usure du matériel et autres détails divers qui jouent un rôle important dans l'estimation qu'une maison de commerce ordinaire fait du coût des travaux. Il ne faut pas oublier, non plus, que l'imprimeur ordinaire paie des droits de douane sur le matériel qu'il importe de l'étranger ; l'imprimeur du roi, lui, n'en paie pas. Je ne suis pas en mesure de dire la différence qu'il y a entre le prix de revient des travaux exécutés par un imprimeur ordinaire et celui des impressions faites à l'imprimerie de l'Etat, parce que cette dernière n'a jamais exécuté de travaux comme ceux dont il est ici question et qu'on y ignore ce qu'ils pourraient coûter. Telles sont les difficultés qu'on a signalées à l'époque où l'on a adopté l'usage actuel, en 1893, et l'expérience a démontré que l'usage est en tous points conforme à la justice et à la raison.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que les prix à payer ne devraient pas excéder les taux équitables du commerce ; mais dans le cas où ceux-ci seraient sensiblement plus élevés que les prix que demanderait l'imprimerie nationale, il conviendrait, à mon avis, de faire faire les impressions, autant que possible, à ce dernier établissement. Je conçois parfaitement ce que vient de dire l'honorable ministre par rapport à l'impression des billets, mais je suis d'opinion que l'imprimerie nationale pourrait faire la plupart des impressions de ces chemins de fer-là ; elle pourrait imprimer les formules et exécuter d'autres travaux de ce genre, parce qu'on sait à l'avance le besoin qu'on en aura, et je ne vois pas pourquoi ces impressions-là ne se feraient pas à l'imprimerie nationale. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait peut-être nous dire la somme des impressions qu'on fait faire à l'imprimerie de l'Etat et celle qu'on fait exécuter au-dehors.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais rien préciser en ce moment. En cette matière, nous nous conformons presque en tous points à l'usage établi depuis de nombreuses années. L'arrangement de 1893 dont mon honorable ami, le ministre de la Justice a parlé, a été conclu après mûre délibération. Il a fait l'objet d'un rapport, et l'imprimeur du roi a exprimé son avis sur le sujet. Il a débattu la question fait valoir ses raisons en faveur et à l'encontre du projet ; l'auditeur général a accepté l'arrangement et l'Exécutif l'a approuvé ; et depuis cette époque jusqu'à novembre dernier, on s'en est invariablement tenu à une pratique unique, et les impressions se sont faites dans les diverses localités le long des voies ferrées. C'est l'attitude de l'auditeur général qui est la cause de cet amendement. Je n'ai pas en ce moment d'idée précise de la quantité de travaux qu'on fait exécuter à l'imprimerie nationale et de ceux qu'on fait faire au dehors.

Je ne veux pas exprimer d'opinion personnelle, de crainte de diminuer ou de grossir démesurément les faits, mais s'il ne m'est pas possible de dire au juste la somme des impressions exécutées à l'imprimerie de l'Etat, ni la différence qu'il y a dans les prix de revient, je puis, cependant, affirmer que les prix que l'on paie sont basés sur les taux établis en 1893 et d'après lesquels on s'est toujours guidé depuis neuf ou dix ans. Je sais fort bien qu'il est absolument impossible qu'une partie considérable des impressions soit faite ici. La grandeur des distances, l'obligation d'envoyer et de renvoyer les épreuves, et le reste, voilà autant de raisons qui nous empêchent de faire exécuter ici les travaux d'impressions avec toute la célérité voulue. On a déjà assez de causes de retard sans qu'on vienne en accroître encore inutiment le nombre. Nul intérêt public ne souffre du présent état de choses. Il me semble que l'on pourrait fort bien adopter, tel qu'il est compris dans ce bill, l'article auquel s'étaient arrêtés, après mûre délibération, en 1893, les fonctionnaires responsables et indépendants du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vais citer un passage d'une lettre qu'écrivit, en 1893, l'imprimeur de Sa Majesté et chef de la Papeterie, à l'époque où cette question fut pour la première fois mise à l'étude :

Lorsqu'il s'agissait d'impressions (billets et coupons de chemin de fer) comme l'imprimerie nationale n'en a jamais faites, nous nous assurions des prix payés par les autres chemins de fer et nous autorisions les mêmes taux. Nous avons suivi cette méthode pendant trois mois, du 1er janvier ou 1er avril 1893. Ce jour-là, on adopta une loi portant que le chemin de fer pouvait faire exécuter ses travaux d'impressions où bon lui semblerait, mais le prix de ces travaux ne devait point excéder ceux qui seraient demandés pour les mêmes travaux à l'imprimerie nationale.

Mais si les prix indiqués dans l'annexe ci-dessus mentionnée sont ceux qui seraient demandés dans le cours ordinaire des affaires, ceux que l'imprimerie nationale fait payer au gouvernement ne comprennent pas le loyer, ni l'intérêt du capital, les impôts, les droits de douane, les frais généraux d'administration, l'éclairage et le combustible. Il s'en est donc suivi que, dans un sens, l'exécution de tout travail d'impression en dehors de l'imprimerie de l'Etat était virtuellement interdite par la loi dont l'esprit était évidemment tout autre ; car on semble avoir voulu dire, en l'adoptant, que le chemin de fer a tout intérêt à faire faire certaines impressions sur les lieux.

Voici comment il s'exprime au sujet de l'impression des billets :

Comme je l'ai fait observer dans mes rapports annuels, l'imprimerie est accablée d'ouvrage durant la session du parlement, et nous n'avons pas assez d'espace pour accommoder tous les ouvriers dont nous avons besoin. Lorsque la révision des listes électorales coïncide avec une session du parlement, l'encombrement est encore beaucoup plus considérable. Pendant les vacances, le travail diminue et nous congédions des ouvriers, mais la besogne de l'imprimerie est irrégulière à l'extrême. Toutefois, si on les exécutait à l'imprimerie nationale, les impressions de chemin de fer devraient passer avant toutes les autres, que le parlement fût en session ou que l'on fût occupé à la révision des listes électorales ; car les impressions des chemins de fer sont de nature telle qu'elles ne sauraient souffrir le moindre retard. Il serait sans doute facile d'arriver à ce résultat en agrandissant l'aile de l'est de l'imprimerie. D'après une estimation faite ces temps derniers, le coût de ces travaux d'agrandissement serait d'environ $50,000.

Si mon honorable ami veut bien consulter le rapport de l'auditeur général, il y trouvera, page W-339, que les travaux d'impression et de lithographie pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ont coûté $4,698.-19. Je n'ai pas de rapport pour ce qui concerne les impressions de l'Intercolonial.

M. PUTTEE : Où fait-on faire les impressions à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je ne me trompe, c'est à Buffalo que s'impriment presque tous les billets de chemins de fer du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'étais sous l'impression qu'on les faisait faire à la Compagnie d'imprimerie Perrault, de Montréal, qui est, dit-on, très bien outillée pour ces sortes de travaux. N'ayant jamais eu occasion de m'occuper personnellement de ces détails, je ne saurais rien affirmer à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On m'a appris que presque toutes les compagnies de chemins de fer du Dominion font exécuter leurs travaux d'impressions à Buffalo, parce qu'elles ne peuvent pas les faire faire au Canada.

M. PUTTEE : D'après la loi actuelle, si je ne me trompe, le coût des impressions de l'Intercolonial ne doit pas excéder le prix que demanderait l'Imprimerie nationale pour exécuter les mêmes travaux ; et c'est cette disposition-là qu'on ne trouve pas pratique. On propose l'amendement afin que l'imprimeur de l'Etat puisse autoriser les taux qu'il jugera justes et équitables. Voilà bien la raison d'être de cet amendement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Jusqu'à un certain point.

M. PUTTEE : Les dispositions de cet article s'appliquent-elles aux dépenses déjà faites ou simplement aux commandes à venir ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Aux unes et aux autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis novembre dernier, nombre de factures se sont accumulées qui n'ont pas été acquittées. Les fournisseurs n'ont pas voulu accepter l'argent que nous leur avons offert ; s'ils continuent de persister dans cette attitude, ils n'auront rien.

Article 3.

M. PUTTEE : Je conseille au ministre de biffer les mots "avec l'approbation du ministre", afin de laisser l'imprimerie entièrement sous la direction d'un homme d'expérience qui en gérerait les affaires comme s'il s'agissait d'un établissement ordinaire. Ces mots renferment, ce me semble, toute la question de la distribution des faveurs politiques dans l'Imprimerie nationale, et si on les biffait, c'en serait fait de l'ingérence politique, et les travaux de l'Imprimerie s'accompliraient d'une manière plus avantageuse et plus satisfaisante pour le pays. Le ministre a-t-il songé à biffer ces mots-là ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, j'y ai songé. Tant que nous aurons à la tête de l'Imprimerie nationale un homme de la valeur de l'imprimeur actuel de Sa Majesté, il n'y aura rien à craindre, mais nul ne sait ce que l'avenir nous réserve. Je puis affirmer sans crainte d'être contredit que nul département n'est moins que celui des impressions en proie à l'ingérence politique ; mais il faut que quelqu'un soit responsable à la Chambre, et ce quelqu'un doit être le ministre. En biffant ces mots, on serait peut-être porté à croire que la Chambre tient le surintendant responsable de l'administration de l'imprimerie de l'Etat. Il vaut mieux, à mon sens, que cette responsabilité incombe au ministre.

M. R. L. BORDEN : Je crois que si l'on biffait ces mots, la responsabilité incomberait encore au ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le crois aussi, mais il pourrait s'élever quelque doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela dépendrait de ce que la disposition générale de la loi porterait que ce département doit ou ne doit pas relever de l'autorité du secrétaire d'Etat.

M. R. L. BORDEN : Je supposais, bien entendu, qu'il devait y avoir une disposition générale dans ce sens. S'il n'y en avait pas, ce serait tout à fait différent.

M. PUTTEE : N'est-il pas vrai que le surintendant des impressions n'a pas la moindre latitude en ce qui concerne les employés que le ministre seul, exposé qu'il est à toutes sortes de pression, a le droit de nommer et de congédier? N'est-il pas vrai que les employés de l'Imprimerie nationale peuvent littéralement se moquer de leurs supérieurs ? que personne n'a là le droit de congédier un seul employé ? que si un ouvrier ne travaille pas, est dépourvu des qualités requises, ou bien encore que, s'il a l'habitude de se rendre à son travail en état d'ébriété, pas un seul de ses supérieurs n'a le droit de le congédier ?

Tout cela, je crois, est compris dans la question de l'approbation du ministre ; de fait, cette question comprend tout. Je ne veux pas que le ministre soit sous l'impression que je cherche à critiquer de quelque façon le surintendant actuel des impressions. Je reconnais avec lui que si nous étions certains de toujours avoir un surintendant de sa valeur, il serait sage de s'en remettre entièrement à lui ; mais il n'est pas immortel et il faudra, un jour ou l'autre, lui choisir un successeur. Lorsque le moment en sera venu, j'ai confiance que le ministre saura trouver un surintendant aussi capable et aussi digne que celui que nous avons en ce moment. J'ai émis cet avis parce que je le crois de nature à écarter bien des embarras de la nature de ceux que l'imprimerie nationale a suscités au gouvernement ces temps derniers.

Annexe.

Décret de l'exécutif.

Vu le mémoire, en date du 27 novembre 1893, présenté par le secrétaire d'Etat, et énonçant que, dans le but d'empêcher toute augmentation excessive du coût des travaux qui résulterait de graduelles élévations de l'échelle des salaires payés à l'imprimerie, il est opportun d'établir le principe que les salaires payés à l'imprimerie doivent être réglés sur les salaires courants payés pour ouvrages correspondants par tout le pays ; et que, pour la gouverne plus explicite des fonctionnaires du département, il convient d'ordonner que les échelles de salaires qui règnent dans les cités de Montréal et de Toronto seront à l'avenir considérées comme ne devant pas être dépassées.

M. PUTTEE : Puis-je demander au ministre si l'on a suivi ce principe-là dans le passé et si c'est d'après lui qu'on se guide à l'heure actuelle ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me semble que l'on s'est jusqu'à ce jour strictement conformé à la règle établie par le décret de l'Exécutif.

M. PUTTEE : Le ministre n'ignore pas, cela va sans dire, que les opinions sont assez partagées sur ce qu'est l'échelle des salaires qui prévalent à Montréal et à Toronto. De fait, on ne s'entend pas du tout sur ce point, et je demanderai au ministre s'il a quelque moyen particulier de se renseigner sur l'échelle des salaires qui règnent dans ces deux villes-là ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Un imprimeur devrait assurément pouvoir apprendre sans peine quels sont les salaires qui se paient dans un atelier d'imprimerie de Montréal ou de Toronto.

M. PUTTEE : C'est fort difficile à établir, parce que, sous ce rapport, il y a une différence entre les deux villes. Les salaires sont plus élevés à Toronto qu'à Montréal. Mais le point qu'il importe d'élucider ici, c'est de savoir ce que l'on doit prendre pour base de l'échelle des salaires. Sera-ce la moyenne des salaires ? Dans ce cas, comment parviendra-t-on à établir cette moyenne ? Je conseillerais de faire entrer la ville d'Ottawa en ligne de compte, sinon de ne s'en tenir qu'à une seule ville. En réalité, il n'est pas possible d'établir la moy-

enne de trois villes, parce qu'on manquerait de base convenable. Pour donner un effet pratique à cette disposition, il faudrait la modifier en y ajoutant que cette moyenne sera établie annuellement ou bi-annullement par l'inspecteur des salaires; sans cela, il sera impossible de connaître cette moyenne. Je connais toute l'étendue de cette question, parce qu'on l'a débattue tout récemment. On prétend que les salaires des employés de l'Imprimerie nationale sont plus élevés que ceux qui se paient à Montréal, à Toronto ou à Ottawa ; on prétend—mais on ne s'appuie pour cela sur aucune preuve—que leurs salaires sont plus élevés que ceux que reçoivent les ouvriers unionistes de ces villes. La plupart de ceux qui ne sont qu'imparfaitement entendus en matière d'organisations ouvrières affirment que l'union fixe le maximum des salaires que ses membres devront recevoir. Cela est absolument erroné en fait d'imprimerie. L'union ne fixe que le minimum des salaires. Je crois qu'à Montréal le minimum est de $12 par semaine. Le salaire des ouvriers habiles est beaucoup plus élevé que cela. Ils sont aujourd'hui nombreux à Montréal les ouvriers qui reçoivent le double du salaire fixé par l'union. Je crois que le minimum des salaires est de $12.50 par semaine à Toronto ; la moyenne doit être d'environ $15. Que le ministre en convienne ou non, c'est chose fort difficile que de se rendre compte des salaires qui prévalent dans ces villes. A l'heure qu'il est, l'Imprimerie nationale paie le même salaire à chacun de ses imprimeurs, qu'il soit habile ou non. Ce principe que le gouvernement met en pratique en plaçant l'ouvrier incapable sur le même pied que l'ouvrier habile, les unions ouvrières le combattent. Ces ouvriers reçoivent aujourd'hui plus que le maximum établi à Montréal ou à Toronto. Mais pour que cette disposition ait quelque effet, il conviendrait de spécifier si c'est la moyenne ou le minimum des salaires courants qu'il faudra fixer, et de pourvoir aux moyens d'établir cette échelle. A Montréal et à Toront, l'échelle des salaires tend constamment à s'élever. A Toronto, les salaires sont aujourd'hui moins élevés qu'ils ne devraient être, parce que, il y a deux ans, patrons et employés ont convenu par écrit d'une échelle de salaires qui doit prévaloir pendant trois années, et bien que, de part et d'autre, on s'en tienne loyalement à cet arrangement, il y a bien peu d'ouvriers qui ne reçoivent pas plus que les salaires qui y sont fixés. Le ministre verra donc qu'on ne sait pas encore au juste quelle est l'échelle des salaires qui règne dans ces deux villes. D'autre part, les conditions des deux villes diffèrent essentiellement. Les salaires n'y ont jamais été établis sur les mêmes bases ; jamais ils n'ont été aussi bas à Toronto qu'à Montréal. Au surplus, l'établissement auquel cette disposition doit s'appliquer n'a pas son semblable dans l'une ou l'autre de ces deux villes, et dût-elle être plus ou moins élevée, l'échelle doit être basée sur la moyenne des salaires actuellement payés à l'Imprimerie nationale.

L'honorable M. TARTE : Voici comment on procède à l'établissement des salaires à Montréal : patrons et employés discutent la question. Les patrons débattent avec les chefs de l'union l'échelle des salaires à payer, et ces salaires sont fixés pour l'année. L'arrangement lie les deux parties, et chacune a droit d'y mettre fin en donnant un certain nombre de mois d'avis. Voilà, ce me semble, une excellente manière de s'entendre. Nos ouvriers ne nous causent pas la moindre difficulté. Tous ceux qui travaillent à l'établissement auquel je suis attaché, font partie de l'union. Leurs salaires sont fixés de la manière que je viens d'indiquer, et je ne vois pas pourquoi on n'en ferait pas autant ici. L'imprimeur de Sa Majesté est dans la même situation que n'importe quel patron qui emploie des ouvriers qui font partie de l'union. Je crois que la manière de procéder que j'ai signalée est excellente et que mon honorable ami se place à un mauvais point de vue.

Qu'employés et patrons se rapprochent autant que possible les uns des autres. Une raison qui explique pourquoi les imprimeurs et les typographes ne sont pas en désaccord, ce sont les rapports quotidiens qu'ils ont ensemble. Je crois que je vois mes employés dix fois par jour ; il me fait plaisir de les voir et ce sentiment est réciproque. L'un d'eux est à notre emploi depuis vingt-cinq ans ; il est considéré comme l'un des nôtres. Mon honorable ami a tort de demander l'intervention d'une personne du dehors. Tout en rendant hommage à l'habileté de certains fonctionnaires du département du Travail, je crois qu'il vaut mieux laisser les patrons et les employés fixer entre eux les salaires et les conditions de l'engagement. C'est ce qui est fait à Montréal. Que mon honorable ami ait l'amabilité de venir nous voir, il constatera que l'accord, l'harmonie et le bon vouloir règnent parmi les patrons et leurs employés. De ce chef je demande pourquoi on n'emploierait pas ici les mêmes procédés qui ont des résultats si heureux à Montréal ? L'attitude de mon honorable ami est répréhensible.

M. PUTTEE : L'honorable député fait-il allusion au ministre ou à moi ?

L'honorable M. TARTE : Je fais allusion à mon honorable ami en face. Que l'imprimeur du roi s'entende sur les prix avec les chefs accrédités par les employés. S'il faut employer des ouvriers syndiqués à l'imprimerie de l'Etat ainsi que dans tous les ateliers de Montréal, je ne sais pas pourquoi la paix et l'harmonie ne règneraient pas entre l'imprimeur du roi et ses employés.

M. PUTTEE : Mon honorable ami a tort de dire que je désire l'intervention d'un tierce personne. Je m'oppose au présent bill, parce qu'il recourt à un tiers. Il exige qu'on con-

state l'échelle des salaires payés dans d'autres villes. Si cette prescription doit être observée, on devrait fixer de quelle manière et sur quels salaires on se basera—sur les salaires les plus bas ou les salaires courants. Je crois que le représentant de la division Sainte-Marie me confond avec le ministre.

L'honorable M. TARTE : Non ; je crois que si on en arrivait à une conclusion logique, il serait inutile d'établir une échelle des salaires, car il me semble que les employés de l'imprimerie de l'Etat doivent être mis sur le même pied que nous. Il n'y a pas lieu de les traiter mieux et de raccourcir la journée de travail ; il n'y a pas lieu de les mettre sur un autre pied que les imprimeurs des autres villes. Ailleurs, on n'a recours à personne pour fixer les salaires, et patrons et employés sont parfaitement d'accord.

M. COCHRANE : Existe-t-il une différence dans l'échelle des salaires ? Les journaux d'Ottawa m'ont laissé entendre que la grève qui a eu lieu à l'imprimerie de l'Etat n'avait pas de raison d'être, parce que les imprimeurs y reçoivent des salaires plus élevés que les imprimeurs des autres villes. Est-ce vrai ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne connais pas quels salaires paient les journaux de la ville. Mais, je puis dire que les employés de l'imprimerie de l'Etat sont mieux rétribués que ceux des autres ateliers. Le salaire minimum est de $13.50 par semaine de quarante-huit heures.

M. INGRAM : Quels sont ces employés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les meilleurs employés reçoivent davantage et ont les congés suivants pendant lesquels leur salaire court. Le premier de l'an, le Vendredi-saint, la fête de la reine, la fête de la Confédération, la fête du Travail, le Jour d'actions de grâces et Noël. De plus, ils ont souvent d'autres congés, par exemple, une demi-journée pendant le temps de l'exposition et dans d'autres occasions particulières.

M. COCHRANE : Quel est le salaire maximum ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je l'ignore. Je suis allé aux informations et l'imprimeur du roi m'a donné une réponse intéressante. Quelqu'un qui n'est pas au courant des travaux d'imprimerie, a-t-il dit, qui engagerait une discussion sur un sujet aussi compliqué que celui de l'échelle des salaires et du genre de travail, serait aussi embarrassé que le serait un profane qui voudrait discuter des points de droit dans la société des avocats.

M. COCHRANE : Il connaît moins les avocats que nous les connaissons dans cette Chambre.

M. INGRAM : Il serait intéressant de connaître l'échelle des salaires payés à tous les employés. Je crois que nous constaterons qu'il y en a qui touchent seulement $1.50 par semaine.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que de petits garçons de douze à treize ans qui transportent le papier d'une pièce à l'autre reçoivent un dollar et demie par semaine.

M. INGRAM : N'y a-t-il pas des jeunes filles ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela ne relève pas de mon ministère.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

## LE CANAL DESJARDINS.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

M. R. L. BORDEN : Le présent bill est complètement expliqué par le préambule et par les remarques que le ministre a faites à son sujet lorsqu'ils a été voté en première délibération.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Le représentant d'Hamilton (M. Barker) l'a encore mieux expliqué. Il comprend mieux que moi cette question qui est très compliquée.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

## LOI DES BREVETS D'INVENTION—AMENDEMENT.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets d'invention est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

1. Le sous-commissaire des brevets peut faire tout acte ou chose, judiciaires ou ministériels, que, en vertu de toute disposition de l'Acte des brevets (ci-après désigné par le "dit Acte") ou de tout acte le modifiant, le commissaire des brevets a l'autorisation ou le pouvoir de faire ; et, en l'absence du sous-commissaire, toute personne faisant fonction de sous-ministre de l'Agriculture en conformité de l'article 14 de l'Acte du service civil peut, en qualité de sous-commissaire intérimaire, faire tout pareil acte ou chose.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la disposition de l'Acte du service civil dont il est ici question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : Elle stipule que le conseil des ministres peut nommer un premier commis avec mission de s'acquitter des fonctions de sous-commissaire ; par consé-

quent, il s'agit de la partie de l'article relative au commissaire par intérim.

L'article substitué à l'article 8 dudit acte par l'article premier du chapitre 24 des statuts de 1892, est modifié par la suppression de tous les mots qui s'y trouvent après les mots " celui ", à la treizième ligne.

2. Nonobstant les dispositions édictées audit article 8 ou en l'article qui l'a remplacé, nul brevet canadien émis jusqu'à présent ne sera censé avoir pris fin avant l'expiration de la période pour laquelle il a été accordé pour le seul motif que serait expiré un brevet étranger pour la même invention.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'effet de cet article ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il se rapporte à l'une des dispositions les plus importantes de la loi actuelle. Si l'honorable député ouvre celle-ci, il trouvera la disposition suivante :

Dans tous les cas, le brevet canadien prendra fin en même temps que le brevet étranger qui expirera le premier.

Telle a été la loi du Canada pendant plusieurs années et celle de l'Angleterre et des Etats-Unis pendant quelques années. Ces deux pays ont abrogé cette disposition et, en conséquence, nos inventeurs canadiens ont subi bien des injustices. On se propose de fixer la durée d'un brevet canadien, sans tenir aucun compte de la durée du même brevet dans un pays étranger.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi avait-on tout d'abord inséré ces mots dans la loi. Je comprends que la partie de l'article qu'il s'agit de biffer ne se trouve pas aujourd'hui dans les lois anglaises ou américaines.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette disposition a été abrogée en 1893, en Angleterre, et en 1897, aux Etats-Unis. Le bureau des brevets des Etats-Unis a généralement approuvé cette décision qui a donné des résultats satisfaisants. Au Canada, les solliciteurs et les propriétaires de brevets sont tous favorables à la radiation de cette disposition. J'ajouterai que, l'an dernier, un auteur qui fait autorité dans les questions de lois sur les brevets d'invention a déclaré que cette modification de la loi anglaise avait donné les meilleurs résultats et nous a fortement conseillé d'en faire autant.

Article 2, paragraphe 2.

Nonobstant les dispositions édictées audit article 8 ou en l'article qui l'a remplacé, nul brevet canadien émis jusqu'à présent ne sera censé avoir pris fin avant l'expiration de la période pour laquelle il a été accordé pour le seul motif que serait expiré un brevet étranger pour la même invention.

M. R. L. BORDEN : Surgira-t-il quelque difficulté au sujet des brevets d'invention dont la durée sera censée écoulée, lorsque l'invention aura été généralement utilisée dans le pays ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a plus loin un article qui sauvegarde tous les droits acquis. L'article 14 dispose que tous les droits acquis par suite de l'expiration de la durée d'un brevet, auxquels l'honorable député fait allusion, seront sauvegardés.

Article 4.

A moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par le commissaire ainsi que ci-après prévu, tout brevet accordé sous l'empire du présent acte sera expressément subordonné aux conditions suivantes :

(a) Ce brevet sera nul et de nul effet et tous les droits et privilèges qu'il confère prendront fin à l'expiration de deux ans à compter de sa date, à moins que le breveté ou ses ayant-droits n'aient, dans les limites de ce délai ou d'un délai dûment prorogé, commencé et n'aient dès lors continué au Canada la construction et la fabrication de l'article d'invention breveté, de manière que quiconque désire s'en servir puisse se le procurer ou se le faire fabriquer à un prix raisonnable, à une fabrique ou établissement de fabrication au Canada.

(b) Si, après l'expiration de douze mois à compter du jour où il est accordé ou dans un délai dûment prorogé, le ou les brevetés, ou l'un d'eux ou leurs ayants-droits ou l'un de leurs ayants-droits pour la totalité ou partie de son intérêt ou de leurs intérêts, ou d'un intérêt quelconque dans le brevet importent ou font importer au Canada l'article d'invention breveté, le brevet sera nul et de nul effet pour ce qui est de l'intérêt de la personne ou des personnes qui aura fait ou fait faire cette importation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le texte a été modifié à un endroit ou deux, mais le sens reste le même. D'abord, on a retranché dans le paragraphe A de l'article 4 les mots " ou son cessionnaire ", qui étaient superflus. Le mot " une " remplace le mot " toute ", car il appert du jugement de la cour Suprême qu'on ne peut faire qu'une seule exception. Les mêmes modifications sont apportées au paragraphe B, mais le sens n'en est pas altéré.

Article 7.

A la demande de quelqu'un qui sollicite un brevet, antérieure à l'émission de ce brevet, ou à la demande faite dans les six mois suivant l'émission du brevet de la part du breveté ou de ses ayants-droit, ou à la demande faite dans les six mois à compter du jour ou aura été sanctionné le présent acte de la part du propriétaire de quelque brevet déjà émis et aujourd'hui en vigueur ou remis en vigueur par le présent acte, le commissaire, ayant égard à la nature de l'invention peut ordonner que ce brevet au lieu d'être assujéti à la condition énoncée en l'alinéa (a) de l'article 4 du présent acte, sera subordonné aux conditions suivantes, savoir :

(a) Toute personne, au cours de la durée du brevet, peut, par requête, demander au commissaire un permis de fabriquer, construire, employer et vendre l'article d'invention breveté, et le commissaire, en conformité des règles générales qui seront faites pour la mise à exécution du présent article, entendra le requérant et le propriétaire du brevet, et s'il se convainc que les intérêts légitimes du public relativement à l'invention ont souffert par suite de la négligence du refus de la part du breveté ou de ses ayants-droits de fabriquer, construire, employer

ou vendre l'article d'invention ou de permettre à d'autres à des conditions raisonnables de fabriquer, construire, employer et vendre ledit article, peut rendre sous son seing et le sceau du bureau des brevets une ordonnance enjoignant au propriétaire du brevet de donner au requérant une licence libellée dans la forme et subordonnée, sous le rapport de la durée de la licence, du montant des droits d'inventeur, de la garantie du paiement, et à d'autres égards, aux conditions qu'en tenant compte de la nature de l'invention et des circonstances se rattachant à l'espèce, le commissaire jugera justes ;

(b) Le commissaire peut, s'il le juge à propos, et doit, à la demande de l'une des parties, requérir les services d'un assesseur et entendre avec lui la cause en tout ou en partie ;

(c) L'existence d'une ou plusieurs licences ne devra pas empêcher le commissaire d'accorder sous l'empire du présent article une licence qui aura été demandée ;

(d) Le brevet deviendra nul et de nul effet et tous les droits et privilèges qu'il comporte prendront fin si le commissaire ayant rendu une ordonnance enjoignant au propriétaire du brevet d'accorder une licence, le propriétaire du brevet refuse ou néglige de se conformer à cette ordonnance dans les trois mois après qu'il lui aura été adressé ou à son agent dûment autorisé une copie de cette ordonnance.

M. R. L. BORDEN : Se base-t-on sur les lois d'un autre pays, ou bien ces dispositions sont-elles absolument nouvelles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles ressemblent de très près aux lois récemment adoptées en Angleterre. M. Lloyd Wise a cherché la solution du problème, il a soumis ses conclusions au parlement de la Grande-Bretagne et nous les a recommandées. Je puis dire que cette loi semble nécessaire aujourd'hui, parce que la cour Suprême a décidé qu'il ne suffisait pas pour maintenir un brevet en vigueur que le breveté fut en mesure de fournir son invention en Canada à ceux qui la demanderaient. Avant cette décision de la cour Suprême, le commissaire des brevets et les tribunaux avaient toujours jugé qu'il suffisait pour empêcher la déchéance du brevet que le breveté fut en mesure de fournir son invention sans qu'il la fabriquât. Depuis que la cour Suprême a rendu, en décembre dernier, son arrêt dans la cause de Powell contre Griffin, je crois, il est évident que l'usage du département et ces décisions judiciaires n'ont pas été sanctionnés et, aujourd'hui, un brevet devient nul et de nul effet si le breveté ne fabrique pas réellement ou ne confectionne pas l'article breveté, au Canada, dans un certain délai. Il y a des inventions que le breveté ne peut pas fabriquer au Canada. Ainsi les articles qui se rapportent aux grandes entreprises, ceux dont un ou deux pourraient être requis au pays. Par exemple, un bassin de radoub ou une écluse hydraulique comme celle qui a été dernièrement construite, ou un élévateur, sont des inventions pour lesquelles on peut obtenir un brevet mais dont on fait rarement usage. Décréter la déchéance du brevet lorsque l'invention n'a pas été fabriquée ou exploitée dans le pays est une injustice qui nuit au but qu'on s'est proposé en adoptant la loi des brevets afin d'encourager les inventeurs. Le présent bill contient des dispositions en vertu desquelles l'inventeur, lorsqu'il a obtenu un brevet semblable, peut s'adresser au commissaire et se protéger sans construire de fait ou faire construire son invention ; parce que le bill stipule qu'au besoin l'article sera construit et il constitue le commissaire des brevets le seul juge des conditions de la construction qui devront être également justes et pour le breveté et pour celui qui désire se servir de son invention. Il y a une autre classe de brevets à laquelle cette disposition s'applique, celle des brevets de procédés ; ainsi, un brevet pour l'emploi d'un procédé chimique dans la fabrication. Ce brevet ne peut pas être utilisé à moins que l'industrie auquel ce procédé est censé s'appliquer soit exploitée au Canada. Lorsqu'elle est exploitée et que les industriels désirent se servir de ce procédé, alors, mais alors seulement, le breveté est en mesure d'utiliser son procédé ou de vendre son brevet. Le breveté n'y peut rien et il serait peu raisonnable, il me semble, de décréter la déchéance de ce brevet dans ces circonstances-là. Le présent article s'appliquerait également à un tel brevet et permettrait au breveté de demander le privilège qu'il confère et au commissaire de fixer à quelles conditions le breveté pourra conserver son brevet en donnant aux intéressés la faculté de s'en servir.

M. INGRAM : Le commissaire a le droit d'étendre le délai au delà de deux ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La prolongation du délai en vertu de cet article est la même que sous l'ancienne loi.

M. INGRAM : Si l'invention n'est pas utilisée dans un délai raisonnable, le commissaire aura le pouvoir de prolonger ce délai.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sous l'empire du présent article, le commissaire n'a pas besoin de prolonger le délai. Cette prolongation dont parle l'honorable député ne peut avoir lieu qu'en ce qui a trait aux brevets qui ne tombent pas sous le coup des dispositions du présent article et il n'y a aucune modification à cet égard.

A six heures, le président suspend la séance.

## Reprise de la Séance.

A huit heures, le comité poursuit ses délibérations.

Article 7.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a dit, il me semble, que le paragraphe (a) du présent article a pour but de faire droit au breveté concernant certains articles qui ne peuvent être fabriqués que de temps à autre dans un dessein particulier. En lisant l'article, je ne

comprends pas bien qu'il puisse avoir ce résultat. Supposons que personne ne fasse cette demande au commissaire, comment le breveté se trouve-t-il relevé de ses obligation ? Cela ne peut avoir lieu que si quelqu'un s'adresse au commissaire et la loi ne suppose pas que le breveté choisira quelqu'un qui agira de connivence avec lui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque le breveté a présenté cette requête que le commissaire a accordée, le brevet ne devient plus nul à cause de la négligence apportée à la fabrication, à la vente ou à la confection de l'article breveté. La première partie de l'article est la partie vraiment importante ; le reste indique simplement comment il faut s'y prendre. S'il était permis au breveté de profiter des dispositions de cet article puis de conclure un autre arrangement avec le cessionnaire, il pourrait porter le public à se désintéresser de son invention.

M. R. L. BORDEN : Cela est évident.

Article 9—validité de certaines prorogations ci-devant accordées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet article a pour but de rendre valides certains brevets qui seraient nuls et de nul effet, d'après le jugement de la cour Suprême. Si on veut les rendre valides de nouveau, c'est parce qu'ils sont devenus invalides par suite de la mauvaise interprétation donnée à la loi par le ministère ou par des décisions antérieures, et dont les brevetés ne sont aucunement responsables. Ils se sont conformés à la loi telle que l'interprétaient le ministère et les tribunaux avant le prononcé du jugement de la cour Suprême en décembre dernier. C'est pourquoi nous nous proposons de rétablir la validité de ces brevets.

Article 10—validité conditionnelle de certains brevets accordés jusqu'ici.

M. R. L. BORDEN : Est-ce une disposition nouvelle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a pour but de rendre valides certains brevets dont les propriétaires se sont conformés à la décision rendue en 1877, par le ministère, dans l'affaire de Barter contre Smith, le ministère ayant constamment eu pour règle que les brevetés n'étaient pas tenus de construire ou de fournir l'invention ; mais qu'ils devaient toujours être en mesure de le faire. Cette interprétation, croyait-on, répondait aux exigences de la loi ; le ministère avait décidé une fois en ce sens, en 1877 et on s'était toujours conformé à cette décision depuis. Par conséquent, le ministère était en partie responsable de l'invalidité des brevets prevenant de cette cause. Le présent article remettra en vigueur les brevets devenus invalides par suite de cette interprétation nouvelle de la loi.

M. R. L. BORDEN : L'ordonnance dont parle le paragraphe (b)) sera-t-elle accordée après audition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ceci concerne les brevets existants auquel les dispositions du présent article n'ont pas encore pu s'appliquer. Nous leur accordons six mois pour profiter de cette prescription comme dans le cas de brevets nouveaux accordées sous l'empire de l'article 7.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il quelques mots qui ont besoin d'être interprétés par les tribunaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En vertu de l'article 7, lorsque le solliciteur demande que son brevet tombe sous le coup de cet article au lieu d'être soumis aux clauses ordinaires de l'acte, le commissaire doit décider si ce brevet doit être régi par cet article. Quand le commissaire en aura ainsi décidé, il ordonnera d'émettre un brevet. Dans ce cas, en vertu de l'article 10, on suivra la même procédure et les brevets déjà existants, auxquels il est accordé six mois pour profiter des dispositions de cet article, seront traités absolument comme s'il s'agissait d'une demande nouvelle. En vertu de l'article 52 de l'Acte général des brevets, le commissaire peut, avec l'assentiment de l'Exécutif, faire les règles et règlements nécessaires aux fins du présent acte.

Article 11.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit ici de faire disparaître une difficulté qui se rencontre dans l'article 39 de l'Acte général des brevets. Certaines personnes ont prétendu que les $4 dont il est question ne sont pas un honoraire supplémentaire en sus de l'honoraire ordinaire pour le renouvellement d'un brevet, et nous voulons qu'il soit bien compris que c'en est un.

Article 12.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet article décrète que les demandes de brevet ne seront pas accessibles au public. Il faut, par conséquent, exempter ce document de la disposition générale décrétant que tous les documents ayant trait aux brevets sont accessibles au public. Il est important de tenir la demande secrète car toute la valeur d'un brevet peut en dépendre.

Article 13 :

Nonobstant les dispositions dudit acte, s'il a été fait, dans le délai déterminé audit acte ou par le présent acte, une demande au commissaire sur laquelle il n'avait pas encore été statué à la date du neuvième jour d'avril mil neuf cent trois, ou s'il est fait par la suite, dans ledit délai une demande tendant à faire proroger le délai établi pour la construction ou la fabrication d'un article breveté ou pour l'importation de cet article au Canada, le commissaire peut, jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent quatre, accorder pareille pro-

rogation du délai ainsi établi, et toute prorogation de délai ainsi accordée aura le même effet que si elle eût été accordée dans le délai ainsi déterminé.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet article nécessite certaines explications. Il y a quelque temps, nous avons reçu une demande de prorogation du délai accordé pour commencer la fabrication dans le pays. La coutume du département était, quand il n'y avait pas d'opposition, d'accorder la prorogation sur la simple demande du breveté. Dans le cas en question, il y avait opposition et les deux parties ont fait valoir leurs raisons devant le commissaire. Plus tard, le cas fut soumis au ministère de la Justice qui décida qu'aucune prorogation ne devait être accordée à moins que des raisons valables ne fussent exposées dans la demande, et qu'il ne fût démontré que la prorogation était absolument nécessaire et que des circonstances incontrôlables avaient empêché le breveté de commencer la fabrication dans le délai spécifié. C'était une innovation. Ma's en présence de cette opinion écrite du ministère de la Justice nous comprenons que nous devons changer notre manière de faire et qu'à l'avenir nous ne pourrons accorder de prorogations que lorsque la nécessité en sera démontrée. Les brevetés venaient souvent demander cette prorogation une semaine ou deux avant l'expiration du délai. Souvent aussi les brevetés demeurent au loin et il serait matériellement impossible de leur renvoyer une demande accompagnée d'une explication de ce qu'on exige d'eux et de la recevoir de nouveau avant l'expiration du délai. Nous demandons en conséquence qu'il soit accordé aux commissaires jusqu'au premier janvier prochain pour accorder ces prorogations de délai, même si le délai spécifié était quelque peu dépassé. Il est probable qu'à cette date la nouvelle procédure à suivre sera bien connue et les brevetés pourront faire leur demande en temps voulu. C'est une simple concession nécessitée par la modification apportée à la loi.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il reçu des plaintes au sujet de quelques-uns de ces articles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le sous-ministre me dit que non. Je puis ajouter pour renseigner l'honorable député de Toronto-ouest que la question a été discutée à fond avec les solliciteurs de brevets du pays, le ministère de la Justice et un certain nombre de brevetés ayant des intérêts dans des inventions importantes, et la loi semble convenir à tout le monde. D'un autre côté nous nous sommes efforcés de sauvegarder l'intérêt public et d'empêcher toute injustice.

Article 14.

Si un brevet qui est devenu nul ou dont la validité aurait pu être mise en question est rétabli ou sa validité mise hors de question par quelque disposition du présent acte, toute personne qui, au cours de la période écoulée entre le temps où le brevet est devenu nul ou que s'est produite la cause pour laquelle il eut pu être mis en question et la date où le présent acte aura été sanctionné, aura commencé à fabriquer, employer ou vendre au Canada l'article d'invention faisant l'objet de ce brevet peut continuer à le fabriquer, employer ou vendre de façon aussi pleine et entière que si le présent acte n'eût pas été rendu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cete réserve a pour but de protéger les droits acquis. Je puis dire au représentant de Toronto que le sous-ministre m'apprend qu'une seule personne a protesté tout dernièrement contre les dispositions de cet article en particulier. C'est la seule protestation que le projet de loi ait provoquée. Le présent bill rend valide certains brevets qui étaient devenus nuls, et cet article a pour but de sauvegarder les droits acquis pendant la durée de l'invalidité de ces brevets.

M. CLARKE : Est-ce que cela veut dire des droits acquis par suite de la négligence de celui qui demande le brevet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; mais les propriétaires des brevets ne se sont pas soumis aux exigences de la loi. La cour Suprême a décidé dans le mois de décembre dernier, que les porteurs de brevets ne s'étaient pas conformés aux exigences de la loi et que leurs brevets étaient par conséquent nuls et sans effet. Le projet de loi actuel a pour but de les remettre en vigueur. Durant cette période de nullité certains droits peuvent avoir été acquis—

M. CLARKE : Par d'autres personnes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Nous ne savons pas s'il y en a eu, mais cela est possible. Ces droits se trouvent protégés par cet article.

M. CASGRAIN : Me permettrait-on de demander que ce bill soit laissé en suspens devant le comité sur l'article 7 jusqu'à demain ou après-demain ?

On fait rapport de l'état des délibérations.

## AMENDEMENT A L'ACTE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le Bill (n° 193) modifiant l'Acte des Travaux publics est adopté en deuxième lecture et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 1.

L'article 13 de l'Acte des Travaux publics, chapitre 36 des Statuts revisés est abrogé et remplacé par le suivant :

" Le ministre demandera, par voie d'annonce publique, des soumissions pour l'exécution de tous les travaux, excepté dans le cas d'urgence où des délais nuiraient à l'intérêt public, ou dans les cas où la nature des travaux est telle, que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus d'expédition et d'économie par les officiers et employés du ministère, ou dans le cas où le coût estimatif de l'entreprise n'atteint pas cinq mille piastres, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions."

M. R. L. BORDEN : Quel changement cela va-t-il apporter à la loi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après le mot " ministère " dans la 12e ligne, nous avons ajouté :

Ou dans le cas où le coût estimatif de l'entreprise n'atteint pas $5,000, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

Je n'ai pas ici l'arrêté ministériel sur lequel le ministère s'est basé pour agir depuis plusieurs années, mais le sous-ministre me dit que cet amendement est la reproduction de l'arrêté ministériel qui a été déclaré *ultra vires* par l'auditeur général, dans certains cas particuliers, attendu que la loi ne nous donne pas le droit d'adopter une pareille mesure. L'administration du ministère deviendrait pour ainsi dire impossible sans une disposition de cette nature. J'ai adopté cet amendement, parce qu'il constituait rien autre chose que la confirmation d'une méthode en vigueur dans le département depuis longtemps. Comme il s'agissait d'ajouter un paragraphe à l'article actuel, j'ai cru qu'il était préférable de remettre en vigueur l'article tout entier.

M. R. L. BORDEN : Ainsi, le décret que l'on a dit excéder les pouvoirs de l'Exécutif contient des dispositions identiques à celles que l'on veut mettre en vigueur par la dernière partie de cet article ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. R. L. BORDEN : Quel est son but ? Vous vous conférez ce droit premièrement dans les cas où des délais seraient préjudiciables à l'intérêt public ; deuxièmement, quand la nature des travaux fait supposer qu'ils pourront être exécutés plus rapidement et plus économiquement de cette manière ; et en troisième lieu, quand leur coût estimatif n'atteint pas $5,000, et que, vu la nature des travaux, le ministre croit qu'il est préférable de ne pas demander de soumissions. Mais quelle sera l'étendue de ces pouvoirs dans la pratique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le premier cas s'applique plus particulièrement aux dommages causés par les inondations, par le feu, ou par des circonstances imprévues, et les deux derniers, aux cas dans lesquels des sommes requises sont peu importantes, ou dans lesquels les fonctionnaires du ministère sont incapables de préparer des devis des travaux à exécuter.

M. COCHRANE : Le ministre ne possède-t-il pas déjà ce pouvoir, pour des travaux ne devant pas coûter $5,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. COCHRANE : Et cet amendement pourra s'appliquer dans les cas d'accidents sur les canaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là son but.

M. COCHRANE : La loi actuelle permet au ministre de réparer immédiatement les dommages causés par des causes imprévues, quel que soit le montant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet. La loi ne contient aucune disposition permettant la chose, mais on a cru qu'elle le permettait, et un arrêté ministériel a été adopté en conséquence. J'ignore si l'on a limité le montant à $5,000. C'est comme pour tous les autres privilèges accordés au ministère, on peut en abuser. Le bill actuel a pour but de donner plus de latitude au département, quand il a à s'occuper de ces questions peu importantes. Le ministre reste responsable de tout abus de ce pouvoir. J'ai discuté la question avec le sous-ministre et l'on a constaté que c'était ce qui répondrait le mieux à tous les besoins.

M. HENDERSON : Prenons le cas d'une entreprise publique qui devra coûter environ $20,000 et pour laquelle le ministre commence par demander $5,000, qu'il dépense l'année suivante : on continue les travaux et un nouveau crédit est demandé, puis, on obtient encore une autre somme de $5,000 et l'on continue ce jeu jusqu'à ce que les travaux soient terminés. Le ministre croit-il que le bill actuel lui permettrait d'exécuter tous ces travaux sans demander de soumissions, quand bien même ils devraient coûter $20,000 ? Si le ministre des Travaux publics pouvait diviser ainsi les entreprises et les continuer d'année en année, il serait facile de dépenser des sommes considérables sans demander des soumissions. J'aimerais à connaître l'opinion du ministre sur cette question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parlant en mon nom personnel, je considère que tout ministre qui chercherait à exécuter une entreprise publique en la manière exposée par l'honorable député, agirait en violation directe de l'esprit de la loi. Je n'oserais pas me présenter devant la Chambre après avoir commis une semblable illégalité. L'amendement a pour but d'accorder au ministre le pouvoir que j'ai énoncé et rien de plus. S'il entreprenait un ouvrage considérable, en l'exécutant par partie, chaque année, cela constituerait, à mon avis, une véritable supercherie.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ne pas demander de soumission quand il s'agit de construire un quai ou autre entreprise devant coûter moins de $5,000, aussi bien que quand il s'agit d'un ouvrage de $20,000 ? Je ne vois aucune raison particulière pouvant justifier une ligne de conduite différente. Il me semble que cet article est rédigé en termes trop généraux. Il accorde au ministre une discrétion absolue quand il s'agit de toute somme ne dépassant pas $5,000, mais

je considère que dans plusieurs de ces cas on pourrait demander des soumissions comme s'il s'agissait de travaux plus importants. Lorsqu'il s'agit de réparations dont on ne peut fixer d'avance le coût, on devrait peut-être accorder une plus grande latitude au ministre que celle qui lui est conférée ici ; mais quand il s'agit d'une entreprise nouvelle, pour laquelle des soumissions peuvent être demandées, je crois qu'il serait peut-être préférable, dans l'intérêt public, qu'il n'aurait pas cette discrétion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas mon intention, et nous ne voulons pas profiter de cette disposition limitant le montant à $5,000 pour agir en contravention à la loi en ne demandant pas de soumissions. Dans le cours du dernier mois, je crois que nous avons eu plusieurs entreprises n'excédant pas $5,000, et dans chaque cas nous avons demandé des soumissions. Dans certains cas d'accidents causés par les tempêtes, où le montant requis a fini par dépasser $5,000, j'ai soumis la chose au parlement et j'ai fourni les explications nécessaires. Tant que le ministre reste dans les limites qui lui sont assignées par la loi, et demande des soumissions pour toutes les entreprises, il ne peut y avoir de danger.

## ACTE CONCERNANT LES MALADIES CONTAGIEUSES CHEZ LES ANIMAUX.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose que le bill (n° 194) concernant les maladies infectieuses ou contagieuses qui attaquent les animaux soit adopté en deuxième lecture.

M. CASGRAIN. M. l'Orateur, je dois faire remarquer que ce projet de loi, dont on demande la seconde lecture, ainsi que plusieurs autres inscrits à l'ordre du jour, ne sont pas encore imprimés en français. Nous ne voulons pas retarder le travail de la Chambre, mais je tiens, toutefois, à en faire l'observation au gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis comprendre pourquoi l'honorable député (M. Casgrain) s'oppose à ce que la Chambre s'occupe de ce bill. S'il y a des objections, nous ne pourrons procéder, mais l'honorable député nous permettra peut-être de l'étudier en comité, avec l'entente que le projet de loi sera laissé en suspens si la chose est nécessaire.

M. CASGRAIN : Je veux qu'il soit bien compris que nous réservons nos droits.

M. HENDERSON : Le ministre de l'Agriculture a-t-il l'intention de faire adopter ce bill ? Je crois que nous procédons trop rapidement avec un bill de cette nature.

Je suis bien certain qu'il y a dans le pays des gens qu'il faut consulter à ce sujet, et ce n'est qu'aujourd'hui que j'ai pu expédier une copie de ce projet de loi à des éleveurs de bétail, afin d'obtenir des renseignements à son sujet. Il me semble que l'on devrait permettre aux députés de consulter leurs électeurs, afin de savoir ce qu'ils pensent de cette mesure. Quand bien même le bill resterait en suspens durant une semaine, nous aurons encore amplement le temps de le discuter. Je n'ai pas d'objection à lui laisser faire une étape, mais je demande à ce qu'il ne soit pas adopté finalement, afin que nous ayons l'occasion de le discuter.

M. CASGRAIN ; Il n'est pas même distribué de ce côté-ci de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Oui, j'en ai un exemplaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas l'intention d'insister pour faire adopter le bill immédiatement. Si les honorables députés veulent bien consentir à ce qu'il soit soumis au comité pour être discuté, nous pourrons ensuite le laisser en suspens jusqu'à ce qu'ils aient eu le temps d'obtenir les renseignements dont ils ont besoin. La discussion éclaircira peut-être des points sur lesquels les honorables députés pourront obtenir de plus amples renseignements, et être en meilleure position de discuter le bill à une date ultérieure.

M. CASGRAIN : Maintenant que le ministre des Chemins de fer et Canaux est arrivé avec ses documents, je presume qu'il n'existe aucune raison de s'opposer à la discussion de ce bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chat est sorti du sac.

M. CASGRAIN : Pourquoi ne demandez-vous pas que la Chambre se forme en comité des subsides ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne sommes pas prêts.

M. CASGRAIN : Nous le sommes.

M. INGRAM : Ils n'y tiennent pas.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 2.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Comme explication de cet article, je dois dire qu'il contient un ou deux amendements peu importants. Ainsi, dans le paragraphe (b) l'expression " animaux étrangers ", veut dire tout animal qui n'a pas encore pénétré sur le territoire canadien, excepté en la quarantaine. L'intention est que les animaux en quarantaine soient considérés comme étant des animaux étrangers tant qu'ils n'en sont pas partis. Ils ne sont pas indiqués de cette manière dans l'acte original.

Article 3.

Tout propriétaire de bêtes à cornes ou d'animaux, et tout éleveur et marchand de bêtes à cornes ou autres animaux, et toute personne qui

amène au Canada des animaux étrangers, dès qu'il voit se manifester des symtômes de maladies contagieuses ou épizooties parmi les bêtes à cornes ou autres animaux qu'il possède ou qui sont spécialement confiés à ses soins, doit donner immédiatement avis au ministère, ainsi qu'à l'inspecteur vétérinaire du ministère de l'Agriculture le plus rapproché, des faits qu'il a ainsi découverts tel que susdit.

2. Tout médecin vétérinaire pratiquant en Canada devra, dès qu'il constatera la présence de quelque maladie épizootique ou contagieuse chez un animal, en avertir le ministre et l'inspecteur vétérinaire le plus rapproché.

3. Toute personne qu négligera de donner l'avis requis par cet article sera passible d'une amende n'excédant pas $200.

M. McGOWAN : Cet article s'applique-t-il aux animaux passant en transit au Canada?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, si un animal, lors de son passage en transit au Canada, ou à la date de son entrée au pays, est atteint d'une maladie contagieuse ou infectieuse, avis doit en être donné sans retard au ministre de l'Agriculture, ainsi qu'au médecin vétérinaire du ministère le plus rapproché. La loi actuelle exige que cet avis soit donné au ministre de l'Agriculture, mais non à l'inspecteur vétérinaire le plus rapproché.

M. CARGILL : S'applique-t-il au bétail américain expédié en transit par la voie des ports canadiens ?

M. McGOWAN : Il y a un grand nombre d'animaux qui traversent le Canada en transit. Il me semble que ce bétail devrait être soumis à l'inspection, afin de pouvoir appliquer les dispositions de l'acte, dans le cas où l'on s'apercevrait que quelques-uns de ces animaux sont malades, leur propriétaire devra en avertir immédiatement le ministre de l'Agriculture et l'inspecteur vétérinaire le plus proche. Quant à la question de savoir si ces dispositions s'appliqueront aux animaux en transit, c'est là une question de droit sur laquelle je n'aime pas à me prononcer, mais je le crois. Les animaux transportés en transit, ne le sont pas quant à ce qui concerne les malades contagieuses.

M. CARGILL : Le gouvernement aura-t-il à Toronto un inspecteur chargé d'examiner ces animaux et de faire rapport sur leur état de santé, car il est peu probable que leurs propriétaires avertissent eux-mêmes les autorités que leurs animaux sont atteints de maladies contagieuses. Dans ce cas, quelqu'un avertira-t-il le ministre ? On ne peut s'attendre à ce que cet avis soit donné par la personne qui les a sous ses soins.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les compagnies de chemins de fer sont obligées d'avertir le département.

M. ROBINSON : Y a-t-il un inspecteur à tous les ports où entre le bétail américain ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce commerce ne se fait que par certains ports déterminés, et il y a là des inspecteurs. Les percepteurs des douanes sont tenus d'appeler un médecin vétérinaire chaque fois qu'ils ont des doutes, mais depuis que nous avons conclu des arrangements avec les autorités américaines au sujet de la quarantaine, nous n'avons pas des inspecteurs à tous les ports.

M. GILMOUR : Est-ce que le bétail qui traverse le pays en transit, et à qui on donne à manger à Toronto, est inspecté à la frontière, ou seulement à son arrivée à Toronto, ou l'est-il quelque part ? Le système actuellement en vigueur et qui consiste à faire manger ces animaux à Toronto est très dangereux. Nous n'avons que peu de chance de constater si ce bétail américain est malade ou non. On les débarque dans les enclos de Toronto où on leur donne à manger et à boire ; les jeunes animaux sont plus tard placés dans les mêmes enclos, puis vendus et distribués dans le reste de la province d'Ontario. Ce système me parait absolument dangereux pour notre commerce de bétail. Nous sommes exposés à chaque instant à voir la maladie se répandre dans le pays par l'entremise de ce bétail américain.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce bétail américain qui traverse notre pays en transit est examiné à son point de départ par les inspecteurs américains et reconnu par eux comme étant parfaitement sain. On permet de le descendre dans les enclos à Toronto comme on le fait pour les animaux canadiens et il est surveillé par les autorités des chemins de fer qui sont obligées de signaler tous les cas de maladies. Maintenant, ces arrangements concernant la quarantaine ne subsistent qu'en autant que le bétail américain est en bonne santé, et quand la maladie s'est déclarée dans les états de la Nouvelle-Angleterre, il y a quelque temps, nous avons interdit l'entrée du pays aux animaux venant de ces états. Nous ferions la même chose si des maladies contagieuses éclataient parmi les troupeaux des états de l'ouest. Ces arrangements concernant la quarantaine sont en vigueur depuis six ans, et durant tout cet espace de temps on n'a pas retracé un seul cas de maladie parmi ces animaux.

M. GILMOUR : Il est regrettable que ce bétail américain ne puisse être examiné avant de traverser la frontière. Si la maladie venait à se déclarer au Canada, ce serait un véritable malheur, car il nous faudrait cesser d'expédier notre bétail, et comme nous n'exportons pas d'animaux abattus, notre commerce de bétail serait paralysé. On ne saurait prendre trop de précautions sous ce rapport. Rien ne peut faciliter autant l'introduction de la maladie que le système actuellement en vigueur. J'espère donc que le ministre va prendre toutes les mesures de précaution nécessaires.

M. McGOWAN : Je désire réaffirmer ce que vient de dire l'honorable député (M. Gilmour). Il serait très regrettable que la maladie serait apportée au Canada par ces animaux qui traversent le pays en transit. Les cultivateurs d'Ontario achètent leurs animaux qu'ils destinent à l'exportation sur le marché de Toronto, et s'ils venaient à contracter la maladie dans ces enclos, tous nos troupeaux seraient détruits. Je crois que ce bétail américain devrait être inspecté à Toronto.

M. SMITH : Le ministre sait-il si tout ce bétail est inspecté au lieu d'embarquement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La chose doit être certifiée par les autorités américaines.

M. GILMOUR : Mais non par les autorités canadiennes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, en vertu d'un arrangement mutuel, nous acceptons l'inspection des Etats-Unis et ils acceptent la nôtre ; nous jouissons du privilège d'expédier notre bétail en transit à travers les Etats-Unis et ces derniers bénéficient du même avantage au Canada. Personne ne désire plus que moi protéger notre bétail.

M. GILMOUR : Je le sais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis bien convaincu qu'il n'y a pas de danger, car il n'existe pas de maladie dans ces états.

M. GILMOUR : Quand l'honorable ministre prétend que ces états sont exempts de maladies, je dois lui faire remarquer qu'il est assez difficile de dire d'où viennennt ces animaux quand ils sont expédiés de Chicago. Ils peuvent venir du Texas, du Mexique ou d'un grand nombre d'autres états. J'ignore si l'on débarque ce bétail à d'autres endroits qu'à Toronto ou Montréal, mais je crois qu'il serait à propos de faire manger et boire ces animaux ailleurs que dans les enclos de Toronto, quand bien même cela devrait coûter quelque chose au pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce bétail ne peut venir du Texas ou du Mexique——

M. GILMOUR : C'est une supposition que je fais, mais, dans tous les cas, il viennent de bien loin de Chicago.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est vrai. L'honorable député a parlé du Texas et du Mexique, mais ces régions sont infectées et leur bétail ne peut entrer au Canada. Les autorités américaines elles-mêmes ne permettent pas que le bétail venant du Mexique entre dans le Nouveau-Mexique ou au Texas, au nord d'une ligne qui passe quelque part près de la frontière du Missouri, et qui est connue comme étant la ligne de fièvre du Texas.

M. GILMOUR : Le danger existe quand même. L'honorable ministre ne croit-il pas qu'il serait utile d'avoir un enclos isolé, où le bétail pourrait être placé à mesure qu'il arrive ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'apprécie toute la valeur des remarques de l'honorable député et je vais voir s'il y a moyen de prendre de nouvelles mesures pour protéger davantage ce commerce. Cet article rend encore plus stricte l'obligation qu'il y a de faire connaître la maladie de tout animal, dans le plus court délai, tant au ministre qu'à l'inspecteur vétérinaire le plus rapproché.

M. INGRAM : Si le comprends bien, les deux gouvernements n'ont aucun moyen de s'assurer si les mesures prises par chacun d'eux respectivement pour protéger contre les maladies contagieuses qui attaquent le bétail sont observées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous tenons réciproquement au courant de ce qui se passe dans les deux pays. Notre seule garantie est la foi que nous pouvons ajouter en la parole donnée par un grand pays de faire certaines choses.

M. INGRAM : L'honorable ministre croit-il que les Etats-Unis ont l'avantage sur le Canada sous ce rapport ? Ce sont eux, je crois, qui ont l'avantage.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'aimerais pas à dire qu'il nous est impossible de compter sur la parole donnée par le gouvernement des Etats-Unis, comme il peut compter sur la nôtre. L'expérience acquise par le département sous ce rapport me fait croire que nous pouvons y compter.

M. POPE : Le ministre voudrait-il me dire en quoi ce projet de loi diffère sous ce rapport des actes antérieurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le projet de loi actuel exige des personnes intéressées qu'elles avertissent le fonctionnaire du ministère le plus rapproché en plus département, afin que l'on puisse agir immédiatement. C'est là la seule différence entre les deux.

M. HENDERSON : Que veulent dire les deux mots " toute personne ", dans le paragraphe 3 ? S'appliquent-ils au propriétaire, à l'éleveur, au commerçant et au médecin vétérinaire ? L'expression me paraît avoir un sens très large, qui pourrait s'appliquer aussi bien à moi qu'à l'honorable député (M. Gilmour), de sorte que nous serions exposés à une amende si nous négligions de faire rapport au médicin vétérinaire le plus rapproché. Il suffit de lire attentivement l'article, pour voir qu'il ne veut pas dire autre chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Si l'honorable député le lit attentive-

ment, il verra qu'il s'applique à toute personne définie par cet article qui néglige de donner l'avis requis.

M. HENDERSON : Ce peut être là l'interprétation que lui donne le ministre, mais sa rédaction ne laisse pas entendre cela absolument. Il me semble qu'il serait injuste de rendre un simple particulier passible d'une amende de $200, principalement quand il ne reçoit aucune compensation pour son travail.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas cela du tout que veut dire l'article.

M. ROBINSON : Insérez les mots " connaissant la maladie ", et cela devra être suffisant.

M. INGRAM : Cet article est certainement conçu en termes trop généraux. Le ministre n'ignore pas qu'un bon nombre de ceux qui s'occupent actuellement de médecine vétérinaire ne sont pas tous des experts, et ils ne connaissent pas ces maladies. Plusieurs propriétaires ne possèdent pas ces connaissances.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout médecin vétérinaire qui est incapable de diagnostiquer les maladies, ne devrait pas exercer cette profession. L'article exige simplement qu'il s'assure que l'animal souffre d'une maladie quelconque.

M. INGRAM : Supposons que je consulte un médecin vétérinaire au sujet de certains animaux et il me dit qu'ils ne sont pas malades, mais après un examen ultérieur, je constate qu'ils le sont ; qu'advient-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'intérêt public, il nous faut insister pour que les propriétaires avertissent le ministère dès qu'ils s'aperçoivent que leurs animaux sont atteints de maladies contagieuses. Tout naturellement, s'ils ne s'aperçoivent pas que ces animaux sont atteints de maladie contagieuse, ils ne sont exposés à aucune pénalité. L'acte ne prête à aucun doute sur ce point.

M. HENDERSON : Je partage l'avis de l'honorable député d'Elgin (M. Ingram), qu'il faut protéger le médecin vétérinaire. Prenons le cas de l'anthrax. D'excellents médecins éprouvent beaucoup de difficultés à diagnostiquer un cas d'anthrax chez l'homme. Il n'est pas rare de les voir enlever une partie quelconque de la peau ou prendre du sang afin de les faire analyser par des hommes comme le professeur Ellis de Toronto, afin de déterminer si c'est un cas d'anthrax ou non. Il est souvent très difficile de déterminer si une maladie est contagieuse ou non, et dans un cas de cette nature, je considère qu'il est assez dur pour un homme d'être exposé à payer $200 d'amende.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une semblable pénalité ne sera imposée que par la cour, après que l'inculpé aura été reconnu coupable. Dans le cas que vient de mentionner l'honorable député, il y aurait là une raison suffisante pour ne pas imposer la pénalité. Cette pénalité n'est pas imposée arbitrairement, suivant le bon plaisir du premier venu ; elle est imposée seulement quand l'accusé a été reconnu coupable régulièrement.

M. PRINGLE : Il me semble que l'article 3 serait beaucoup plus effectif s'il se lisait comme suit : tout propriétaire de bêtes à cornes, tout éleveur ou tout commerçant d'animaux, et toute personne amenant des animaux au Canada, dès qu'il voit se manifester des symptômes de maladies contagieuses ou épizootiques. Je crois que cette rédaction donnerait un meilleur résultat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire à l'honorable député que les mots auquels il s'oppose sont copiés textuellement dans la loi actuelle. Nous avons pris l'ancien acte et y avons apporté le moins de changement possible. Je préfère m'en rapporter au texte de la loi actuelle, qui est en vigueur depuis seize ou dix-huit ans, sans donner lieu à aucune difficulté.

Article 9.

Quiconque, sans autorisation ou excuse légitime, déterre, fait déterrer ou permet que l'on déterre la carcasse enfouie d'un animal mort ou supposé mort de maladie contagieuse ou épizootique, ou qui a été abattu parce qu'il était atteint ou supposé atteint de maladie, est passible pour chaque contravention d'une amende n'excédant pas cent piastres.

M. LANCASTER : Pourquoi l'amende est-elle seulement de cent piastres dans ce cas-ci, tandis que dans le cas précédent elle est de deux cents ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE La différence existe dans la loi, mais je n'ai pas d'objection à porter le chiffre de l'amende à $200. Je propose qu'elle soit de $200.

M. HENDERSON : Cet article devrait aller plus loin. Il devrait être défendu d'enterrer la carcasse d'un animal mort de maladie contagieuse. Prenez le cas de l'anthrax. Si vous enterrez la carcasse d'un animal mort de l'anthrax, vous semez la maladie dans la terre, et vous pouvez être certain que les animaux qui paîtront à cet endroit, la contracteront.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après nos règlements qui ont force de loi, les animaux qui meurent du charbon doivent être brûlés.

M. HENDERSON : Beaucoup de gens lisent le statut, mais ne voient jamais les règlements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les règlements sont répandus à profusion par tout le pays, beaucoup plus que les

statuts. C'est l'article 2 de cet acte qui autorise l'Exécutif à faire les règlements nécessaires.

M. LANCASTER : La violation des règlements expose-t-elle aux mêmes pénalités que la violation de la loi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Absolument.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 10.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le but de cet article est d'empêcher d'offrir en vente des animaux malades. Le texte de l'ancienne loi est modifié de manière à autoriser un fonctionnaire à saisir et examiner un animal soupçonné d'être atteint de maladie contagieuse. Par conséquent je propose que les mots " Gouverneur en conseil ", à la troisième ligne et à la septième, soient remplacés par le mot " ministre ".

M. J. ROBINSON : Il vaudrait mieux mettre " ministre de l'Agriculture ". L'article d'interprétation pourvoit à cela. Partout où apparait le mot " ministre " cela veut dire " ministre de l'Agriculture ".

M. LANCASTER : Il n'est peut-être pas prudent d'adopter cet article tel qu'il est. Je ne sais pas si le ministre a bien considéré l'effet qu'il pourrait avoir dans l'application. Nous sommes ici pour faire des lois aussi parfaites que possible et d'une exécution facile. Je conseillerais de confier ce droit " au maire, au préfet ou à un juge de paix ayant juridiction dans la localité ", et non aux fonctionnaires du gouvernement. On s'expose à rendre la loi odieuse en permettant à un fonctionnaire d'être à la fois témoin et juge dans une cause.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas du tout.

M. LANCASTER : La loi ne le dit pas en toute lettre, mais elle revient à cela. L'article dit que si un animal atteint ou soupçonné d'être atteint de maladie contagieuse ou infectieuse, est vendu ou offert en vente sur un marché, " tout clerc, inspecteur, ou autre fonctionnaire en charge du marché " ou tout constable, agent de police ou autre personne autorisée ou nommée par le ministre—conformément à l'amendement—pourra opérer la saisie de l'animal et rapporter le cas au maire, au préfet ou à un juge de paix de l'endroit —je suppose que cela veut dire " municipalité "—et ledit maire, préfet, juge de paix, ou personne autorisée par le ministre pourra, après examen, ordonner que ledit animal soit abattu ".

Ainsi, le fonctionnaire nommé par le ministre, s'il soupçonne un animal d'être atteint d'une maladie contagieuse, se fait dénonciateur,—je ne le dis pas en mauvaise part— et s'il est ensuite appelé à juger le cas, cela ne contribuera pas à rendre la loi plus populaire. Et si la loi devient impopulaire elle perdra son efficacité. Quand le sentiment public n'approuve pas une loi, il est bien difficile de la faire observer. Je crois que le ministre y gagnerait en modifiant cet article. Si la personne accusée d'avoir violé la loi est traduite devant l'autorité locale, elle y aura peut-être des amis qui refuseront de conclure à sa culpabilité. Je demande donc que cet article soit amendé. Qu'il dise que tout clerc, inspecteur ou personne en charge du marché, tout constable, agent de police, ou toute personne autorisée par le maire, le préfet ou un juge de paix, ayant juridiction dans la localité, ou toute personne nommée ou autorisée par le ministre pourra saisir l'animal et rapporter le cas au maire, au préfet ou à un juge de paix ayant juridiction dans la localité ; mais lorsque l'article ajoute " et ledit maire, préfet ou juge de paix ", ou toute personne autorisée ou nommée par le ministre " pourra juger la cause, cela veut dire que le dénonciateur pourra aussi être juge dans sa propre cause. La cause devrait être jugée par un tiers, également indépendant du dénonciateur et de l'accusé, soit qu'il soit nommé par l'autorité municipale ou par le ministre. L'inspecteur devient le plaignant, et si l'on veut que la loi soit respectée, il ne faut pas qu'il soit aussi juge dans sa propre cause. Il devrait porter sa plainte devant le maire, le préfet ou un magistrat, pour la faire juger.

Plus loin, le même article dit que l'animal sera détruit " ou qu'il en sera disposé selon que l'inspecteur en jugera à propos, ou conformément aux dispositions du présent Acte ". Je crois que nous ne devons pas laisser au maire, au préfet ou tout autre fonctionnaire qui sera appelé à juger la cause, le droit de décider ce que nous pouvons décider mieux que lui. Les deux cent quatorze membres de cette Chambre doivent savoir mieux que le maire, le préfet ou un juge de paix, ce qu'il faut faire de ces animaux. Disons dans la loi comment on disposera des animaux saisis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Lancaster) ne veut pas que le fonctionnaire nommé par le ministre ait le même pouvoir que le maire, le préfet ou un juge de paix. Le maire, le préfet, ou le juge de paix, de même que le fonctionnaire nommé par le ministre sont autorisés, par la première partie de l'article, à porter la plainte ou opérer la saisie, et par la seconde partie, ils ont droit de décider de la cause. Je ne vois pas pourquoi ce dernier droit serait donné aux autres et refusé au fonctionnaire du gouvernement.

M. LANCASTER : Je crois que l'honorable ministre fait erreur. L'article ne dit pas que le maire, le préfet, un juge de paix, etc., pourront porter plainte ou opérer la saisie. Il dit que tout clerc, inspecteur, personnne en charge du marché, tout constable,

agent de police, ou toute personne autorisée par le maire, le préfet ou un juge de paix ayant juridiction dans la localité, pourra agir. Le maire, le préfet ou un juge de paix pouvent autoriser quelqu'un à opérer la saisie et ils peuvent juger les cas qui leur seront soumis. Mais le fonctionnaire du gouvernement est à la fois plaignant et juge.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ferai remarquer que dans cette loi comme dans l'ancienne, on vise surtout à la célérité. Il faut que l'inspecteur ait le droit d'agir sur le champ. S'il ne peut pas saisir un animal et en disposer immédiatement, il ne pourra pas empêcher la contagion de se répandre. L'honorable député a dû remarquer que les fonctionnaires nommés à cet effet peuvent, "après examen et vérification", ordonner que l'animal soit détruit. Avant d'agir ainsi, il peut attendre qu'il soit clairement démontré qu'il est en présence d'un cas de maladie contagieuse ; quand la chose est prouvée, il est important qu'il puisse agir immédiatement.

M. GILMOUR : Que signifient les mots "examens et vérification" ? Cela veut-il dire un examen par un homme de l'art, ou l'interrogatoire de témoins ? Je ferai observer qu'un homme peut être très bon juge pour déterminer le prix ou la qualité d'un bœuf, mais ne pas être en état de dire s'il est atteint ou non d'une maladie contagieuse. Il devrait s'en rapporter au témoignages de deux vétérinaires et ne faire abattre l'animal qu'après en avoir reçu une décision affirmative.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un des buts de la loi, c'est que les inspecteurs nommés par le gouvernement puissent agir promptement en usant de leur propre discrétion. Cela, à mon sens, est absolument nécessaire. Il va sans dire que si ces fonctionnaires commettent des erreurs, agissent sans discernement, le gouvernement sera responsable. La disposition que nous discutons en ce moment existe dans l'ancienne loi. Nous ne la rendons pas plus sévère, et le seul changement demandé, c'est que ces inspecteurs soient nommés par le ministre, et non par l'Exécutif.

M. GILMOUR : Ces juges de paix seront-ils nommés par le ministre, ou permettra-t-il à qui que ce soit de remplir les fonctions de magistrat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministre ne nomme que des inspecteurs et pas de juges.

M. GILMOUR : Je sais cela, mais vous autorisez ces juges de paix à faire l'examen, et je considère qu'il serait dangereux de permettre à un juge de paix de faire cet examen et de juger selon sa propre discrétion.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'examen que nous avons en vue n'est pas fait par un juge de paix. Cela exige des connaissances spéciales et ne peut être fait que par un vétérinaire compétent.

M. PRINGLE : Il me semble que cet article devrait être rédigé plus clairement. Il se lit comme suit :

Et le maire, le *reeve* ou le juge de paix, ou la personne autorisée ou nommée par l'Exécutif, peut, sans retard, après examen et constatation, faire détruire l'animal.

Et ainsi de suite. Cela veut certainement dire qu'après examen et vérification un juge de paix peut faire abattre un animal, et cependant ce n'est pas toujours l'homme le plus compétent pour juger en pareil cas. Il vaudrait mieux rédiger l'article comme ceci:

Et le maire, le *reeve* ou le juge de paix, ou la personne autorisée ou nommée par l'Exécutif, peut, sur le témoignage d'un vétérinaire établissant l'existence de la maladie, faire détruire cet animal.

Alors ; le juge de paix ne pourrait pas user de discrétion, ni faire un examen sommaire de l'animal. Il lui faudrait le témoignage d'un homme compétent et en état de dire si l'animal est malade ou non. L'article devrait être amendé de manière à le rendre plus clair, et éviter toute erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le mot "vérification" après le mot "examen" comprend tout.

M. POPE : Cette loi doit être interprétée par des cultivateurs qui n'ont guère l'habitude d'interpréter les lois, et elle devrait être très claire. Il me semble que cet article est un peu embrouillé, et il en était peut-être de même de l'ancienne loi. "Ledit maire, préfet, ou juge de paix, ou personne autorisée, pourra, après examen et vérification". Cela veut dire que l'examen peut être fait par le maire, le préfet ou le juge de paix.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ou les personnes autorisées.

M. POPE : Alors le pouvoir est plutôt entre les mains du maire qu'entre celles du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour faire disparaître tout malentendu, je proposerais de dire "après examen et vérification par le vétérinaire". Je consens à cet amendement.

M. INGRAM : Le ministre est-il en état de savoir si les vétérinaires sont capables de faire cet examen ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le pays, tous les vétérinaires sont obligés d'avoir un diplôme d'un collège vétérinaire avant de pouvoir exercer leur profession et avoir droit au titre de vétérinaire. De plus les inspecteurs du gouvernement sont choisis parmi des vétérinaires d'expérience et de savoir. Actuellement, nous ne leur faisons pas subir d'examen avant de les nommer.

M. INGRAM : Le choléra des porcs peut faire son appatrition dans certaines parties du pays et c'est une maladie que les vétérinaires ordinaires connaissent très peu. J'ai ici le rapport d'un vétérinaire dont je ne donnerai pas le nom, dans lequel il dit :

J'ai fait un examen post mortem de cinq porcs abattus le 14 janvier, et sur aucun je n'ai constaté de trace de troubles intestinaux ; chez tous les intestins m'ont paru sains.

Tel était le rapport du vétérinaire et quelques jours après tout le troupeau était abattu. Il ne connaissait pas le choléra des porcs. Les vétérinaires qui habitent les districts où règne le choléra des porcs devraient recevoir des instructions concernant cette maladie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que nous avons fait, autant que possible. Nous avons envoyé des vétérinaires spéciaux dans les districts dont parle l'honorable député. Ce sont des hommes de grande expérience et ils ont été employés à donner des leçons aux vétérinaires des localités infectées. Chaque fois qu'un cas de choléra des porcs nous est signalé nous envoyons un de ces vétérinaires spéciaux, avant de nous en rapporter au jugement des vétérinaires locaux, à moins que ces derniers soient reconnus comme des vétérinaires compétents et connaissant bien cette maladie.

M. JABEL ROBINSON : Il me semble qu'on ferait disparaître tout doute, si après les mots " examen et vérification " on ajoutait, " ou après que le magistrat sera convaincu par la preuve faite que l'animal est malade ". Il me semble que cela mettrait fin à toute difficulté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'amendement déjà suggéré suffit. Je répète que l'objet de tout le bill est de permettre d'agir promptement pour empêcher la propagation de l'épidémie. Je ne voudrais pas encombrer la loi d'une procédure lente qui en détruirait l'efficacité.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que le ministre entend par " promptement " ? A qui ce bill donne-t-il le pouvoir d'agir sommairement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les inspecteurs vétérinaires ont le droit de faire certaines choses.

M. COCHRANE : Ont-ils le droit d'abattre un animal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. COCHRANE : Alors pourquoi fait-on intervenir le maire, le préfet ou tout autre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il peut arriver qu'il n'y ait pas d'inspecteur vétérinaire sur les lieux. Dans ce cas le magistrat ferait venir le vétérinaire de la localité, et ordonnerait d'abattre l'animal après examen et vérification.

M. FISHER.

M. COCHRANE : Si le vétérinaire est en état de décider si l'animal est malade ou non, ne peut-il pas aussi en ordonner la destruction ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais la loi ne confère pas ce pouvoir aux vétérinaires locaux. Il est réservé aux inspecteurs nommés par l'Exécutif, aux maires et aux juges de paix.

M. COCHRANE : Comment pourra-t-on agir promptement, si l'inspecteur n'est pas là ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est impossible de procéder sommairement s'il n'y a ni inspecteur, ni magistrat dans le voisinage. Je propose :

Que l'art. 10 soit amendé; que le mot " place " dans la deuxième ligne soit remplacé par le mot "paix"; que les mots "Gouverneur en conseil", dans la troisième ligne, soient remplacés par le mot "ministre"; que dans la septième ligne les mots "Gouverneur en conseil" soient remplacés par le mot "ministre" et que dans la septième ligne le mot "vétérinaire" soit ajouté entre les mots "après" et "examen".

M. POPE : J'aimerais à savoir si la destruction de l'animal se fera d'après les ordres et sous la surveillance du vétérinaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La loi indique la manière d'en disposer.

M. POPE : Le bill dit que la personne autorisée pourra disposer comme elle l'entendra de l'animal, ainsi que des clôtures, auges, litières, etc. Il ne faudrait pas donner ce pouvoir au premier venu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'une personne ordinaire oserait entreprendre cette tâche après avoir lu la loi et les instructions qu'elle contient. L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 11.

Le ministre peut, en tout temps, faire abattre les animaux atteints de maladie infectieuse ou contagieuse ou suspects d'en être atteints, ainsi que les animaux qui sont ou ont été en contact direct avec un animal atteint ou supposé atteint de quelqu'une de ces maladies.

M. LANCASTER : Cet article n'est-il pas trop général ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le même que dans l'ancienne loi, excepté que les mots " gouverneur en conseil " sont remplacés par le mot " ministre ". Dans le cas de cette nature il est presque impossible d'obtenir un décret du Conseil avant d'agir.

Article 12.

L'Exécutif peut ordonner qu'une indemnité soit accordée aux propriétaires d'animaux abattus sous l'empire des dispositions du présent acte.

2. Si l'animal abattu est atteint de maladie infectieuse ou contagieuse, l'indemnité sera du tiers de la valeur de l'animal avant sa maladie, mais elle ne devra, dans aucun cas, être de

plus de vingt piastres ; dans tout autre cas, l'indemnité sera des trois quarts de la valeur de l'animal, mais sans cependant qu'elle puisse dépasser, s'il s'agit d'animaux de sang mêlé, cinquante piastres ; et s'il s'agit d'animaux pur sang l'indemnité sera des deux tiers de la valeur de l'animal, sans qu'elle puisse être de plus de cent cinquante piastres ; et dans tous ces cas la valeur de l'animal sera déterminée par le ministre ou par quelqu'un par lui préposé à cette fin.

3. Cette indemnité pourra être retenue en tout ou en partie si le propriétaire ou la personne ayant la garde de l'animal s'est, dans l'opinion du ministre, rendu coupable, au sujet de cet animal, de quelque contravention au présent acte, ou si l'animal, étant étranger, était, à son avis, atteint de la maladie lors de son entrée au Canada.

4. Si en aucun cas la somme reçue par le gouvernement, lors de la vente du corps d'un animal abattu en exécution des dispositions du présent acte, dépasse le montant payé au propriétaire de l'animal abattu, cet excédent, déduction faite des frais raisonnables, sera remis au propriétaire.

JABEL ROBINSON : Pour rendre cet article conforme aux autres, ne vaudrait-il pas mieux remplacer " gouverneur en conseil " par " ministre " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois préférable de laisser la question de compensation au cabinet tout entier, au lieu de permettre au ministre d'agir sous sa propre responsabilité.

M. POPE : Est-ce un article nouveau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. POPE : Je connais des cas où des animaux qui n'étaient pas malades du tout ont été abattus et le propriétaire n'a jamais pu se faire dédommager. Est-il possible que cet article soit en vigueur depuis nombre d'années ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le paragraphe 3 de cet article dit

Cette indemnité pourra être retenue en tout ou en partie si le propriétaire ou la personne ayant la garde de l'animal s'est, dans l'opinion du ministre, rendu coupable, au sujet de cet animal, de quelque contravention au présent acte.

Tout le paragraphe est facultatif et non obligatoire. La question de compensation est du ressort exclusif de l'Exécutif, et chaque cas est examiné et jugé individuellement.

M. POPE : A mon avis, en tant que cette loi concerne les cultivateurs, autant aurait valu ne pas l'imprimer. Personne n'ira déclarer qu'il y a de la maladie parmi son troupeau, s'il ne doit pas être dédommagé, et on continuera à disposer des animaux malades comme par le passé. Tous les jours les bouchers et les cultivateurs vendent sur les marchés des animaux atteints de maladies, et ce qui est arrivé à M. Bowen, que l'honorable ministre connaît peut-être, n'est pas de nature à encourager les cultivateurs à aller avertir les autorités de la présence de la maladie parmi leurs troupeaux. Les animaux de M. Bowen ont été abattus et il n'a jamais été dédommagé. Il en a perdu plusieurs qui ne présentaient aucune trace de maladie. Il demanda une compensation et ne put jamais l'obtenir. S'il doit en être ainsi, personne n'ira faire de déclaration.

Il y a plusieurs années que je me plains de la portée de la loi, et je regrette que le ministre ne l'ait pas amendée de manière à assurer une compensation à celui qui va déclarer aux autorités la présence de la maladie parmi son troupeau. Nous imposons une amende de $200 contre celui qui cache la présence de la maladie parmi ses animaux, mais nous devrions aller plus loin et accorder une compensation à celui qui, soucieux de la santé de ses semblables et des animaux de ses voisins, avertit les autorités de la présence de la maladie. Mais il ne faudrait pas qu'il soit exposé aux inconvénients que certains cultivateurs ont eu à subir par le passé. Depuis que cette loi a été discutée, il y a plusieurs années, la tuberculose a fait beaucoup de progrès au Canada. A cette époque on aurait pu l'extirper complètement en dépensant $100,000 ou $200,000, mais aujourd'hui il faudrait une somme beaucoup plus considérable et plus on retardera, plus la tâche sera difficile. Le jour n'est pas loin où le parlement aura à s'occuper de cette question.

Le but de cette loi est de forcer un cultivateur à surveiller la santé de ses animaux, mais s'il doit lui en coûter $50 chaque fois qu'il aura des soupçons, on arrivera difficilement à le rendre soupçonneux. L'honorable ministre devrait changer sa manière de procéder. Il a à sa disposition les services d'un ex-membre de cette Chambre que je vois en ce moment à ses côtés, et qui est probablement une meilleure autorité que moi sur ces questions, mais je n'en suis pas moins d'avis que cette loi ne contribuera pas à améliorer la santé de nos troupeaux. Je ne demande pas de dédommager celui qui importe un animal malade, puisqu'il avait la faculté de le faire examiner avant de l'acheter, mais le cultivateur qui va faire abattre un animal pour protéger les troupeaux de ses voisins mérite une compensation. Dans la partie du pays que j'habite, cette loi n'a pas donné satisfaction.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans aller aussi loin que l'honorable député (M. Pope), je saisis parfaitement les difficultés de la situation et je sais qu'il est toujours difficile de se bien renseigner sur l'existence de la maladie parmi les animaux. La question d'accorder une compensation à ceux qui vont faire eux-mêmes la déclaration a déjà été discutée dans cette Chambre à plusieurs reprises. Il y a quelques années, alors que je demandais un crédit pour combattre la tuberculose, j'ai dû donner la promesse que cet argent ne serait pas employé à payer des compensations.

L'honorable député prétend qu'il y a quelques années il y avait moins de tuberculose au Canada qu'à présent. Cette affirmation est trop générale ; il serait plus exact de dire que l'épreuve à la tuberculine nous permet de découvrir beaucoup de cas qui, autrefois, passaient inaperçus, et j'ai la certitude de ne pas me tromper en disant qu'il n'y a presque pas de tuberculose au Canada, en comparaison avec les autres pays.

La question des compensations est très difficile à régler. Personne désirerait plus que moi d'indemniser le citoyen bien pensant qui vient faire abattre ses animaux ; il mérite certainement une compensation, mais la grande difficulté, c'est de le distinguer de ceux qui demanderaient et obtiendraient probablement une compensation qu'ils ne mériteraient pas d'avoir. Lors de la dernière discussion, le parlement a laissé voir qu'il serait assez favorable au paiement d'un dédommagement. Mais même si en dépensant beaucoup d'argent nous parvenions à faire disparaître complètement cette maladie, elle est tellement capricieuse qu'elle pourrait reparaître au bout d'un certain temps, et les dépenses, sans être aussi élevées que la première année, devraient se continuer indéfiniment.

Dans les articles suivants du bill, je demande le droit de faire des règlements concernant certaines maladies et qui sont peut-être de nature à amener les améliorations que réclame l'honorable député (M. Pope).

M. GILMOUR : Si un animal suspecté de contagion est abattu et si on découvre ensuite qu'il n'était pas malade, le propriétaire est-il remboursé en entier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépendrait de savoir s'il a été en contact avec des animaux contaminés.

M. GILMOUR : S'il y a eu contact le gouvernement est autorisé à en payer les trois quarts de la valeur, je crois ; mais si un troupeau est simplement soupçonné de maladie et est abattu sans raison, il me semble que le propriétaire devrait être indemnisé de la perte entière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me renseignerai sur ce point.

M. GILMOUR : Je ne demande pas à l'honorable ministre de prendre une décision à la hâte. Pour ma part, je suis en faveur de faire abattre sans ménagement tous les animaux de qualité ordinaire soupçonnés de maladie, mais si l'on constate que le gouvernement s'est trompé le propriétaire devrait être dédommagé en entier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est arrivé une fois ou deux que nous avons eu à payer parce que notre inspecteur s'était trompé.

M. GILMOUR : C'est ce que je dis que vous devriez faire.



Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que la loi devrait contenir une disposition à cet effet, si déjà le cas n'est pas prévu dans le statut actuel.

M. LANCASTER : Quant au paragraphe 3, mon honorable ami ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux laisser à d'autres personnes qu'au ministre lui-même, la tâche de juger les cas prévus par cette disposition de la loi ? Si quelqu'un s'est rendu coupable de négligence, il est assez naturel qu'il comparaisse devant les juges de paix de la localité qu'il habite. Le ministre pourrait difficilement se rendre un compte exact des faits, en restant à Ottawa ; il lui serait impossible, en vérité, de se rendre aux endroits où telle négligence a été commise, et d'autre part, l'accusé trouvera difficilement le moyen de venir ici défendre sa propre cause.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A mon avis le ministre ne pourra se former une opinion sur le litige sans connaître parfaitement tous les détails de la cause et toute la preuve faite. Sans doute, sa décision sera l'objet de nombreuses attaques, surtout de la part des personnes qu'il pourrait avoir froissées ou condamnées. Le système actuel peut laisser quelque peu à désirer dans certains cas, mais, selon moi, il fonctionne assez bien pour qu'on le laisse tel qu'il est. En effet, l'ancienne loi contient une disposition rédigée exactement dans le sens que je viens d'indiquer.

M. LANCASTER : Bien que l'Exécutif doive déterminer la compensation qu'il faut accorder, le ministre peut en retarder le paiement, en décidant qu'il n'y a pas lieu pour lui d'agir.

M. BRODER : Le ministre devra donner une décision suivant le rapport des fonctionnaires qu'il aura désignés pour faire l'enquête nécessaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas nécessairement. Le ministre aura probablement l'occasion de recevoir les plaintes, les explications de la personne intéressée, il devra en tenir compte lorsqu'il étudiera le rapport de ses employés. Il n'est donc pas forcé d'accepter les conclusions de ce rapport.

M. BRODER : Mais la personne que vous déclarez coupable, dans le cas qui nous occupe, sera précisément celle qui cherchera à cacher l'existence de l'épizootie parmi ses troupeaux. D'après l'expérience que j'ai acquise aux endroits où ces faits se produisent, je puis dire que, si l'on ne promet pas une compensation quelconque, il est impossible de décider un éleveur à avertir le ministère de l'Agriculture de l'existence de l'épidémie dans son troupeau. On est porté, cela est parfaitement démontré, à cacher ce fait aux autorités. D'autre part, il est arrivé qu'on a abattu un certain nombre

d'animaux sous prétexte qu'ils étaient attaqués de maladie ; mais on a constaté ensuite que cette maladie n'était pas aussi grave que l'avaient supposé les fonctionnaires du ministère. Je crois qu'il vaudrait mieux accorder un compensation plus libérale aux propriétaires des animaux malades, et séparer ces derniers du reste du troupeau. Il me semble que ce système coûterait moins cher. J'ignore si la mise en vigueur de la loi actuelle, dont les prescriptions étaient si rigoureuses, a contribué ou non à favoriser la propagation de cette épidémie qui a ravagé nos bestiaux. A m n avis, on place trop d'animaux dans des étables étroites dont la ventilation n'est pas suffisante ; cela est de nature à engendrer la maladie. Jamais nous ne réussirons à séparer du reste du troupeau les bestiaux malades, si nous ne faisons pas comprendre aux propriétaires qu'il y va de leur intérêt et de celui de notre population, en général, de faire connaître l'existence de cette maladie. Prenons, par exemple, le cas d'un pauvre cultivateur dont toute la richesse consiste dans le produit que lui rapporte le lait de quelques vaches ; cet homme cachera, autant que possible, l'existence d'une maladie épizootique parmi ses animaux, parce qu'en agissant autrement, il perdrait ses revenus. Il vaudrait mieux pour le gouvernement payer à cette personne 75 pour cent de la valeur des animaux atteints de maladie, et 100 pour cent, si l'on constate, après examen, que les animaux abattus n'étaient réellement pas malades. Selon moi, voilà le seul moyen de faire disparaître cette difficulté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député me semble discuter cette question en se plaçant à un point de vue fictif. Nous n'ordonnons pas l'abattage des animaux atteints de la tuberculose, dans les cas qu'imagine mon honorable ami. A la demande des intéressés, les fonctionnaires du ministère examinent les bestiaux qu'on suppose atteints de la maladie ; si cet examen est défavorable, on met en séquestration les bestiaux en question ; ces derniers ne peuvent plus être mis en vente, ni conduits en dehors de l'enclos qui leur est assigné. Jamais un inspecteur n'a exigé que ces bestiaux fussent abattus.

M. BRODER : Mais on en arriverait à cela si l'on appliquait les règlements. Les bestiaux doivent être isolés et leurs propriétaires ne peuvent les faire sortir de l'endroit où ils sont parqués. Il ne lui reste plus qu'à les abattre. Il s'adresse ensuite à un fonctionnaire du gouvernement qui fait l'examen de la viande de ces animaux pour constater si ces derniers étaient atteints de maladie, et si cette viande peut être offerte en vente. Il vaudrait mieux ordonner l'abattage de ces bestiaux pour faire disparaître plus tôt les difficultés auxquelles on se heurte aujourd'hui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les fonctionnaires doivent avoir en vue surtout l'hygiène publique, s'ils veulent remplir fidèlement leur devoir. Il nous faut donc trouver le moyen d'atteindre ce but, qu'importe que tel ou tel animal soit malade ou non. La loi vient à notre rescousse en déclarant que si un animal est malade, on doit agir dans ce cas de telle et telle façon. Voilà ce qui protège notre population, au point de vue de la santé, de l'hygiène. A mon avis, on ne devrait pas adoucir la loi, sous ce rapport.

M. BRODER : Non, mais en ayant le droit d'abattre ces animaux et d'accorder une indemnité aux propriétaires de ces derniers, le gouvernement ferait disparaître toutes les autres difficultés.

M. CARGILL : L'honorable préopinant vient de suggérer, je crois, un moyen efficace de mettre fin à l'état de choses dont on se plaint aujourd'hui. En effet, ainsi qu'il l'a déclaré, le propriétaire de bestiaux atteints de maladie et qui sont, par conséquent, soumis à l'inspection des fonctionnaires du ministère—ces derniers devant s'assurer si ces bestiaux sont malades ou non—n'aurait aucune raison de cacher cette maladie ou d'empêcher les employés de l'Etat de faire l'examen en question, s'il s'attendait à recevoir une indemnité suffisante pour les animaux abattus. A mon avis, ce qu'a suggéré mon honorable ami a bien sa raison d'être. Si les propriétaires de ces bestiaux étaient certains qu'on leur rembourserait la pleine valeur des animaux abattus, ils demanderaient instamment cette inspection, au lieu de s'y opposer. Je suis convaincu que ce serait là un moyen bien efficace pour empêcher la propagation de la maladie parmi notre bétail. Sans doute, le gouvernement ne peut se montrer très vigilant et prendre un trop grand souci des intérêts des cultivateurs. Cependant, ces derniers n'aiment pas à subir de pertes, et s'ils étaient persuadés qu'on leur accorderait une compensation complète pour le bétail abattu, ils seraient les premiers à demander aux fonctionnaires du ministère de l'Agriculture de venir inspecter leurs troupeaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il nous faut payer la valeur complète de chaque animal abattu, je crains bien qu'un cultivateur qui aura trop de bestiaux, ne soit tenté de se servir de ce moyen pour vendre à leur pleine valeur les animaux dont il n'a pas besoin. A mon avis, ce serait adopter une politique bien dangereuse. Tout ce que nous pourrions faire, dans ce sens, ce serait d'accorder à l''intéressé une certaine partie de la valeur réelle des animaux abattus. Il y aura toujours, il n'en faut pas douter, des éleveurs qui s'exposeront à tous les risques, plutôt que de consentir à l'abattage d'une partie quelconque de leurs troupeaux. A mon sens, il serait

impossible de payer la pleine valeur des animaux abattus.

Je reconnais toute l'importance des remarques de l'honorable député de Compton (M. Pope), et je comprends parfaitement que tant que nous n'accorderons pas de compensation, nous éprouverons beaucoup de difficulté à mettre la loi en vigueur. Il nous faudrait encore convaincre le peuple qu'il est de son intérêt d'observer cette loi. Si nous inaugurons, en système, l'abattage général en accordant des compensations suffisantes, je crains que l'application de ce principe ne nous occasionne une dépense qui se chiffrera dans les $200,000 et $500,000 par an, et cela, pendant plusieurs années.

M. COCHRANE : Mais comment ce fait peut-il se produire, l'honorable ministre nous ayant déclaré, au cours de cette session, qu'il n'y avait pas de maladie sur notre bétail ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami fait erreur, car je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas de maladie sur notre bétail. Au contraire, la tuberculose fait de grands ravages parmi nos animaux. Cette maladie se communique aussi à l'homme. J'aurais peur de calculer ce qu'il nous faudrait payer, si tous les animaux atteints de tuberculose devaient être abattus d'ici à quelques années.

M. COCHRANE : Comment un cultivateur qui a plus d'animaux qu'il ne lui en faut, pourrait-il tromper le gouvernement, si l'inspecteur de ce dernier fait l'examen de ces bestiaux ? Il ne pourrait abattre ceux-ci sans les faire examiner d'abord par le fonctionnaire préposé à cette besogne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il nous faudrait augmenter considérablement le nombre de nos inspecteurs, et exercer une surveillance des plus minutieuses, ainsi que l'expérience des dernières années me l'a démontré. Aujourd'hui, encore, lorsqu'il s'agit de porcs atteints de choléra, nous accordons une compensation pour l'abattage des animaux malades, et cependant il nous faut user de beaucoup de prudence pour ne pas être trompé. Cet état de choses ne pourrait que s'aggraver, lorsqu'il s'agirait du bétail en général.

M. HENDERSON : L'honorable ministre ne parle pas sérieusement lorsqu'il accuse les cultivateurs qui ont plus de bestiaux qu'il ne leur en faut, de tenter de se prévaloir des dispositions de la loi, à seule fin de se débarrasser de ces animaux. Je tiens en plus haute estime la population agricole du Canada. Je crois qu'elle est très honorable, et l'honorable ministre, qui est lui-même cultivateur, ne se montre pas juste envers cette classe de la société, lorsqu'il fait une imputation aussi générale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère que mon honorable ami ne donnera pas une fausse interprétation à mes paroles. Je ne suis rendu coupable d'aucune imputation ; il devra reconnaître qu'il y a parmi les cultivateurs du Canada, comme parmi ceux qui composent les autres classes de la société, des hommes qui voudront, si l'occasion leur en est offerte, abuser des avantages que leur offre le gouvernement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas répondu à l'objection soulevée par mon honorable ami de Northumberland (M. Cochrane). Ce dernier a fait remarquer qu'on ne paierait pas le prix des animaux abattus, si un fonctionnaire du ministère n'a pas ordonné l'abattage de ces bestiaux. C'est une condition " sine qua non " de paiement. Le ministre, pour s'excuser de ne pas accorder de compensation complète, dit que les cultivateurs sont si peu dignes de foi qu'ils chercheront, s'ils ne peuvent trouver de marché, à se servir de ce moyen pour se débarrasser des animaux dont ils n'ont pas besoin.

M. JABEL ROBINSON : L'honorable ministre sait-il que la tuberculose exerce de grands ravages dans tout le pays ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, cette épizootie existe non seulement au Canada, mais dans d'autres pays.

M. ROBINSON : Mais l'honorable ministre a parlé surtout du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROBINSON : Le peuple anglais sait-il cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROBINSON : Dans ce cas, on ne doit pas s'étonner si le gouvernement britannique maintient l'embargo sur notre bétail.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a dix fois autant de cas de tuberculose, en Angleterre, qu'on en trouve ici. Cela ne se rapporte aucunement à l'embargo qui n'est imposé que dans le cas des bestiaux atteints de pleuro-pneumonie.

M. POPE : Mon honorable ami trouvera dans son ministère un rapport préparé, il y a quelques années, par le docteur McEachren et dans lequel ce dernier indique le coût de la mise en séquestration des animaux atteints de tuberculose, au Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il s'agit d'une somme de $200,000 par année.

M. POPE : Depuis quelques années seulement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, depuis plusieurs années.

M. POPE : Si l'on pouvait réussir dans cette tâche, en ne dépensant que $200,000

par an, pour trois ou quatre années, ce serait faire une dépense avantageuse au pays. Je dirai—et je ne veux pas faire ici de harangue politique—que, à mon avis, les cultivateurs ont le droit d'exiger qu'on dépense pour leur avantage $1,000,000 au cours de quelques années, car, tout autant que les marchands et les industriels, ils ont raison de réclamer l'aide et la protection du gouvernement. Si l'on considère les impôts qu'il paie, et l'importance de ses relations avec les autres divisions du commerce, on constatera que le cultivateur constitue le grand élément de force du pays. Je suis convaincu que les autres classes de la société n'hésiteraient pas à payer leur part de toute dépense destinée à faire disparaître les épidémies qui ravagent notre bétail, car ce but est tout à fait désirable. Ainsi que le ministre l'Agriculture l'a laissé entendre, d'ordinaire l'existence de cette maladie n'est pas soupçonnée. Elle se propage parmi les troupeaux, sans se laisser découvrir. Elle peut exister des années durant, avant que l'éleveur s'en aperçoive ; ce n'est que par les produits dégénérés de ses animaux que ce dernier constate que tout son bétail est infesté de cette maladie.

Je demanderais qu'on accordât une compensation pour l'abattage de ces animaux, car le gouvernement n'a pas le droit d'exiger cet abattage ou la séquestration de ces bestiaux, sans accorder une indemnité aux propriétaires qui ne peuvent plus retirer de bénéfice de leurs troupeaux. Des gens possédant des connaissances techniques et ayant la pratique de la médecine, devraient préparer un règlement convenable qui permettra au ministre de demander à la Chambre de voter le montant nécessaire à la mise en vigueur de ce projet, si cela est nécessaire. Le gouvernement actuel a un fort penchant pour les commissions ; il ne serait peut-être pas hors de propos de lui conseiller de nommer des commissaires pour étudier cette question, ce qui lui permettrait de retenir, pour un certain temps, les services de deux ou trois autres de ses amis. Cette commission pourrait élaborer un plan quelconque dont l'exécution serait aussi avantageuse que l'ont été les projets préparés par d'autres commissions qui ont coûté beaucoup d'argent. Il faudrait peut-être, par mesure de sûreté, ainsi que le fait se produit de temps à autre, accorder à un avocat la présidence de cette commission qui devra s'occuper des intérêts des cultivateurs et des éleveurs. Badinage à part, je crois que l'importance de notre commerce de bestiaux dans l'est et dans l'ouest du pays, et le développement qu'a pris notre industrie laitière, nous donnent raison de faire cette dépense, qu'elle soit de $100,000, $200,000 ou $300,000 par année, qu'elle se répète tous les ans pendant vingt années, s'il le faut.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me fera plaisir d'examiner à fond ce que vient de suggérer mon honorable ami (M. Pope) à propos de la nomination d'une commission.

M. SHERRITT : Je ne puis partager l'opinion de l'honorable député de Compton, ni celle du ministre de l'Agriculture lorsqu'ils disent que la tuberculose existe à l'état d'épizootie au Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit cela.

M. SHERRITT : Peut-être les animaux de race sont-ils plus atteints de cette maladie que ne l'est notre bétail ordinaire ; je ne crois pas, toutefois, qu'on ait raison d'avancer des choses semblables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député défigure le sens de mes paroles. Bien loin de dire que la tuberculose existe à l'état d'épizootie au Canada, j'ai déclaré que nos troupeaux étaient exempts de cette maladie plus que les bestiaux des autres pays. Cependant, j'ai dit —et c'est la vérité—qu'il y avait beaucoup de cas de tuberculose parmi le bétail canadien.

M. E. D. SMITH : Je reconnais, avec l'honorable député de Compton, qu'il est bien à désirer qu'on dépense de l'argent pour enrayer toutes les maladies sérieuses qui sévissent parmi nos bestiaux. C'est là le but de ce projet de loi, mais ce dernier, semble-t-il, ne va pas assez loin. Il est certain, d'après ce qu'a déclaré le ministre lui-même, qu'un grand nombre d'éleveurs dont les troupeaux sont ravagés par la maladie, ne veulent pas se plaindre de ce fait. Le bénéfice sera petit, si seulement quelques-uns des animaux malades sont abattus ; le cultivateur qui est assez généreux pour consentir à l'abattage de ses animaux, ne recevra que 75 pour 100 de la valeur de ces derniers, si ceux-ci ne sont pas attaqués de maladie, et un tiers de la valeur de ces bestiaux, dans le cas contraire. Il est évident que si nous désirons enrayer l'épidémie, nous devons prendre les moyens d'abattre tous les animaux qui en sont attaqués. Ainsi qu'on l'a dit déjà, si l'on n'accorde pas au cultivateur la pleine valeur de ces bestiaux, il arrivera souvent qu'il ne se plaindra pas. Pourquoi, alors, ne pas dépenser l'argent qu'il faut pour débarrasser complètement le pays de cette maladie ? Le ministre sait les ravages causés dans Ontario par le kermès de San-José. La loi adoptée d'abord accordait une bien faible compensation aux propriétaires des arbres attaqués par cette larve, tandis que les propriétaires des arbres voisins et non attaqués recevaient une plus forte indemnité. Les arboriculteurs fruitiers ont protesté contre cette loi qui, finalement, est devenue lettre morte, de sorte que la maladie s'est répandue et il a été impossible d'en enrayer les progrès jusqu'au moment où l'on a eu recours à des remèdes plus efficaces.

A moins que nous ne luttions contre ce danger et que nous ne soyons prêts à faire face à une forte dépense, cette maladie continuera à se développer. Je suis tout à fait d'accord avec ceux qui disent que nous devrions être disposés à dépenser des sommes même considérables pour faire disparaître les graves maladies qui pourraient fondre sur nos troupeaux. C'est là l'industrie principale du pays, et elle devra l'être encore pour un certain nombre d'années. Parmi les exportations du Canada, les produits de nos troupeaux comptent pour la plus forte part et tout fait présager que cette exportation ira en augmentant. Cette industrie est la plus profitable qu'on puisse exploiter sur une ferme. Il me semble que nous ne devons rien négliger de ce qui peut se faire pour arriver à faire bénéficier nos troupeaux d'un certificat de bonne santé complète.

M. BRODER : Je crois que le ministre et la Chambre elle-même n'ont pas tenu compte de l'effet qu'un tel certificat de bonne santé pour nos bestiaux aurait sur le marché par rapport à notre beurre et à notre fromage. S'il était bien connu que les troupeaux du Canada ne souffrent pas de maladie, il n'y a pas le moindre doute que nos produits seraient appréciés bien mieux qu'ils ne sauraient l'être en tout autre état de choses. Je pense que c'est là une question qui mérite l'attention du pays.

M. COCHRANE : Je proteste de toutes mes forces contre l'assertion du ministre de l'Agriculture nous disant qu'il craint que les cultivateurs en imposeraient au gouvernement de leur pays en vendant le surplus de leurs troupeaux sous prétexte que le bétail est attaqué de maladie contagieuse. Si le ministre y pense sérieusement, il s'apercevra, je crois, qu'il a fait une affirmation qu'il n'aurait pas dû faire. Cultivateur moi-même, je ne puis permettre à un ministre de la Couronne de dire au public que les cultivateurs sont assez malhonnêtes et vils pour tromper le ministre et l'administration en vendant comme animaux attaqués de maladie un certain nombre de têtes de bétail qu'ils considèrent être de surplus dans leurs troupeaux. D'ailleurs pourquoi le ministre s'exprime-t-il ainsi lorsqu'il sait fort bien dans son for intérieur que le bétail ne peut être envoyé à l'abattoir sans un certificat du médecin vétérinaire ? Comment un cultivateur pourrait-il, en la manière vile et méprisable mentionnée par le ministre, se débarrasser frauduleusement de bestiaux qui l'on représenterait comme atteints de maladie, lorsque ce cultivateur se trouve entouré sur tous les points du pays de fonctionnaires du gouvernement chargés d'inspecter le bétail ? C'est mon devoir de protester contre pareille imputation. Telle peut être l'opinion courante à l'égard des cultivateurs que le ministre de l'Agriculture fréquente, mais je puis lui dire que tel n'est pas le caractère des cultivateurs de l'Ontario. Si telle était leur disposition, il a tout le pouvoir voulu pour prévenir des transactions de cette nature. Le ministre parle de quelques milliers de piastres. Qui paya la plus forte part des contributions dans ce pays ? N'est-ce pas la classe des cultivateurs ? Est-ce que les exportations des produits de la ferme ne rapportent pas à ce pays plus de revenu que toute autre industrie manufacturière en Canada ? Et s'il en est ainsi, pourquoi faudrait-il n'employer à regret et avec parcimonie que quelques cent mille dollars aux fins de protéger les troupeaux de bestiaux qui rapportent à ce pays plus d'argent qu'aucune autre industrie ? Vous gaspillerez deux ou trois cent mille dollars dans un havre, qui n'en est pas et n'en sera jamais un, et $75,000 pour un chenal ou bâtir un quai dans un endroit où le bureau de poste ne rapporte pas $100 par année. Cela va de soi ; mais s'il s'agit de prendre les moyen d'arriver à établir un renom de bonne santé en ce qui constitue la plus grande industrie du Canada, vous discutez à propos d'une dépense peu considérable et vous craignez que les cultivateurs seront assez peu honnêtes pour profiter des circonstances et tromper le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le cas actuel, la question d'argent n'est pas la seule en jeu. Je suppose que les honorables députés ont suivi ce qui se pratique dans les autres pays dans le but d'entraver la maladie des bestiaux, et, s'il en est ainsi, ils doivent savoir que tout ne peut être fait par le moyen de l'argent. Si la réputation de nos produits de la laiterie a atteint un haut degré en Angleterre, ce n'est pas dû à ce que nous n'avons pas de tuberculose en ce pays, mais à cause de la bonne qualité de nos produits. Mon honorable ami de Wentworth (M. Smith) a parlé des essais tentés dans quelques comtés de l'Ontario, comme d'une tentative qui n'a guère eu de succès.

M. E. D. SMITH : Parce que l'on n'a pas payé assez cher.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Peut-être. Cela montre qu'il se présente de graves difficultés dans une telle entreprise. Je crois que si l'on n'a pas payé assez cher, c'est dû à ce que les cultivateurs se sont opposés à l'obligation de laisser détruire leurs troupeaux. Ce n'est point que je ne sois pas disposé à payer une somme suffisante, car je pense que si nous pouvions faire disparaître complètement la tuberculose en ce pays, une dépense même très considérable serait considérée comme légitime. Mais nous devons être en état de démontrer au parlement qu'une telle dépense donnerait des résultats favorables. Mon expérience me porte à conclure que nous pourrions continuer de dépenser de l'argent d'année en année sans arriver effectivement à faire disparaître la maladie.

M. SHERRITT : Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit que la tuberculose

est moins répandue en ce pays qu'en Angleterre et aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SHERRITT : Alors l'honorable ministre ne pense-t-il pas qu'il serait bon de conclure avec les Etats-Unis d'autres conventions en vertu desquelles l'accès du territoire canadien demeurerait interdit au bétail américain qui ne pourrait plus venir manger dans nos parcs à bétail où séjournent ensuite nos troupeaux canadiens avant d'être renvoyés sur la ferme ? L'honorable ministre ne pense-t-il pas qu'il y a quelque chose de défectueux en l'état actuel des choses en vertu duquel il s'expédie d'ici des bestiaux qui viennent d'un pays où le bétail n'a pas la même bonne santé que le nôtre, que l'on reçoive ces bestiaux étrangers dans nos enclos, et qu'on les y nourrisse, alors que notre propre bétail s'y nourrit également ? Il me semble que l'honorable ministre a laissé percevoir un point faible dans son argumentation lorsqu'il accuse les cultivateurs de ce pays d'essayer à tromper les fonctionnaires du gouvernement. Il me semble que ces fonctionnaires devraient apporter plus de soin dans l'exécution de leurs devoirs et qu'ils ne devraient pas accorder de certificat du moment qu'il existe quelque indice de maladie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne permettons pas aux bestiaux des Etats-Unis de pénétrer dans ce pays à moins que ce soit pour des fins de reproduction, et ils sont toujours examinés comme garantie contre la tuberculose. S'il est constaté qu'ils sont atteints de maladie, l'entrée leur est interdite. Nous n'importons pas des Etats-Unis de bestiaux pour les fins d'augmenter le nombre des troupeaux ou de pâturage, excepté jusqu'à un certain point en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest.

M. GILMOUR : Quelle précaution prend-on à l'égard des bestiaux qui sont envoyés de l'autre côté de la frontière pour être mis en pâture sur nos terres et qui retournent ensuite aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont tous inspectés.

M. BELL : Je désire savoir si le ministre a trouvé les cultivateurs disposés à profiter des dispositions de ces actes, et à se débarrasser d'animaux malades en acceptant quelque argent en compensation ? Je ne crois pas, en thèse générale, qu'il soit prêt à dire que les cultivateurs sont désireux de profiter de ces dispositions législatives. Dans le comté de Pictou, il y a eu beaucoup de maladie chez les bestiaux, et l'honorable ministre a dû intervenir dans le but d'entraver cette prétendue maladie du bétail de Pictou, et l'on a payé aux cultivateurs de l'argent en compensation des animaux abattus. Je ne crois pas qu'il soit prêt à affirmer d'une manière générale que les cultivateurs ont failli aux lois de l'honnêteté en cette circonstance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement non. Je n'ai jamais eu l'intention d'affirmer pareille chose.

M. BELL : C'est ce que l'on a conclu des paroles de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans raison aucune.

M. BELL : Je crois que l'on pourrait dépenser une somme relativement considérable dans le but de faire disparaître totalement cette maladie. A la fin, cela reviendra à meilleur marché si l'on tient compte des grands avantages qui découleront de la connaissance du fait que nos troupeaux ne sont aucunement atteints de maladie. Quant à la maladie du bétail de Pictou, il y a près de vingt ans que le gouvernement s'en occupe. Je crois réellement que le gouvernement aurait épargné une somme considérable à propos de cette maladie, —qui dure encore et par suite de laquelle l'honorable ministre doit chaque année débourser de l'argent, et qui s'est maintenant propagée dans un rayon de près de soixante à soixante-dix milles de son point d'origine,—si l'on avait adopté le mode suivi par l'administration britannique dans le cas de l'expansion subite de l'infection appelée *Rhinderpest*, et si on avait effectivement fait disparaître la maladie par la destruction de tout animal qui aurait été contaminé ou qui serait venu en contact avec un animal malade, en payant aux cultivateurs une compensation équitable pour les animaux ainsi abattus. La dépense déjà encourue à cet égard dans la Nouvelle-Ecosse doit dépasser, si je ne me trompe, ce qu'aurait coûté la destruction de tout animal malade, ou de tout animal ayant été en contact avec un animal malade, même si l'on avait détruit les étables ayant abrité ces animaux. Je crois que le gouvernement a payé plus qu'il n'aurait dépensé s'il avait abattu tous les animaux ayant eu contact avec les animaux malades et s'il avait remplacé les étables. Tant que vous laissez là les germes de la maladie par l'intermédiaire d'animaux qui vont et viennent d'une ferme à une autre et qui paissent ensemble, il y a propagation constante de la maladie, ce qui entraîne une dépense continuelle. En réalité, je serais porté à croire que, dans le cas de tuberculose, il serait peut-être préférable de payer la pleine valeur si par ce moyen nous pouvions nous débarasser de la maladie, mais, si je comprends bien, lorsqu'il s'agit de tuberculose, l'honorable ministre ne serait pas disposé à recommander que l'on abatte les animaux contaminés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons jamais ordonné l'abattage.

M. BELL : Je suis porté à croire, d'après les expériences faites sur la ferme du sénateur Edwards, qu'il a été établi que, si l'on enseigne suffisamment aux cultivateurs le

mode à suivre pour élever des veaux provenant d'animaux malades, ces animaux conservent une certaine valeur au point de vue agricole et que ce serait un acte de folie que de les détruire. Mais, en admettant cela comme fait, il me semble qu'il devrait y avoir quelque méthode par laquelle les cultivateurs seraient renseignés avec soin quant aux procédés à suivre pour élever des veaux sains bien que provenant de vaches et de taureaux malades, et que l'on devrait prendre certaines précautions, dans l'emploi du lait provenant d'animaux contaminés afin de protéger la santé du peuple de ce pays contre l'effet qui pourrait résulter de la consommation de ce lait. A cet égard, je crois comprendre que l'on fait dans le moment des expériences dans le but de déterminer si oui ou non cette maladie peut se communiquer des animaux aux êtres humains. Je crois que certaines personnes n'admettent pas qu'il y ait beaucoup de danger de contagion sous ce rapport. Tant que l'on n'aura pas établi l'existence d'un grand danger réel et tant que l'on n'aura pas mis en doute le résultat des expériences faites sous la direction de l'honorable ministre à l'effet que des animaux atteints de maladie peuvent fort bien donner naissance à une progéniture saine, je crois que l'honorable ministre ne serait pas justifiable de conseiller au pays d'encourir la dépense considérable qui serait nécessaire pour faire disparaître la tuberculose.

Mais le ministre serait sans doute justifiable de faire abattre tous les animaux atteints de pleuro-pneumonie, et des maladies connues sous les noms de Rhinderpest et maladie du bétail de Pictou, et par ce moyen d'extirper ces maladies. Je suis très heureux d'apprendre que la conduite de mes électeurs, à propos des dépenses concernant la maladie des bestiaux de Pictou, a fait une impression favorable sur l'honorable ministre.

M. INGRAM : L'honorable ministre de l'Agriculture a fait ce soir, au sujet de la tuberculose, une déclaration que je trouve passablement étrange. L'honorable ministre peut-il nous dire si cette maladie a augmenté ou diminué.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas l'assurer d'une façon certaine. Pour ma part, je crois que la maladie diminue graduellement, parce que les moyens de la combattre se vulgarisent de plus en plus parmi les cultivateurs, et je sais qu'ils ont aujourd'hui pour la combattre des moyens qu'ils ne connaissaient pas il y a quelques années.

M. INGRAM : L'honorable ministre a déclaré que la tuberculose, qui est comme on sait une maladie contagieuse, était beaucoup répandue au Canada, bien que pas autant qu'aux Etats-Unis et autres pays. Je crois qu'une déclaration de ce genre venant de la part de l'honorable ministre aura l'effet de nuire à notre commerce de bétail canadien. Afin de permettre à l'honorable ministre d'expliquer sa position, je lirai la déclaration qu'il a faite, l'année dernière, au sujet l'embargo sur le bétail canadien. Parlant sur la motion de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) l'honorable ministre a dit :

Je n'ai pas la moindre hésitation à approuver cette déclaration. La preuve fournie au ministre de l'Agriculture dans le gouvernement anglais, M. Hanbury, était tellement concluante, qu'il m'a déclaré à moi-même, privément, lors de notre entrevue, qu'il n'existait aucune maladie chez le bétail canadien pouvant nécessiter l'application des dispositions de cette loi. Quand je lui ai fait remarquer qu'il serait bon de rendre cette déclaration publique, il le fit au cours d'une entrevue à laquelle le député de Grey-est (M. Sproule) a fait allusion, en déclarant devant l'assemblée des associations, à Edinbourg, qu'il était convaincu qu'il n'existait actuellement au Canada aucune maladie contagieuse comme celles dont on craignait l'introduction en Angleterre. Nous prétendons donc avoir fourni à l'Angleterre la preuve qu'il n'existe plus aucun motif possible d'appliquer aux bestiaux canadiens les dispositions de cette loi.

Et plus loin :

Tous ceux qui ont voulu accorder la moindre attention à la question de l'embargo imposé sur le bétail canadien sont pleinement convaincus, d'abord qu'il n'existe aucune maladie de cette nature au Canada, et en deuxième lieu que cette mesure n'était pas nécessaire pour protéger les troupeaux de l'Angleterre. Je considère que le parlement et le gouvernement canadiens peuvent faire valoir cette question avec beaucoup de force auprès des autorités impériales.

La tuberculose est une maladie contagieuse, parce que c'est la loi qui le dit, et est-ce que ce n'est pas de nature à nuire à notre commerce de bétail avec l'Angleterre que de proclamer au dehors que cette maladie contagieuse est répandue beaucoup au Canada ; et les déclarations de l'honorable ministre de l'Agriculture ce soir n'auront-elles pas cet effet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce que l'honorable député (M. Ingram) a cité est absolument et entièrement exact. La loi de l'embargo en Angleterre défend seulement l'entrée des bestiaux atteints de l'aphte contagieux.

M. INGRAM : Seulement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La loi ne parle d'aucune autre maladie, c'est de celle-là seulement que j'ai parlé ainsi que mon honorable ami pourra s'en convaincre s'il relit mes paroles. C'est un fait connu de tous ceux que s'occupent de bestiaux que la tuberculose existe dans ce pays comme dans tous les autres pays. Je ne connais pas un pays au monde qui n'ait pas d'animaux tuberculeux ; c'est comme chez l'homme ; il n'y a pas de pays au monde qui n'ait pas ses tuberculeux, et lorsque nous disons qu'il y a de la tuberculose parmi nos bestiaux, cela ne nous nuit pas plus que de dire que nous avons des bestiaux au Cana-

da. On sait en Angleterre qu'il y a de la tuberculose au Canada comme dans tous les autres pays du monde. Il serait inutile d'essayer à faire croire le contraire, quand même nous pourrions le prétendre véritablement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre semble oublier que la loi anglaise en vertu de laquelle on impose ce soi-disant embargo, ne spécifie pas la pleuro-pneumonie en particulier, mais s'applique à toutes les maladies contagieuses en général.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne pourrais pas me prononcer catégoriquement, mais tout le monde sait que cette loi a été faite et dirigée contre la pleuro-pneumonie et l'aphte contagieux. Nous avons aussi au Canada, aux Etats-Unis et en Angleterre, la démangeaison des animaux qui est une maladie contagieuse, mais la loi ne la mentionne pas.

M. POPE : Il n'y a rien qui empêche le gouvernement anglais d'étendre l'application de la loi anglaise quand il le voudra. Il prétend avoir découvert de la pleuro-pneumonie chez quelques-unes de nos bestiaux et conséquemment il lui applique tout simplement la loi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement anglais prétend en avoir découvert, il y a quelques années, mais il ne le prétend plus maintenant.

M. POPE : Cette loi lui permet de mettre l'embargo sur notre bétail à propos de n'importe quelle maladie à part la pleuro-pneumonie.

M. COCHRANE : Nous acceptons aveuglement le certificat d'un employé du gouvernement des Etats-Unis, pour laisser passer en transit par notre pays les animaux américains nous les abreuvons et les faisons manger dans les parcs à bestiaux à Toronto, que nous ne prenons pas la peine de désinfecter ensuite. Je crois qu'il y a là grand danger de faire entrer la maladie dans le pays. Cet article oblige à détruire les litières et le reste, mais nous permettons cet état de choses à Toronto de continuer et nous ne prenons pas de précautions. Ce serait une dépense judicieuse que de construire des hangars séparés pour les bestiaux américains, afin que nous ne courrions plus le danger que ces animaux communiquent la maladie aux nôtres.

M. POPE : Puisque nous ne permettons pas nous-mêmes que les bestiaux étrangers qui n'ont pas été soumis à l'épreuve de la tuberculine séjournent en notre pays, c'est donc que nous croyons qu'il y a danger de contagion. Nous ne pouvons pas blâmer les Anglais d'agir comme nous.

Je déclare encore une fois qu'une dépense de $200,000 à $300,000 par année, pendant un certain nombre d'années, si c'est nécessaire, serait une dépense judicieuse si elle devait avoir pour résultat d'améliorer la santé du bétail canadien. Pour ma part, je suis prêt à accepter la responsabilité d'une telle dépense, si elle est faite sagement comme elle le sera sans doute.

M. CARGILL : Je n'ai aucun doute que c'est le désir du ministre de faire disparaître la tuberculose et toutes les autres maladies contagieuses du bétail. L'opinion de ce côté-ci de la Chambre semble être que le ministre ferait bien d'examiner s'il ne serait pas à propos d'offrir une plus forte compensation aux propriétaires de bestiaux que l'on est obligé d'abattre. J'ai toujours été en faveur de l'économie dans l'administration publique, à l'instar des affaires des particuliers, mais en même temps, je crois que le seul moyen par lequel le ministre peut réussir dans ses efforts est de donner une compensation raisonnable pour les animaux qu'il est nécessaire de tuer. Je concours entièrement dans les vues de ceux qui, de ce côté-ci de la Chambre, ont parlé sur le sujet, et que tous semblent être d'avis que ce serait bien employer l'argent que de le dépenser à faire une inspection rigoureuse de nos bestiaux et à abattre ceux qui sont atteints de maladie. Tous les propriétaires de bestiaux s'empresseraient d'aider le ministère et les fonctionnaires de son ministère à extirper le maladie s'ils savaient qu'ils recevront une compensation équitable pour les animaux qu'ils seront obligés de tuer.

Quelques députés de ce côté-ci de la Chambre ont dit que l'industrie agricole était l'industrie la plus importante du pays, et je crois, M. l'Orateur, que les agriculteurs méritent que l'on ne lésine pas au sujet des dépenses, lorsqu'il s'agit d'extirper du pays les maladies des bestiaux. Je ne m'accorde pas avec l'honorable député de Wellington (M. McGowan) qui a dit que la tuberculose était beaucoup plus commune chez les animaux de race supérieure que chez les animaux de race ordinaire. Je sais que dans la partie du pays que j'habite où il y a de nombreux troupeaux d'animaux pure race, que les étables sont grandes et bien ventillées, que l'on prend grand soin de ces animaux et qu'on ne les laisse pas exposés aux intempéries des saisons comme on le fait à l'égard des troupeaux ordinaires. Je crois qu'aujourd'hui il y a plus de cas de tuberculose chez les bestiaux du pays, que chez les bestiaux pure race. En terminant je conseillerais au ministre, que je sais être très désireux d'empêcher cette maladie de s'étendre, d'étudier la question avec soin, et de proposer une loi quelconque pour aider de toute manière possible les éleveurs de bestiaux canadiens à faire disparaître cette maladie. Je suis certain qu'ils feront tout ce qui sera en leur pouvoir pour aider le ministre dans ses efforts s'ils croient pouvoir obtenir une compensation juste et raisonnable.

L'article reste en suspens.

Article 14—L'Exécutif peut prohiber l'importation de bestiaux et de certains articles.

M. HENDERSON : Je désire demander à l'honorable ministre s'il existe un décret de l'Exécutif prohibant l'importation de bestiaux, viandes, peaux, cornes, sabots et autres parties d'animaux, ou de foin, paille, fourrage, etc.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il a été rendu un décret prohibant l'importation des bestiaux venant des états limitrophes où l'aphte contagieux existe. Le décret prohibe aussi l'importation de peaux, cornes, sabots et autres parties d'animaux atteints de maladie.

M. HENDERSON : Le ministre exerce-t-il une surveillance sur l'importation de peaux qui viennent d'autre pays que des Etats-Unis, disons par exemple de l'Amérique du Sud, mais qui passent par les Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE L'entrée de ces peaux est permise ; elle nous viennent en transit.

Article 16.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE Cet article autorise le ministre à nomme lui-même et sans retard les inspecteurs qu'i croit nécessaires. Sous l'ancienne loi ce nominations étaient faites par l'Exécutif, mais souvent ces nominations ne pouvaient être faites que longtemps après que la nécessité en avait cessé.

Article 17.

M. HENDERSON : Les inspecteurs nom més en vertu de cet article et de l'article précédent reçoivent-ils des appointements an nuels, ou ne sont-ils payés que lorsqu'on besoin de leurs services ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE Cela dépend de la nature de leur engage ment. Quelques inspecteurs sont nommés e payés à l'année ; mais l'objet de cet articl est de nommer des inspecteurs temporaire pour faire la besogne qui peut surgir d temps à autre ; ces inspecteurs ne sont payé que pour le travail qu'ils accomplissent.

Article 19.—Rapport du ministre de l'Agriculture.

M. LANCASTER : D'après cet article l ministre n'est tenu d'avoir que le rapport d l'inspecteur. Quelle preuve a le ministr que l'inspecteur a fait un rapport exact o non ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Outre le rapport des inspecteurs, il y a l'examen bactérique, et si cet examen démontr que la maladie n'est pas celle que l'inspecteur croyait, alors le ministre déclare qu l'endroit n'est pas infecté. Il peut surveni d'autres cas de ce genre.

M. CARROLL.

M. R. L. BORDEN : Ne rencontrez-vous pas des difficultés lorsqu'il s'agit d'endroits éloignés ? Supposons, par exemple, qu'il s'agisse d'un endroit de la Colombie Anglaise que l'on suppose infecté ; cela prendra probablement une semaine pour communiquer avec le ministre, et l'on découvrira peut-être ensuite que c'est à tort que l'on a déclaré l'endroit infecté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE Le rapport de l'inspecteur local fait loi tant qu'il n'a pas été cassé par l'inspecteur général ou par le ministre. Je disais il y a un instant qu'il arrive, quelquefois, que l'on croit un district infecté, mais lorsque l'examen bactérique des organes envoyés au laboratoire démontre que les bestiaux ne sont pas malades, alors le ministre casse la décision de l'inspecteur local.

Article 21.

La circonscription du lieu infecté peut, dans tous les cas où le ministre fait une déclaration, comprendre toute commune, champ, écurie, étable ou autres lieux dans lesquels on aura reconnu l'existence d'une maladie infectieuse ou contagieuse, et telle étendue que le ministre croit nécessaire d'y comprendre ; et le ministre peut de temps à autre, par un ordre, étendre ou restreindre le périmètre du lieu infecté au delà des limites des communes, champs, écuries, étables, fermes ou lieux qui auront été déclarés ou reconnus infectés de maladie infectieuse ou contagieuse.

M. LANCASTER : Est-ce que l'on ne donne pas au propriétaire de bestiaux l'occasion d'exposer sa cause ? Il me semble que lorsqu'on assume le pouvoir de mettre l'embargo sur les troupeaux d'un éleveur et de le priver de son industrie pendant toute une saison, sans lui donner peu ou point de compensation, on devrait lui donner une occasion de se défendre.

M. GILMOUR : Il est possible qu'un médecin vétérinaire déclare qu'une maladie contagieuse, comme le choléra, par exemple existe à un certain endroit dans le seul but de percevoir les honoraires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE Un inspecteur reçoit des appointements et non des honoraires.

M. GILMOUR : Tout de même il peut être de son intérêt que le district soit déclaré être un district infesté. Je connais un cas de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : Ces inspecteurs ne sont pas des fonctionnaires permanents

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE Non.

M. R. L. BORDEN : C'est là le danger dont parle mon honorable ami.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si nous croyons réellement que ces inspecteurs se taillent ainsi de la besogne, il nous faudra alors prendre les moyens d'y remé-

dier. Mais, d'après moi, la chose n'est pas probable, et dans tous les cas, nous sommes obligés, lorsqu'il s'agit de santé, d'agir promptement. Nous ne pourrions pas nous soumettre aux lenteurs de la procédure ordinaire, et l'inspecteur est obligé d'agir sommairement et sous sa responsabilité. Si nous découvrions que son action n'est pas justifiée, nous le destituerions promptement. Actuellement ce travail est fait par les inspecteurs payés à l'année, dont nous avons légèrement augmenté le nombre afin de pouvoir nous dispenser de nommer des inspecteurs temporaires.

Article 24.

M. LANCASTER : Cet article décrète qu'un ordre du gouvernement fédéral concernant un district infesté l'emporte sur tout ordre contraire, de l'autorité locale. N'est-pas un article un peu dangereux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Telle a été la règle depuis que la loi existe.

M. LANCASTER : Je ne crois pas que l'on en ait jamais fait l'épreuve devant une cour de justice. Il est très grave de faire cet article aussi imparfait et sans conditions, parce que la question de savoir à quelle législature appartient l'autorité pourrait bien être soulevée.

L'article est adopté.

Article 27.

Toute compagnie et toute personne qui transporte moyennant rétribution des bestianx au Canada ou par le Canada, doit nettoyer ou désinfecter à fond, de la manière que l'Exécutif l'ordonnera de temps à autre, tous paquebots, vapeurs, navires, bateaux, enclos, voitures, plateformes, wagons, stalles et véhicules, dont cette compagnie ou personne se sert pour transporter les bestiaux ; et l'Exécutif peut faire détenir tout vapeur, navire, bateau, voiture, plateforme, stalle ou véhicule, en tel endroit qu'il lui semble bon, jusqu'à ce qu'il soit ainsi nettoyé et déinfecté.

M. POPE : L'Exécutif a-t-il rendu quelque décret eu sujet de cet article ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. POPE : L'honorable ministre se rappelle-t-il à propos de quel district ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTLRE : Je ne me rappelle pas. C'est un de ces règlements généraux qui obligent de nettoyer, lorsque l'ordre en est donné, toutes les voitures de chemin de fer, trucks et wagons qui servent au transport des bestiaux.

M. POPE : Les wagons qui viennent des Etats-Unis et passent par le Canada pour aller aux Etats-Unis, doivent-ils être nettoyés avant de revenir au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. POPE : Le contrôle que le ministère exerce sur ces wagons est-il suffisant pour lui permettre de savoir s'ils ont été réellement nettoyés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE ; L'ordre est général au sujet des wagons qui viennent des Etat-Unis. Il y a un inspecteur général qui tient note de l'itinéraire de ces wagons, et les compagnies de chemin de fer sont responsables de l'exécution des règlements. Les rapports montrent que les règlements sont scrupuleusement observés. Lorsque l'aphte contagieux régnait dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, nous avons nommé des inspecteurs spéciaux à différents endroits pour empêcher l'entrée des wagons qui n'auraient pas été désinfectés.

M. POPE : Prend-on le même soin à l'égard des wagons qui viennent de Chicago?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. POPE : Des wagons ne pourraient-ils pas être expédiés des Etats de la Nouvelle-Angleterre à Chicago et revenir au Canada sans être nettoyés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les autorités américaines ne laisseront pas passer un seul wagon des états de la Nouvelle-Angleterre dans les autres états sans les désinfecter complètement. On est très vigilant aux Etats-Unis à ce sujet.

P. POPE : Et le ministre se fie sur les Etats-Unis, et il n'adopte aucun règlement concernant les wagons qui viennent de Chicago ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas fait de règlements spéciaux à ce sujet.

M. POPE : J'ai vu moi-même décharger dans l'Alberta des trains chargés de bestiaux du Texas—tous ceux qui ont vu des bestiaux du Texas une fois, n'ont aucune difficulté à les reconnaître—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'étaient-ce pas des bestiaux mexicains ?

M. POPE : Je ne voudrais pas dire que ce n'en était pas, car les deux types se ressemblent beaucoup.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce devaient être des bestiaux mexicains. Il y a aux Etats-Unis une loi empêchant les bestiaux du sud, passé une certaine ligne, de venir dans le nord. M'en rapportant aux connaissances de l'honorable député de Compton (M. Pope)—connaissances que je ne nie pas—

M. POPE : L'honorable ministre sait-il à quelle distance au nord se trouve cette ligne. Est-elle au nord du territoire indien ou de l'extrémité du Texas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle est dans le sud du territoire indien. Je

ne crois pas que l'extrémité du Texas soit incluse.

M. POPE : Les bestiaux venant du sud du Texas ne sont-ils pas exportés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les règlements des Etats-Unis s'y opposent. Ou plutôt, pour être plus exact, s'y opposent pendant certaines saisons. Il y a une saison pendant laquelle la maladie des bestiaux du Texas n'est pas dangereuse.

M. POPE : Du temps que je connaissais bien cette partie du pays, je sais qu'on avait marqué certains territoires à travers lesquels on pouvait faire passer les bestiaux du sud du Texas pour les expédier de Dodge City à Kansas City, Chicago et ailleurs. Je sais aussi que plus tard dans la saison, il était permis de les faire passer par n'importe quel endroit. La restriction existait que passé la saison pendant laquelle la fièvre du Texas était contagieuse. D'après ce que je comprends, le ministre dit que le règlement qui lui permettait de traverser l'Etat a été aboli.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne peut plus se servir de cette route aujourd'hui.

M. POPE : Est-ce que le ministre ne croit pas qu'il y a danger de répandre la maladie dans l'Alberta par ces importations de bétail du Texas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas.

M. POPE : Avons-nous des règlements prohibant l'importation des bestiaux du Texas au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous en permettons l'importation dans le Nord-Ouest, à condition que le bureau de l'industrie des bestiaux des Etats-Unis, bureau qui correspond à notre bureau d'inspecteurs vétérinaires, donne des certificats que les animaux ont été examinés individuellement et sont en bonne santé.

M. POPE : L'honorable ministre peut-il nous dire si l'on permet à des conditions semblables l'entrée des bestiaux du Texas dans d'autres parties des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne pourrais dire.

M. POPE : Ces bestiaux offrent un danger, et nous ne saurions être trop prudents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous prenons des précautions et nous surveillons la chose avec beaucoup de soin. Je crois que nous avons réussi à empêcher la maladie d'entrer dans le pays.

M. GILMOUR : Le ministre voudrait-il nous dire quels sont les articles nouveaux depuis l'article 17 jusqu'à l'article 28 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les articles 26 et 28 sont des articles nouveaux.

M. FISHER.

Article 28.

Tous les enclos, étables, hangars ou autres locaux utilisés par les compagnies de chemins de fer ou compagnies de paquebots, ou par des particuliers pour y loger des bestiaux seront entretenus en état de propreté, de confort et de salubrité et seront en tout temps assujétis à inspection de la part des inspecteurs agissant sous l'autorité du ministre, lesquels, lorsqu'ils le jugeront nécessaire, pourront ordonner que lesdits enclos, étables, hangars ou autres locaux soient nettoyés et désinfectés d'une manière satisfaisante.

2. Au cas où une compagnie de chemin de fer ou compagnie de paquebots ou un particulier refuserait ou négligerait d'obéir aux ordres de l'inspecteur relativement au nettoyage ou à la désinfection, et dans le cas où une compagnie ou un particulier négligerait d'entretenir ses enclos, étables, hangars ou autres locaux en état de propreté, de confort et de salubrité, l'inspecteur peut condamner lesdits locaux comme étant impropres au service; sur quoi ces locaux ne pourront plus servir à loger des bestiaux tant que les ordres de l'inspecteur à leur sujet n'auront pas été exécutés d'une façon satisfaisante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose de substituer le mot " personne " au mot " corporation " dans la deuxième et la quatrième ligne du deuxième paragraphe.

M. INGRAM : Des compagnies de chemins de fer ou de paquebots ont-elles refusé de se conformer à ce règlement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles n'ont pas refusé, mais quelquefois elles se sont abstenues, et nous voulons avoir le pouvoir de les stimuler.

M. GILMOUR : Leur avez-vous jamais demandé d'agir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh ! oui. Nous ne leur avons seulement demandé, mais nous leur avons donné l'ordre.

M. LANCASTER : Ne serait-il pas mieux d'insérer après le mot " corporation " les mots " ou personne " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit qu'au point de vue légal le mot " personne " comprend la " corporation ".

M. LANCASTER : Strictement parlant je ne crois pas qu'un chemin de fer ou une pagnie soit une personne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux bien faire le changement et je propose que l'on substitue le mot " personne " au mot " corporation ".

L'amendement et l'article sont adoptés.

Article 46.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux réserver cet article afin de fournir matière à plus ample discussion. Je propose que le comité lève la séance, rende compte de ses travaux et demande permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT.—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera la besogne, demain ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'abord le bill des chemins de fer et ensuite les subsides.

M. R. L. BORDEN : Il y a une semaine, j'ai donné avis à la Chambre d'une certaine motion pour aujourd'hui. Bien que je ne l'aie pas stipulé expressément, je croyais que le gouvernement proposerait à la Chambre aujourd'hui de se former en comité des subsides.

Si le gouvernement doit proposer demain l'examen des subsides, il serait désirable que la motion en fût faite assez tôt pour permettre de terminer le débat que cette motion pourrait provoquer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En l'absence du ministre des Finances, je ne voudrais pas prendre aucun engagement ce soir. Mais si l'on doit continuer le vote des subsides demain, nous essaierons de nous rendre aux désirs du chef de l'opposition. Mon honorable ami ne tient pas absolument sans doute à ce que la motion d'examen des subsides soit faite demain, mais si elle l'était, le gouvernement essaiera de se rendre aux désirs de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : J'ai consenti à réserver ma motion jusqu'à aujourd'hui lundi. Naturellement il n'y avait pas d'autre entente que celle qui vient d'être mentionnée par l'honorable ministre lui-même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je parlerai de la chose à l'honorable ministre des Finances, et il n'y a aucun doute qu'il se rendra aux désirs de l'honorable député.

La motion est adoptée.

La séance s'ajourne à 11 heures 45 minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 9 juin 1903.

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

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO.

M. J. H. LOGAN : Je propose qu'il soit permis à la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo de soumettre sa requête demandant à la Chambre d'adopter une loi pour l'autoriser à émettre des obligations, bien que le délai fixé pour la réception des requêtes relatives aux bills d'intérêt privé soit expiré.

Le PREMIER MINISTRE : Veuillez donner des explications.

M. LOGAN : Le bill a pour objet de permettre l'émission d'obligations garanties destinées à acquitter les obligations de la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo. Si on ne l'a pas présenté plus tôt, c'est parce que le compagnie ne s'est pas trouvée en mesure de s'acquitter envers ses créanciers, dont un grand nombre sont des ouvriers et des entrepreneurs, avant l'expiration du délai fixé pour la réception régulière des requêtes. Elle est aujourd'hui, en état de le faire. Elle prend à sa charge certaines des obligations des entrepreneurs, notamment en ce qui concerne les matériaux qui leur ont été fournis et ce qu'ils doivent aux ouvriers; mais comme elle a atteint les limites de son pouvoir d'émettre des obligations, force lui est de solliciter l'autorisation d'en émettre de nouvelles.

La motion est adoptée.

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des Montagnes-Rocheuses.—(L'honorable M. Costigan.)

PENSIONS DE RETRAITE DES JUGES.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer la résolution suivante:

Qu'il est expédient de modifier l'Acte des cours Suprêmes et de l'Echiquier, l'Acte de la cour de l'Echiquier, et l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de décréter ce qui suit :—

1. Si quelque juge de la cour Suprême du Canada, ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou de quelque cour supérieure du Canada résigne sa charge, Sa Majesté, pourra, par lettres patentes sous le grand sceau mentionnant l'âge de tel juge et la durée de son service, lui accorder une annuité égale au traitement de sa charge à l'époque de sa démission, à compter de la date de sa démission et devant se continuer pendant le reste de sa vie, pourvu que tel juge ait,—(a) atteint l'âge de 75 ans, et ait occupé la charge de juge d'une ou plusieurs desdites cours, ou de juge et de magistrat stipendiaire dans les Territoires du Nord-Ouest pendant 20 ans ou plus ; ou (b) atteint l'âge de 70 ans et ait occupé la charge de juge d'une ou plusieurs desdites cours pendant 25 ans, ou plus ; ou (c) ait occupé la charge de juge d'une ou plusieurs desdites cours pendant 30 ans, ou plus.

2. Tout juge de cours de comté ayant atteint l'âge de 75 ans sera mis à la retraite, et Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau mentionnant l'âge de tel juge et la durée de son service, lui accorder une annuité, s'il a occupé la charge de juge pendant 25 ans, ou plus, égale au traitement de sa charge à l'époque de sa retraite ; ou s'il s'est continué dans sa charge de juge durant une période

moindre, égale aux deux tiers dudit traitement, —iadite annuité devant compter de la date de sa retraite et devant se continuer pendant le reste de sa vie.

Le PREMIER MINISTRE: Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de cette résolution et la recommande à l'approbation de la Chambre.

La motion est adoptée.

## LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL.

Le MINISTRE DE FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité général jeudi prochain pour délibérer la résolution suivante dont Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance et qu'il recommande à l'approbation de la Chambre :

Qu'il est expédient de décréter ce qui suit :—

1. L'Exécutif pourra, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du havre de Montréal, ci-après appelée " la corporation ", en sus des deniers que l'Exécutif est autorisé à avancer à la corporation par le chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et par le chapitre 47 des Statuts de 1898, et par le chapitre 9 des Statuts de 1901, telles sommes de deniers, n'excédant pas en totalité la somme de trois millions de piastres, qui seront nécessaires pour permettre à la corporation de construire les nouvelles facilités terminales qui sont nécessaires pour convenablement équiper le port de Montréal.

2. Aucune avance ne sera faite à moins que les plans, devis et cahiers des charges pour les travaux à faire par la corporation, et pour lesquels l'argent à être ainsi avancé doit être dépensé, n'aient été d'abord soumis à l'Exécutif et approuvées par lui.

3. Le corporation devra, lorsque quelque avance lui sera faite, déposer entre les mains du ministre des Finances et receveur général, des débentures de la corporation (lesquelles débentures la corporation est par le présent autorisée à émettre) d'une valeur égale, au pair, à l'avance ainsi faite ; et les débentures ainsi émises devront être pour les sommes que le ministre des Finances et receveur général prescrira, et devront porter la date de leur émission ; et, dans l'intervalle, elles porteront intérêt au taux de trois pour cent par année, qui sera payable semestriellement le premier jour de juillet et le premier jour de janvier de chaque année.

4. Le principal et l'intérêt des sommes avancées à la corporation en vertu du présent acte, seront payés par la corporation à même les revenus mentionnés à l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session), et constitueront une charge sur lesdits revenus de la même manière et au même degré que si les sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la corporation sous l'empire dudit chapitre 10.

La motion est adoptée.

## LA POLITIQUE FISCALE DU GOUVERNEMENT.

L'honorable M. TARTE : Je désire demander au très honorable leader de la Chambre de m'indiquer le jour où il lui conviendra que je présente la motion dont j'ai donné avis il y a quelque temps. Je conçois parfaitement, cela va sans dire, que celle de l'honorable chef de l'opposition doit passer avant la mienne, mais je voudrais que le premier ministre fixe le jour où, après qu'on aura disposé de celle-là, il lui conviendra qu'on s'occupe de la mienne.

Le PREMIER MINISTRE : Nous serons prêts à discuter la motion de mon honorable ami jeudi prochain si toutefois ce jour-là lui convient.

## SUBSIDES—INDUSTRIE DU FER ET DE L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, j'ai donné avis à la Chambre, il y a quelques jours, que je devais, lorsque mon honorable ami le ministre des Finances proposerait que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, présenter un amendement dont j'ai fait alors connaître la nature. Comme les journaux ont fait certains commentaires relativement à l'époque à laquelle cette motion a été présentée, qu'il me soit permis de dire, tout d'abord, que cette motion est la conséquence d'une décision prise depuis plusieurs semaines, qu'elle ne doit pas être isolée mais quelle est la première d'une série de résolutions que la gauche a l'intention de soumettre à la Chambre et au pays. Il n'y a pas le moindre doute, ce me semble, que l'industrie de fer est de la plus haute importance pour tout pays qui possède tout ce qu'il faut pour la développer. Chacune des nations les plus avancées du monde civilisé a accordé à cette industrie, soit à l'origine, soit en dernier lieu, une somme de protection suffisante pour en assurer le développement. Pour ce qui est de la mère patrie, il est vrai que, depuis 1847, cette industrie s'y maintient sous l'empire du libre-échange; mais il ne faut pas oublier que c'est à la faveur d'un tarif protecteur que cette industrie s'est établie sur un pied solide en Grande-Bretagne, et cela, longtemps avant qu'on y connût le libre-échange.

L'industrie du fer est importante en ce qu'elle fournit les choses utiles et indispensables au développement de tous les pays de l'univers ; elle est importante en ce qu'elle donne de l'emploi à un grand nombre d'hommes et qu'elle donne naissance à une foule d'autres industries. C'est pourquoi il me semble que le Canada, lui qui possède les ressources et la matière première nécessaires au développement de cette industrie, devrait la protéger de telle façon que nous puissions profiter autant que possible de ces ressources et de cette matière première dont la Providence nous a gratifiés et qu'il est de notre devoir de faire fructifier. Il n'est peut-être

pas hors de propos de rappeler à la Chambre que l'on trouve en plus d'un endroit de notre pays toutes les conditions indispensables au développement de l'industrie du fer et de l'acier. Toutes ces conditions, il nous est loisible de les voir réunies, sans qu'il nous en coûte cher, au bord de la mer, dans la Nouvelle-Ecosse, comme aussi sur les rives de nos grandes routes fluviales. Bien que l'industrie du fer n'ait pas toujours obtenu au Canada tout le succès auquel elle avait droit, je ne vois pas de raison cependant pour qu'elle ne finisse pas par prospérer. Je crois que sur ce point mon opinion est partagée par l'honorable ministre des Finances, et, pour le prouver, je citerai tout à l'heure les paroles qu'il a prononcées en 1897 et en 1899, lorsqu'on fut appelé à voter certaine loi concernant cette industrie.

Un écrivain qui a fait une étude approfondie de la question et qui a joué autrefois un rôle assez important dans l'industrie du fer au Canada, a décrit les ressources de notre pays et démontré qu'il est possible d'y implanter cette grand industrie. Je vais citer un extrait de l'ouvrage que M. J. H. Bartlett a publié en 1885 après avoir fait une étude approfondie sur la possibilité d'établir chez nous l'industrie du fer de façon à en assurer le succès. Voici ce qu'il dit :

Et puis, en ce qui concerne la seconde des conditions baconiennes essentielles à la prospérité nationale, c'est-à-dire la possession " d'usines en pleine activité ", le Canada, surtout depuis l'épanouissement de la politique nationale, a fait, généralement parlant, de très réels progrès. Il est cependant une industrie où,—on est pour ainsi dire douloureusement étonné de le constater,—il fait encore assez piètre figure parmi les nations et où il est longtemps resté où il est encore en arrière du progrès. Nous voulons parler, on le devine, de cette grande industrie que présente si haut toutes les autres nations que la nature a gratifiées des moyens de la développer, de l'industrie du fer. Si, par la volonté de la Providence, l'industrie du fer ne pouvait s'exploiter avec avantage et profit au Canada, ou si elle constituait une entreprise dangereuse ou difficile, force nous serait de subir notre sort avec philosophie, tout comme nous nous soumettons, quoique à regret, au caprice de la nature qui ne nous permet pas de cultiver sur notre sol le sagou, le thé ni les oranges. La nature ne s'est certes pas montrée aussi parcimonieuse par rapport à l'industrie du fer dans notre Confédération ; en certains points du pays elle nous a au contraire fort généreusement pourvus de tous les éléments essentiels au développement de cette grande industrie. C'est nous-mêmes qui, dans notre apathie, dans notre ignorance, ou grâce à nos lois défectueuses, n'avons pas suffisamment remarqué comme il convenait les immenses ressources qui se trouvent à notre portée, mais dont, dans notre aveuglement, nous négligeons de nous emparer et que nous n'exploitons pas comme nous devrions le faire.

L'histoire de l'industrie du fer au Canada se compose d'une douloureuse succession de pertes et de déceptions, d'espérances ruinées et de fortunes anéanties. Règle générale, ces entreprises ont été lancées par des hommes doués de talent et d'énergie,—mais, impuissantes à soutenir la concurrence des vieux pays, elles ont dû succomber l'une après l'autre.

En 1897, parlant des modifications que l'on fit alors subir au tarif, le ministre des Finances tint le langage que rapportent les " Débats " de cette année-là, page 963 :

Jusqu'à quel point il était sage d'entreprendre le développement de l'industrie du fer au Canada de la manière adoptée par l'honorable député (sir Charles Tupper), en présence de plusieurs difficultés et de l'expérience acquise, est matière à discussion. Mais il ne faut pas perdre de temps à discuter ce point. Nous savons que d'immenses capitaux ont été placés dans cette industrie. Nous savons que d'importantes industries de fer existent dans le pays, et tout en n'approuvant pas la politique au moyen de laquelle elles ont été établies, nous ne voulons pas les voir disparaître aujourd'hui. Comme nous avons été généreux envers les autres industries, de même nous voulons l'être à l'égard de l'industrie du fer. En conséquence, nous disons que si l'intérêt du peuple canadien, exige que nous réduisions le droit sur le fer, nous sommes prêts à recommander que les primes sur le fer soient augmentées pendant un certain nombre d'années pour donner à cette industrie l'occasion de se protéger.. .. .. .. .. .. .. Or, nous consentons à payer une prime sur le fer manufacturé au Canada pour la consommation du pays, mais nous ne songeons pas à payer une prime aux manufacturiers de fer en gueuse ou autre fer afin de leur permettre de fournir du fer à bon marché à tout l'univers. En conséquence, nous stipulons que la prime sera appliquée au fer produit au Canada pour la consommation du pays, et si ce fer est expédié en pays étranger, il nous sera loisible d'imposer un droit d'exportation égal à la prime payée par le gouvernement canadien.

Je ferai remarquer en passant que le ministre des Finances a retiré cette dernière disposition de sa résolution avant qu'elle fût adoptée, de sorte que le fer qui devait être exporté après avoir bénéficié de la prime n'a pas, en fin de compte, été privé des avantages que conférait la résolution relative à la prime sur le fer que la Chambre a adoptée. Pour mieux démontrer encore l'importance que le ministre des Finances reconnaît à cette industrie, qu'on me permette de rappeler les termes fort judicieux dans lesquels il en a parlé en 1899, lorsqu'il introduisit le système des primes. J'appuie sur ce point parce qu'on y trouve la preuve que, tout comme l'opposition, le gouvernement se rend compte de la nécessité qu'il y a de maintenir et de développer constamment au Canada une industrie aussi importante que celle qui fait l'objet de ma motion. Voici, d'après les Débats de 1899, page 4991, le langage que tint le ministre des Finances, le 13 juin de cette année-là :

Le Cap-Breton possède de grands avantages pour la fabrication du fer et de l'acier. Ce qu'il faut surtout dans cette industrie, ce sont du minerai en abondance, des gisements de houille, des dépôts de calcaire et des capitaux. Il faut une combinaison de ces avantages pour que l'industrie du fer se développe dans d'heureuses conditions. Il y a des gisements considérables de fer au Cap-Breton, et de plus, M. Whitney est à l'heure qu'il est, virtuellement en possession de mines précieuses à Terre-Neuve dont le produit se mêle très bien à notre minerai, et le charbon de la Nouvelle-Ecosse est excellent

pour fondre le minerai. Ainsi, avec le minerai du Cap-Breton, celui de Terre-Neuve qu'on peut faire transporter à peu de frais, avec de forts capitaux et du calcaire à profusion, on a tout ce qu'il faut pour réussir, et si ce monsieur et ses associés se chargent de l'entreprise, on peut s'attendre à voir cette industrie prendre de grands développements. De plus, chacun sait que des hauts fourneaux prospères donnent naissance à une foule d'autres industries.

Après avoir fait allusion à la grande industrie de la construction navale qui florissait autrefois dans la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces maritimes, le ministre des Finances ajoutait :

Comme nous n'avions pas d'industrie du fer, la construction navale nous a échappé le jour où l'on a cessé de se servir de navires en bois.

Voici ce qu'il fait observer plus loin :

Grâce aux grands travaux qui se font pour l'amélioration des canaux, la construction du chemin de fer de la rivière à la Pluie, et autres entreprises pour faciliter le transport des produits du Canada, l'industrie du fer prendra de grands développements sur les lacs et sur les côtes maritimes ; et grâce à cela, j'espère voir renaître l'industrie de la construction navale autrefois si prospère dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard. On a dit avec bonheur que l'ère actuelle est, pour le Canada, une ère de prospérité ; je suis persuadé qu'on en pourra dire autant par rapport à l'industrie du fer.

Et il ajouta :

Je crois que le moment actuel est plus propice au développement de l'industrie du fer qu'avec une politique stable—puisque nous donnons une certaine somme d'encouragement pendant une période déterminée—nous pouvons nous attendre à voir cette industrie faire de grands progrès et contribuer largement à la prospérité du pays.

M. l'Orateur, telle est l'attitude que le gouvernement a prise par rapport à cette industrie en 1897 et en 1899. J'ai puisé dans le discours du ministre des Finances pour démontrer que le gouvernement, à cette époque-là du moins, se rendait compte de la nécessité qu'il y a de protéger convenablement cette importante industrie, ainsi que des ressources incomparables qui nous permettent de la développer.

Voyons maintenant les progrès que l'industrie du fer et de l'acier a accomplis en d'autres pays au cours des dernières années. Cette industrie, je le répète, l'Angleterre l'a longtemps protégée, et je veux signaler à la Chambre le développement qu'elle a atteint dans la mère patrie et le comparer à celui qu'elle a atteint en Allemagne et aux Etats-Unis, où elle est protegée par une tarif très élevé. Je vais comparer le développement qu'elle a atteint dans ces trois pays pendant les vingt dernières années afin de faire ressortir l'effet qu'a eu, en Allemagne et aux Etats-Unis, un tarif protecteur sur le développement et la prospérité d'une industrie d'une importance aussi vitale pour tout pays qui a à sa disposition les ressources et la matière première nécessaires :

M. BORDEN (Halifax).

Grande-Bretagne.

| | 1883. | 1901. |
|---|---|---|
| Tonnes de fer en gueuse.. | 8,493,287 | *7,761,830 |
| Tonnes d'acier..... .... .. | 2,158,880 | †5,000,000 |

* Diminution. † Augmentation de plus de 100 pour 100.

Allemagne et Luxembourg.

| | 1883. | 1901. |
|---|---|---|
| Tonnes de fer en gueuse.. | 3,397,588 | *7,860,893 |
| Tonnes d'acier.. .. .. .. .. | 1,066,920 | †6,645,869 |

*Augmentation de plus de 100 pour 100.
†Augmentation de plus de 500 pour 100.

Mais c'est aux Etats-Unis que se sont produits les résultats les plus merveilleux. Je crois que les auteurs les plus autorisés s'accordent à dire qu'avant 1861, les Américains importaient virtuellement tout le fer et l'acier dont ils avaient besoin.

Etats-Unis.

| | 1883. | 1901. |
|---|---|---|
| Tonnes de fer en gueuse.. | 4,595,510 | *15,878,354 |
| Tonnes d'acier.... .. .. .. | 1,673,534 | †13,473,595 |

*Augmentation d'environ 275 pour 100.
†Augmentation de plus de 700 pour 100.

Ces résultats se sont accomplis à la faveur d'un tarif protecteur et sous les yeux des industriels anglais, qui en 1883, étaient les maîtres du monde et qui, dans la pensée des économistes de l'époque, devaient éternellement occuper le premier rang.

M. l'Orateur, en soumettant les chiffres que je viens de communiquer à la Chambre, je me proposais de démontrer deux choses : premièrement, qu'il n'est pas, que je sache, de pays au monde où il n'ait fallu tout d'abord accorder à l'industrie du fer une certaine somme de protection afin de l'établir sur des bases solides; deuxièmement, par l'exemple des Etats-Unis, et de l'Allemagne, que dans tout pays qui possède la matière première et les ressources nécessaires à l'établissement d'une industrie de ce genre, il est possible, en protégeant suffisamment cette industrie, de lui faire atteindre un degré qui dépasserait tout ce qu'on pourrait imaginer si l'on n'avait sous les yeux les résultats que je viens de signaler à la Chambre. Nous avons au Canada, je le répète, tout ce qu'il nous faut pour développer cette industrie. La matière première abonde dans notre pays. Nous avons besoin de grandes quantités de fer, et ce besoin ne fera que s'accroître au fur et à mesure du développement de nos chemins de fer et de notre industrie. Nous employons beaucoup de fer et d'acier pour nos chemins de fer, pour nos constructions, pour nos manufactures, pour nos entrepôts dans les villes, et en général pour tout ce qui touche à notre vie industrielle. Le fer et l'acier nous sont indispensables, et nous pouvons même prédire que la consommation va s'en accroître hors de toute proportion avec le chiffre de la population du pays.

Pour revenir aux Etats-Unis, et à l'énorme développement qu'a pris l'industrie du fer et de l'acier, nous ferons bien de considérer que cette industrie y occupe plus

d'ouvriers que toute autre industrie américaine, qu'on y a payé l'année dernière en salaires $122,710,193, que la valeur totale de la production s'y est élevée en 1900 à $835,759,034, et que plus d'un tiers de cette production a été absorbé dans la construction de rails, wagons, locomotives, ponts, édifices et machines électriques. J'ai préparé un tableau indiquant les importations de fer et d'acier au Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1902, et bien qu'il soit toujours ennuyeux de citer des chiffres, je viens demander à la Chambre de bien vouloir me prêter toute son attention, et je donnerai ensuite le résultat total des chiffres contenus dans les relevés officiels.

Pendant l'année expirée le 30 juin 1902, les importations de fer et l'acier du Canada, en tonnes de 2,000 livres, et provenant directement des hauts-fourneaux et des laminoirs, ont été les suivantes :

| | Tonnes de 2,000 liv. | Valeur en dollars. |
|---|---|---|
| Fer en gueuse | 40,014 | 585,803 |
| Débris de fonte | 3,048 | 39,958 |
| Débris de fer forgé, massoques et semelles | 55,761 | 938,941 |
| Rails | 130,602 | 2,953,230 |
| Tringles | 92,919 | 3,593,851 |
| Feuilles de toute sorte, fer blanc | 63,390 | 3,385,208 |
| Barres (rondes, plates et petites sections, etc.) | 62,441 | 2,549,669 |
| Tôle | 30,301 | 905,183 |
| " universelle | 3,593 | 101,682 |
| " agricole | 2,336 | 178,704 |
| Tuyaux et conduits, tubes de chaudières, etc., excepté tuyaux de 2½ pouces de diamètre et au delà, pour opérations minières | 12,071 | 841,670 |
| Structures, etc | 28,011 | 789,644 |
| Feuillard | 2,080 | 96,728 |
| Tôle de navires, cornières, etc | 1,786 | 70,707 |
| Lames de mer et d'acier | 16,195 | 496,130 |
| Totaux | 544,548 | $17,527,108 |

Observation.—Total des importations de fer et d'acier, et d'articles en fer et en acier pendant les années expirant le

| | |
|---|---|
| 30 juin 1902 | $33,681,625 |
| " 1896 | 10,478,052 |
| Augmentation | $23,478,573 |

Ainsi, nous avons importé au Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1902, 544,548 tonnes de fer et acier mou manufacturé, représentant une valeur de $17,527,108. En outre, je crois que la consommation totale, au Canada, est de quelque chose comme 800,000 tonnes, de sorte que nos importations, pour l'année expirée le 30 juin 1902, représentent environ les deux tiers de la consommation totale. D'autre part, si nous comparons nos importations totales de fer et d'acier manufacturé et non manufacturé, en 1896 et en 1902, nous constatons qu'alors que nous importions en 1896 pour $10,203,052, ces importations de fer et d'acier n'ont pas représenté moins, en 1902, que $33,681,625, soit une augmentation, pour ces six années seulement, de $23,478,573.

Eh bien ! M. l'Orateur, étant donné que nous avons au Canada toutes les ressources dont j'ai parlé, et que nous jouissons déjà d'une certaine protection pour cette industrie ; considérant aussi que le gouvernement a instituée, en 1899, tout un système de primes, comment se fait-il que l'industrie du fer et de l'acier ne soit pas actuellement au Canada dans un état plus florissant ? Je n'ai pas l'intention de donner l'historique d'aucune industrie en particulier ; je veux ici tout simplement rappeler qu'il suffit de jeter les yeux autour de nous pour conclure que notre industrie du fer est loin d'être aussi prospère que les honorables députés de cette Chambre appartenant aux deux partis, et qui ont à cœur les intérêts du pays, doivent désirer qu'elle le soit. A quoi attribuer cet état de choses ? La raison en est, je crois, tout d'abord, que nous vivons à côté des Etats-Unis, qui protègent âprement leurs marchés domestiques, qui possèdent des ressources inépuisables pour la production du fer et de l'acier et qui ont tiré de ces ressources tout le parti possible ; qui sont maintenant à la tête du monde entier pour la production du fer et de l'acier, et qui exercent sur le prix une telle influence qu'ils en sont arrivés, me dit-on, jusqu'à avoir la haute main sur le rendement du fer en Allemagne. Et nous, pendant ce temps-là, qu'avons-nous fait pour notre propre industrie ? Laissez-moi faire tout d'abord une comparaison. Laissez-moi comparer la protection que nous accordons à notre industrie du fer avec celle que les Etats-Unis accordent à leur propre industrie. En second lieu, laissez-moi comparer la protection accordée aujourd'hui à notre industrie du fer, avec celle que lui accordait le tarif établi par les conservateurs en 1894. Nous avons cet énorme pays, les Etats-Unis, tout à côté, possédant les ressources dont j'ai parlé. Nous avons là un pays qui possède un marché domestique de 75 ou 80 millions d'habitants, et qui protège son industrie du fer et de l'acier à un degré absolument hors de proportion avec tout ce que nous oserions demander pour la protection de notre propre industrie canadienne. Il ne saurait y avoir aucune divergence d'opinions là-dessus. Le très honorable leader du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) se proclame libre-échangiste, et il est heureux de s'affirmer comme tel, après avoir commencé sa carrière politique comme protectionniste. Je ne veux pas le chicaner là-dessus. Le très honorable ministre a parfaitement le droit de choisir la politique qu'il lui convient de suivre, mais ici il s'agit de s'entendre. Devons-nous, oui ou non, adopter une politique ayant pour objet de protéger et de développer notre industrie du fer ? C'est-là la question qui se présente à l'attention de ce gouvernement, et en proposant la résolution que je vais soumettre à la Chambre dans un instant, je n'ai pas l'in-

tention de rien proposer qui puisse être assimilé à une motion de blâme. Je me suis abstenu avec le plus grand soin d'y mettre le moindre mot de censure ou de blâme contre le gouvernement, et pour ce qui est des comparaisons que je fais au sujet des droits de douane, je désire qu'il soit parfaitement compris que le seul objet que je me propose est la production de l'industrie du fer du Canada, parce que je crois sincèrement que cette protection est nécessaire aux intérêts du peuple canadien, pris dans son ensemble.

En premier lieu, je désire faire la comparaison des droits imposés aux Etats-Unis sur le fer et l'acier entrant dans ce pays, et des droits imposés au Canada sur ces mêmes produits. Il ne faut pas oublier que l'industrie du fer et de l'acier, aux Etats-Unis, a un marché domestique de 75 ou 80 millions d'habitants, et que le développement industriel y est bien plus intense que nous ne pouvons espérer le voir devenir avant assez longtemps au Canada. On serait donc porté à croire que, si l'on veut voir cette industrie du fer et de l'acier se développer au Canada, nous devrions la pratiquer à peu près dans la même mesure qu'on a jugé à propos de le faire aux Etats-Unis. Mon honorable ami le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) nous a déjà dit, il y a quelques années, que si notre industrie du fer ne pouvait pas prospérer avec la protection que nous lui avions accordée, le mieux que nous pouvions faire c'était d'abandonner complètement cette industrie et celle de la houille, pour nous livrer exclusivement à la culture des p mmes de terre et autres denrées agricoles. Mais je ne crois pas, cependant, que mon honorable ami soit encore aujourd'hui du même avis. J'ai déjà cité les remarques qu'il a faites en 1897 et 1899, remarques quelque peu différentes de celles dont je viens de parler et qui ont été prononcées en 1887, et j'ai l'espoir que le ministre des Finances est toujours comme en 1897 et 1899, du même avis au sujet de l'importance de l'industrie du fer au Canada. Cela étant, et mon très honorable ami, le premier ministre, étant aussi là-dessus du même avis—car le ministre des Finances a parlé alors au nom du gouvernement—voyons donc quelle sorte de protection nous avons établie en ce pays, comparativement à celle qui a pu développé dans de si énormes pr portions ces grandes industries du fer aux Etats-Unis.

Le tarif des Etats-Unis, surtout celui du fer et de l'acier, est un instrument très complexe, ayant nécessité beaucoup de réflection, et il n'a pas toujours été facile de le comparer avec le tarif canadien. Mais sous certains rapports, au moins, cette comparaison est possible, et je vais indiquer à cette Chambre en quoi consiste la différence entre les droits que l'on a jugé être nécessaires aux Etats-Unis, et ceux que nous accordons nous-mêmes pour protéger cette grande industrie canadienne.

M. BORDEN (Halifax).

| | Canada. | Etats-Unis. |
|---|---|---|
| Fer en gueuse et rebuts de fonte. | $2.50 par ton. | $3.75 par ton. |
| Massiaux et billettes.. | $2.00 " | $6.00 " |
| Rebuts de fer forgé ... | $1.00 " | $3.57 " |
| Rails de tramway, etc. | 30 p.100=$7.50 par tonne. | $7.00 " |
| Rails..... | En franchise.. | $7.00 " |
| Tringles de fer..... | " .. | $8.00 et au delà. |
| Fil barbelé ... ..... | " .. | 1¼c. par liv. et au delà. |
| Fil galvanisé..... | " .. | 1¼c. " |
| Fil à ressorts ..... | " .. | 1¼c. " |
| Fil à clôtures..... | 15 p. c. =$10.80 par tonne. | 1¼c. par liv.= $25 par ton. |
| Fil recouvert ..... | 30 p. 100..... | 45 p. 100. |
| Fil, N.O.P..... | 20 p. c. =$10.80 | 1¼c. par liv. $25 par ton. |
| Fil pour navire. ..... | En franchise.. | " |
| Tôle du Canada, fer de Russie, feuilles galvanisées, etc..... | 5 p. 100=$2.63 par tonne | $18 par tonne et au delà. |
| Feuilles n° 17 et au-dessous. | 5 p. 100=$2.55 par tonne. | $14 " |
| | 5 p.100. =255 par tonne. | $14 " $30 " $6 et $10 p.ton. |
| Feuilles gaufrées ..... | 30 p.100=$8.46 par tonne. | et au delà. $10 par ton. |
| Fer blanc (feuilles).... | En franchise.. | et au delà. |
| Billets et ressorts plats | " .. | $6 et $10 par ton. et au delà |
| Ressorts à boudin.... | " .. | $10 par ton. et au delà. |
| Acier pour moulin à vent..... | En franchise.. | $10 par tonne et au-delà. |
| Acier de moins de ½ pouce de diamètre. | " .. | $12 " |
| Barres d'acier ..... | $7 par tonne.. | $12 par tonne. |
| Arb.de couche en acier et pièces forgées... | 30 p.c ..... | Arb.de couch., 45 p. 100; p. forg.,35p.100 |
| Acier en saumon et coussinets..... | $8 par tonne.. | $8 par tonne. |
| Acier d'angles de moins de 35 livres par verge . .. ..... | $7 " | " |
| Plaques..... | $7 " .. | $10 par tonne et au-delà |
| " épaisseur d'au moins ¼ de pouce .. | 10 p.c. =$2.93 par tonne. | $10 " |
| Tôle universelle ou bords laminés ..... | 10 p.c. =$2.83 par tonne. | $10 " |
| Tôle agricole..... | 5 p.c. =$3.80 par tonne. | $10 " |
| Lames de fer et d'acier pour tuyaux... .... | 5 p.c. =$1.50 par tonne. | $10 " |
| Tubes de chaudières .. | 5 p.c. =$3.75 par tonne. | $40 " |
| " de moins de 2 pouces de diamètre.. | 35 p.c. =$22.75 par tonne. | $40 " |
| Tubes N.O.P ..... .... | 30 p.c .. .... | 35 p.c. |
| " (article 617).... | En franchise.. | $40 par tonne. |
| " de plus de 2 pouces de diamètre.. | 15 p.c. =$9.60 par tonne. | $40 " |
| Cornières, tés, barres, etc., pesant plus de 35 liv. par verge linéaire ..... | 10 p.c. =$2.85 par tonne. | $10 " |
| Feuillard, n° 18 et au-dessous.. ..... | 5 p.c. =$2.30 par tonne. | $12 par tonne et au-dessus. |

Il ressort donc de ce tableau que, dans presque chaque article ou au moins dans chaque article important de leur loi fiscale, les Etats-Unis donnent à l'industrie nationale des aciéries une mesure de protection bien supérieure à celle que nous accordons à l'industrie nationale similaire au Canada.

En 1899, je le sais, le gouvernement a présenté certaines résolutions tendant à venir en aide à l'industrie du fer et à stimuler son développement au pays. J'ai déjà fait allusion aux paroles prononcées par le ministre des Finances, dans cette circonstance, lorsqu'il s'étendait sur l'importance de cette industrie. On accorda alors une prime à la fabrication du fer sous certaines formes en raison de l'abaissement important qu'on avait fait subir au tarif en 1897. Le ministre des Finances en annonçant alors la prolongation de délai accordée aux primes, allégua comme motif de cette initiative l'importance de donner un vif essor à l'industrie nationale du fer et cela sous forme de compensation pour l'abaissement qu'on avait fait subir en 1897 aux droits imposés sur le fer par la loi fiscale de 1894. Je ne sais si la Chambre se rend compte de toute l'importance de cette réforme fiscale, et en pareilles circonstances, je crois utile de lui présenter un tableau statistique qui fera ressortir l'énorme abaissement que le tarif de 1897 fait subir aux droits protecteurs de cette industrie imposés par la loi fiscale de 1894.

Faisons, en passant, une observation : c'est que, bien que ce régime des primes accordées à la fabrication nationale du fer et de l'acier, ici ou ailleurs, puisse temporairement stimuler cette industrie et lui imprimer quelque essor, je dois dire qu'à mon avis, si nous tenons à l'établir sur une base solide et durable, il ne suffit pas de lui accorder des primes, mais il faut, en outre, établir un régime protectionniste qui assure à nos producteurs nationaux le marché domestique.

Des VOIX : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Je ne sais si le ministre des Finances se range à mon sentiment à cet égard, après avoir mis en vigueur ce régime des primes. Je vois le ministre du Commerce esquisser un sourire, mais ce sourire est provoqué sans doute par le souvenir de ses vieilles théories libre-échangistes qui hantent encore son cerveau. Quoi qu'il en soit, voici l'alternative qui se dresse devant nous; le relèvement des droits protecteurs de l'industrie du fer et de l'acier s'impose, ou bien, pendant nombre d'années, elle périclitera, à moins que nos producteurs n'aient la haute main sur le marché domestique, ce qui ne peut se réaliser que par le relèvement important des droits protecteurs. Voici le tableau comparatif des droits imposés par la loi fiscale de 1894, sous le régime conservateur et de ceux stipulés par le tarif établi par le ministre des Finances en 1897.

| | Tarif de 1894. | Tarif de 1897. | Diminution. |
|---|---|---|---|
| Fonte en gueuses | $4 par tonne | $2.50 par tonne | $1.50 |
| Débris de fonte | $4 " | $2.50 " | $1.50 |
| Massiaux et billettes | $5 " | $2 " | $3.00 |
| Rebuts de fer forgé | $4 " | $1 " | $3.00 |
| Barres d'acier | $10 " | $7 " | $3.00 |
| Acier en saumon et coussinets | $10 " | $8 " | $2.00 |
| Acier en bandes | $10 " | $7 " | $3.00 |
| Plaques | $10 " | $7 " | $3.00 |
| Arbres de transmission et forgeages en acier | 35 pour 100 ou pas moins que $15 par tonne. | 30 pour 100 ou $10 par tonne. | 5 pour 100 ou $5 par tonne. |
| Acier d'angles, pas moins que 35 livres par par yard courant | 35 pour 100 ou pas moins que $10 par tonne. | $7 par tonne | $3.00 |
| Plaques, pas moins d'un ¼ de pouce d'épaisseur | 12½ pour 100 | 10 pour 100 | 2½ pour 100. |
| Tubes pour chaudières | 7½ " | 5 " | 2½ " |
| Fer et acier, d'angles, à T, en poutrelles, etc., pesant moins que 35 livres par yard courant | 12½ " | 10 " | 2½ " |
| Plaques en acier, laminées | 12 " | 10 " | 2 3/4 " |
| Fil métallique, à ronces artificielles | ¾ " | Exempt | ¾ " |
| Fil galvanisé pour clôtures | 20 " | " | 20 " |

On le voit, il y a de très notables écarts entre ces deux tarifs ; car sur quelques articles, l'abaissement des droits protecteurs est des trois quarts ; tandis que sur d'autres, il est de vingt-cinq à cinquante pour cent. Le ministre des Finances espérait, sans doute, que le régime des primes qu'il inaugura en 1899 remplacerait cette protection, et que l'industrie du fer au Canada continuerait à se développer, comme elle l'avait fait par le passé. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne saurais me ranger à cet avis. Le régime des primes, établi par le ministre et qui expirera en 1905, n'a pas imprimé à cette industrie une impulsion comparable à l'essor que lui avait donné le tarif de 1894.

En outre, en annonçant, l'année dernière, dans le comté d'Yarmouth, N.-E., que ce régime ne se prolongerait pas au delà de l'année 1905, il lui a porté un coup très sensible ; car comme le délai fixé pour le paiement de ces primes doit expirer à la fin de 1905, et que, par suite de l'abaissement considérable de droits en 1897, la protection accordée à la fabrication du fer est fort minime, relativement à celle dont l'industrie similaire jouit aux Etats-Unis, il n'est pas étonnant que cette industrie nationale ne soit pas actuellement dans une situation bien florissante.

Voici un tableau indiquant quelques-uns des articles importés au pays, l'année dernière, en franchise douanière :

| | Valeur. | Quantité. |
|---|---|---|
| Tiges à fil métallique.... | 55,182 tonnes. | $1,523,792 |
| Fil métallique, à ronces artificielles.... .. .. .. | 16,469 " | 826,846 |
| Fil galvanisé.. .. .. .. .... | 14,854 " | 548,185 |
| Fer blanc.. .. .. .. .. .... | 27,207 " | 1,528,655 |
| Billettes et acier plat pour ressorts.. .. .. .. .... | 3,681 " | 119,309 |
| Acier pour moulins à vent | 3,305 " | 153,114 |

Pourquoi ne donnerait-on pas une protection suffisante à l'industrie du fer et de l'acier ? Si nous lui accordons la protection voulue, eu égard à nos matières premières et aux ressources du pays, est-ce que cette protection aurait pour effet de provoquer le relèvement des prix de ces articles au pays ? Eh bien ! étudions un instant les enseignements qui se dégagent du passé, à cet égard. Nous avons exempté de droits la ficelle d'engerbage et le fil métallique à ronces artificielles ; nous avons aussi dans une certaine mesure, dégrevé le pétrole, et cependant ces articles commandent aujourd'hui au pays un prix supérieur à celui en vogue, sous le régime fiscal des conservateurs. Jetons un coup d'œil sur l'histoire des Etats-Unis. Il y a trente ans, les rails d'acier y étaient cotés à $112 la tonne, tandis qu'en 1902, ce prix était tombé à $28 ; le prix de la fonte en gueuse, de fonderie n° 1, de $48 la tonne qu'il était est de $22.19; le fer en barres laminées, coté à $97.63 la tonne autrefois, n'obtient plus que $47.79 ; le prix des clous, fabriqués à la machine, de $4.92 est tombé à $2.29, et ainsi en est-il de tous les articles en fer et en acier. Comptant sur la concurrence, l'esprit de propres et l'habileté de nos hommes d'affaires, ne sommes-nous pas en lieu d'espérer le même résultat ? Jetons un coup d'œil autour de nous et voyons quelles sont les industries qui ont prospéré ici. Je le demande aux messieurs de la droite; parmi toutes nos industries nationales qui ont bénéficié d'une légitime mesure de protection, en est-il une seule pour les produits de laquelle le consommateur ait eu à payer un prix illégitime ? J'ai étudié quelque peu la question ; je suis allé aux renseignements sur toutes nos industries qui doivent leur développement au régime protectionniste, et sur les prix des articles fabriqués, et j'ai constaté que le prix payé par le consommateur, loin d'être exagéré est maintenue à son taux légitime par la concurrence même que se font nos fabricants. Il n'y a donc pas lieu d'appréhender de fâcheuses conséquences pour le pays, si nous accordons à notre industrie du fer et de l'acier une mesure de protection suffisante. Le gouvernement peut donc en toute sécurité, rendre à cette industrie la protection dont elle jouissait autrefois.

En étudiant cette question, qui s'impose à ses plus vives préoccupations, le gouvernement pourrait même se demander s'il ne convient pas, dans l'intérêt du pays dans son ensemble, de relever les droits stipulés par la loi fiscale de 1894, au moins sur quelques articles. Je dois ici réparer une omission que j'ai faite, en donnant cette liste d'articles frappés de droits minimes ou exempts : c'est que ces droits s'appliquent quelque lois à des articles importés au pays dans un but de fabrication. Il en est ainsi de deux ou trois articles que j'ai portés au tableau, et si je rappelle le fait, c'est afin que le ministre des Finances ou le leader de la Charmbre ne supposent pas que j'ai une conception erronée de la nature des droits dont ces articles sont frappés.

L'étude de cette question s'impose d'urgence au gouvernement, s'il ne l'a pas déjà fait. J'aurais volontiers consenti à laisser cette motion en suspens jusqu'à une date ultérieure, si le gouvernement l'eût désiré ; mais, comme je n'ai reçu aucun avis de ce genre, il est de mon devoir de poursuivre ma tâche. Si je propose cet amendement, ce n'est pas que je veuille créer des ennuis au cabinet ; non, mais je suis convaincu, dans mon âme et conscience, que, dans l'intérêt même du pays et de notre grande industrie du fer et de l'acier, à laquelle se rattachent les intérêts et les fortunes de tant de familles, il est urgent d'accentuer davantage la protection dont jouit cette industrie. Toutefois, j'en conviens, en remaniant la tarification du fer et de l'acier, le gouvernement devrait tenir compte de nos autres industries nationales, et remanier aussi les droits dont sont frappés maints articles dans la fabrication desquels il entre du fer et de l'acier.

Quant à nous, membres de l'opposition, ce remaniement général du tarif n'est pas fait pour nous effrayer ; et si le gouvernement, voulant protéger davantage l'industrie du fer et de l'acier, juge à propos de remanier les droits des articles dans la fabrication desquels il entre du fer et de l'acier, nous lui donnerons très volontiers notre concours, et notre entier appui est acquis d'avance à toute proposition tendant à accorder à ces industries la mesure de protection que réclament nos intérêts nationaux. Eu égard à la situation actuelle du pays et à l'importance de cette industrie, quand bien même une réforme sérieuse du tarif entraînerait la prolongation de la session, le parlement ferait acte de sagesse en se mettant à l'œuvre sans retard. L'avenir des foyers d'une population ou-

M. BORDEN (Halifax).

vrière de dix à quinze milles âmes tient peut-être à l'initiative que prendra le gouvernement. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ouest, une industrie de grande importance peut péricliter. La Chambre se rend bien compte du coup terrible porté, non seulement à l'industrie nationale du fer et de l'acier, mais de tout le pays, si les capitaux, engagés dans cette exploitation par le passé, se trouvaient tout à coup immobilisés par le chômage forcé de cette industrie ? On ne saurait s'exagérer les conséquences de ce désastre au point de vue de nos intérêts nationaux et de la situation financière du pays. Voilà pourquoi j'affirme que, quand bien même l'amendement proposé nécessiterait le relèvement du tarif dans le sens protectionniste en faveur de cette industrie et entraînerait un remaniement général du tarif, le parlement ferait œuvre fort utile, cet été, en se consacrant à cette tâche. Tout député qui comprend la gravité de la situation ne saurait hésiter à faire le sacrifice de ses aises et de son temps, et à demeurer ici un peu plus longtemps, afin d'assurer à cette industrie la mesure de protection que réclament les intérêts du pays. Par conséquent, afin de ne pas faire perdre à la Chambre un temps précieux, et dans l'espoir que le gouvernement consentira à accorder à l'industrie du fer et de l'acier la protection dont elle a besoin, dans le sens demandé par cette résolution qui nous est inspirée par les plus chers intérêts du pays, j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après " que " dans la motion proposée soient biffés et qu'on y substitue ce qui suit :—

Cette Chambre est d'avis que le tarif des droits des douanes doit accorder aux industries du fer et de l'acier une protection qui non seulement assure à nos producteurs et fabricants nationaux le marché domestique pour les articles produits et fabriqués au pays, mais assure, en outre, le développement et la stabilité de la fabrication au pays même, des articles de fer et d'acier qui s'importent aujourd'hui en grande quantité des autres pays.

Et qu'il importe de remanier le tarif actuel des droits de douane dans ce sens.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : M. l'Orateur, si j'estimais utile d'engager avec l'honorable chef de l'opposition une discussion de longue haleine, force me serait de critiquer certaines affirmations qu'il s'est permises et certaines conclusions qu'il a formulées. Toutefois, je me garderai de dire que tout soit matière à critique et à censure dans son discours. Au contraire, j'y trouve du bon, et même des choses qui commandent mon respect et mon admiration. Entre autres, les excellentes paroles qu'il a empruntées au discours du ministre des Finances. Il est une autre partie de ce discours qui appelle toute mon approbation, toute ma gratitude et je tiens à en remercier ici même l'honorable député. Sept années durant, soit dans cette enceinte législative soit à la tribune populaire, ces messieurs de la gauche n'ont cessé de répéter que le gouvernement du jour a emprunté à ses prédécesseurs le vieux régime fiscal, l'ancienne politique nationale ; puis, de l'Atlantique au Pacifique, ils ont proclamé que nous n'avons fait subir à l'ancien tarif aucune modification importante. Eh bien ! en présence de cette attitude et de ces déclarations répétées par les membres de la gauche je dois l'avouer, ce n'est pas sans une vive satisfaction que j'ai prêté l'oreille aux paroles de l'honorable député qui vient aujourd'hui déclarer en plein parlement, en s'appuyant sur la statistique élaborée qu'il nous a lue, que, en ce qui concerne cette grande industrie nationale du fer et de l'acier, la base même de tant d'autres industries, nous avons non seulement abaissé le tarif, mais que nous lui avons fait subir d'énormes dégrèvements. Voilà, M. l'Orateur, un aveu d'une immense portée ; et ce seul aveu rachète, à mes yeux, la perte d'un temps précieux qu'il a consacré aujourd'hui à une démonstration pour le moins inopportune. Aussi bien, en présence de cette nouvelle attitude et de cette rétractation des opinions erronées du passé, pour me servir d'un euphémisme, j'ai le devoir de remercier l'honorable député, d'avoir rétabli les faits sous leur jour véritable.

M. R. L. BORDEN : Je mets le ministre au défi de citer une seule de mes paroles qui soit en contradiction avec ce que je viens d'avancer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député, à mon avis, n'a pas plus droit qu'un autre de revendiquer le monopole de l'infaillibilité. Je le répète, si j'étais d'humeur à engager une discussion approfondie sur la question, force me serait de passer au crible de la critique plus d'une opinion exprimée par l'honorable député, et de contester la justesse de plus d'une de ses conclusions. Je m'en garderai bien, toutefois, puisque, dans le moment, pareil débat serait inopportun et inutile. L'honorable député croyait peut-être que nous le prierions de retirer sa résolution. Nous ne le désirons nullement, puisqu'il l'a présentée, qu'il en prenne toute la responsabilité. Quant à savoir si elle est opportune ou non, c'est à lui de décider la chose. A notre avis, elle est inopportune. On a imputé à crime au gouvernement du jour une foule de choses ; mais c'est la première fois que j'entends un député nous reprocher d'avoir manqué de générosité et de libéralité envers l'industrie du fer et de l'acier. Parfois, on nous a reproché d'avoir fait preuve de trop de générosité à l'endroit de cette industrie et quelquefois, j'ai entendu formuler ce reproche : Que ne faites-vous pour nous ce que vous faites pour l'industrie du fer et de l'acier ? L'accusation portée aujourd'hui contre nous a certainement le mérite de la nouveauté. L'honorable député le sait, les résolutions relatives à la loi fiscale que nous avons présentées à la Chambre n'ont pas encore subi leur épreuve définitive ; et je lui ai fait observer que la dis-

cussion d'usage sur ces résolutions nous fournirait la meilleure occasion de débattre toutes ces questions d'ordre fiscal. Il n'a pas voulu se ranger à mon avis, préférant présenter sa résolution, à titre d'amendement au budget des dépenses. Il a jugé bon de la présenter sous cette forme, qui est toujours considérée comme la proposition d'un vote de déchéance. Ceux que ont à cœur l'intérêt de l'industrie du fer et les intérêts du pays lui-même ne sauraient, j'en suis convaincu, donner leur appui à l'honorable député ni l'approuver d'avoir provoqué pareil débat aujourd'hui. Bref, puisque l'honorable député a voulu présenter sa résolution sous cette forme, au lieu de suivre la pratique d'usage et d'attendre l'heure où s'engage les débats je l'avoue, il use d'un droit incontestable ; sur les questions d'ordre fiscal, bien que puis que, dis-je, il aprésenté sa résolution en temps inopportun et de façon à nécessiter un vote affirmatif ou négatif, je dois demander à la Chambre de considérer cette motion à titre de proposition de déchéance et de la repousser.

M. C. A. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, je regrette que le ministre des Finances ait jugé à propos d'envisager la motion du chef de l'opposition sous un pareil jour. Il a, sans doute, consulté en cela les seuls intérêts du cabinet. A mon avis, toutefois, le gouvernement dont le ministre est l'organe aujourd'hui, ne devrait pas se montrer trop chatouilleux à l'endroit de questions d'étiquette parlementaire, lorsqu'il s'agit d'une question de souveraine importance pour le pays. Après avoir adopté cette attitude, le ministre des Finances, au lieu d'apporter une réponse convenable au discours si logique et si empreint de modération, prononcé par le chef de l'opposition, a recours à l'arme favorite des cabinets : il étouffe la discussion et fait appel à la majorité de la Chambre, afin de donner le coup de grâce au débat pour le moment. Au dire du ministre, le chef de l'opposition aurait fait ici rétractation publique de l'accusation formulée par l'opposition contre le gouvernement du jour, d'un bout à l'autre du pays, quand elle lui a reproché d'avoir emprunté à ses prédécesseurs l'ancien régime protectionniste. Or, me semble-t-il, il eût été convenable d'apporter une réponse un peu plus élaborée à cette partie du discours du chef de l'opposition, qui, prétend-il, lui a causé une si vive satisfaction. Au lieu de mettre la Chambre et le pays dans ses confidences et de nous parler à cœur ouvert, il a préféré suivre la tactique favorite de son chef, le premier ministre actuel, quand il se trouve acculé dans quelque impasse : alors il opère sa retraite dans les lignes de Torres Vedras.

La question soulevée par le chef de l'opposition, on n'en saurait douter, est d'une haute importance. Or, le ministre des Finances, organe du gouvernement aujourd'hui, a pris une attitude fort regrettable : il invite tout simplement ses partisans à fermer l'oreille aux observations adressées au cabinet ; il leur dit de faire abstraction de toute considération touchant la prospérité de notre industrie du fer ainsi que des autres industrie nationales et de ne tenir compte que des intérêts et du bien-être du gouvernement du jour. Cette dernière considération est sans doute d'un grand poids, aux yeux des députés de la droite ; mais aux yeux du pays, elle ne saurait soutenir la comparaison avec cette question des industries nationales qui touche aux plus chers intérêts du pays, à son progrès, à sa prospérité et à son bien-être.

Le chef de l'opposition a démontré qu'il est absolument essentiel au développement de l'industrie du fer et de l'acier, que le gouvernement adopte un système différent de celui qu'il a suivi jusqu'ici; et à cette démonstration il n'y a rien à ajouter, car il semble avoir épuisé le sujet. A l'argument formulé par les conservateurs, tant dans cette Chambre qu'au dehors, que le gouvernement ne fait qu'appliquer l'ancien régime protectionniste, le ministre des Finances a cru apporter une réponse victorieuse, en citant le fait que le chef de l'opposition avait signalé nombre d'articles du tarif relatifs à l'industrie du fer et autres industries similaires dont les droits ont été abaissés par le gouvernement du jour. Le ministre a glissé rapidement sur ce sujet, et cela pour d'excellentes raisons. Il est un autre argument connexe, formulé par le chef de l'opposition, auquel le ministre n'a pas répondu : c'est que le gouvernement n'a pas réellement diminué la protection accordée par le Canada à notre industrie du fer; car, s'il a abaissé les droits protecteurs de cette industrie stipulés par la loi fiscale, il lui a accordé ample compensation, par les primes qu'il a établies en faveur de la fabrication du fer. Le ministre des Finances et son collègue, le ministre des Douanes, ont beau faire de la statistique, il leur est impossible de démontrer que le gouvernement actuel ait fait subir au tarif dans son ensemble des abaissements de droits aussi importants que ceux réalisés par le gouvernement conservateur. Cette réduction de droits n'est guère plus d'un pour cent et ne saurait soutenir la comparaison avec celle effectuée par le ministre des Finances, sous l'ancien régime conservateur. Par conséquent on peut donc affirmer que le régime fiscal actuel, dans son ensemble, sauf quelques modifications et remaniements, n'est que l'ancienne politique nationale, l'ancien régime protectionniste, et si le chef de l'opposition et quelque autre député de la gauche ont réellement fait cette affirmation, on ne saurait lui opposer de dénégation victorieuse et leur démonstration subsiste encore dans toute sa force.

Ce n'est pas, du reste, que nous imputions la chose à crime au gouvernement actuel, et ses partisans. Nous avons bien critiqué leur manque de logique, leurs variations; nous leur avons bien dit que la loi fiscale

présentée par le cabinet en 1897 ne répondait pas à l'idéal des sincères partisans du libre-échange qui les ont portés au pouvoir en 1896; mais nous n'avons jamais songé à leur en faire un reproche. De fait, si l'opposition a jamais trouvé matière à félicitations et à louange dans la conduite du gouvernement, c'est bien dans le fait qu'il a pris cette attitude et qu'il y a persévéré. Le meilleur titre du gouvernement à la gratitude et à l'appui du peuple canadien, celui qu'il peut faire valoir avec plus de succès, qu'à son avènement au pouvoir, il a décidé de rester fidèle aux institutions du pays au lieu de les bouleverser de fond en comble en renversant le régime fiscal établi par les conservateurs. Or, quelle est la situation actuelle ? Tout en tenant compte au gouvernement de son attitude louable, et tout en félicitant le pays de ce que le cabinet a pris cette attitude, nous affirmons qu'en raison des changements survenus dans la situation industrielle dans le monde entier, et surtout au Canada, il est du devoir de ceux qui sont préposés à l'administration d'un pays, de ne pas piétiner sur place mais d'étudier le mouvement du commerce mondial, ainsi que la concurrence contre laquelle nos industries nationales doivent lutter, et de faire subir de temps à autre à notre régime fiscal les remaniements voulus, afin d'assurer à ces industries la protection dont elles ont besoin.

Parmi tous les pays où l'industrie du fer a pris les plus grands développements, il n'en est pas un seul qui ait atteint cette position, sans que l'état ne soit venu en aide à cette industrie; voilà une assertion parfaitement conforme à la vérité des faits et qu'il est facile de vérifier. Ces messieurs de la droite ne cessent de nous signaler l'exemple de la mère patrie, à titre de pays de libre-échange. En 1896, dans les harangues prononcées à la tribune populaire, ils affectaient de citer cet exemple aux électeurs, leur promettant d'inaugurer un régime fiscal calqué sur celui en vogue en Grande-Bretagne, car leur système, dans le sens formulé par les orateurs et les journaux du parti, se résument à un tarif de revenu ou de douane fiscale analogue à celui en vigueur dans la mère patrie. Or, voyons quel enseignement se dégage des faits relatifs à l'industrie du fer en Grande-Bretagne. Depuis cinquante ans, cette industrie fonctionne sous le régime du libre-échange ; or, a-t-elle fleuri et prospéré sous ce régime ? De la statistique citée ici aujourd'hui même par le chef de l'opposition il ressort clairement que ce pays libre-échangiste par excellence, qui aspire en même temps au premier rang comme pays industriel, est virtuellement stationnaire aujourd'hui, et en ce moment voilà que l'homme politique anglais le plus en vue demande au peuple de remettre à l'étude son régime fiscal; il lui signale une voie qu'il juge meilleure et lui propose d'adopter un tarif qui le mettra en mesure de concurrencer victorieusement les grandes nations.

Il est facile de prouver que c'est sous le régime protectionniste que l'Angleterre a atteint le haut rang qu'elle occupe dans le monde industriel, dans la fabrication du fer. Ai-je besoin de rappeler ici au ministre des Finances qu'à une époque peu lointaine, le fer de la Suède et des autres contrées européennes, importé en Angleterre, était frappé d'un droit de £20 la tonne ? Faut-il lui dire que, dès 1660, sous Charles II, le tarif était si compliqué qu'il y figurait soixante-cinq chefs différents dans les tableaux relatifs au fer, comprenant des centaines d'articles frappés de droits de plus de 100 pour 100 ? Dois-je ajouter que bien souvent le gouvernement anglais prohiba l'importation d'articles en fer, et que pendant longtemps il défendit l'exportation du fer, et cela afin que les maîtres de forge anglais ne manquassent point de matières première ? Ces messieurs de la droite ignorent-ils donc que l'objectif du gouvernement était non seulement de développer et de stimuler la fabrication du fer, surtout sous forme de fer brut ou de fonte en gueuses, mais de développer cette fabrication au point de lui faire atteindre la forme la plus perfectionnée et la plus rémunératrice, sous laquelle il entre dans une foule d'usages de la vie industrielle moderne ? Et dès que l'Angleterre eut atteint cette haute situation, en tête de toutes les autres nations, pour la fabrication du fer, quand sa production eut dépassé celle de tous les autres pays collectivement, alors ces nations, témoins de l'abondante prospérité dont jouissait l'Angleterre, grâce à l'application de ce système, ces nations, dis-je, se mirent à l'œuvre pour s'assurer une part de cette prospérité qu'elles enviaient. Invariablement elles eurent recours au système même qui avait fait atteindre à l'Angleterre cette étonnante prospérité; c'est-à-dire, le régime protectionniste. Elles se réservèrent leurs propres marchés nationaux, elles relevèrent les droits de douane de façon à les rendre prohibitifs, et aujourd'hui l'Angleterre se voit exclure des marchés de toutes les grandes nations, ses concurrentes. Grâce à l'application de ce système, aujourd'hui l'Allemagne et la Belgique sont presque les égales de l'Angleterre pour la production du fer, tandis que les Etats-Unis la dépassent de beaucoup, sa fabrication étant presque double de celle de l'Angleterre.

La situation des Etats-Unis se rapproche beaucoup de la nôtre ; car, comme eux, le Canada est doté aussi d'énormes ressources naturelles contenant tous les éléments qui ont mis nos voisins en mesure de donner à cette grande industrie ses immenses développements. Or, les Etats-Unis n'ont pris rang parmi les pays grands producteurs de fer, que lorsque le gouvernement eut adopté le protectionnisme à outrance. Antérieurement à 1816 ou 1817, et à l'époque où les Etats-Unis faisaient partie de l'empire colonial de la Grande-Bretagne, bien que la mère patrie eût pour système de stimuler et de développer la production du fer brut dans les colonies, longtemps le fer des Etats-Unis fut

frappé d'un droit de £1 la tonne à son entrée en Angleterre, tandis que le fer des pays du nord de l'Europe acquittait un droit de £20 la tonne ; mais jamais le premier ne fut admis en franchise dans la mère patrie. On croirait peut-être qu'après la grande révolte des Etats-Unis et lorsqu'ils eurent conquis leur indépendance, l'industrie du fer donna signe de vie, et prit quelque développement, de nature à faire espérer qu'elle rivaliserait avec celle de la mère patrie ; mais, qu'on se détrompe. Ce ne fut qu'à l'époque de l'établissement de l'embargo vers 1809, alors que la Grande-Bretagne refusa d'envoyer ses marchandises aux Etats-Unis et suspendit l'intercourse, que l'industrie du fer commença à y donner quelques signes de vie. Alors, dans cette extrémité, forcés qu'ils étaient de produire leur propre fer, dans l'impuissance de se le procurer ailleurs, ils tentèrent leurs premiers efforts, firent de bien faibles démarches, sans guère réaliser de progrès dans la voie où ils marchent aujourd'hui à si grandes et merveilleuses enjambées. Or, vers 1816, les Etats-Unis, voulant stimuler la fabrication du **fer.** adoptèrent un régime de protection qui laisse bien loin en arrière tout ce qu'ont jamais tenté les gouvernements qui se sont succédé au Canada.

De 1816 à 1840 ou vers cette époque, le tarif du fer et de ses produits subit force modifications, remaniements et relèvements, si bien qu'à la fin les fabricants des Etats-Unis jouissaient de droits protecteurs oscillant entre 40 et 100 pour 100 ; cependant, leurs premières tentatives furent fort timides et très faibles, et ce ne fut qu'au bout d'un demi-siècle consacré à des mesures protectionnistes de ce genre, que l'industrie du fer se trouva assise sur une base stable et durable et qu'elle fut de taille à concurrencer l'Angleterre, l'Allemagne et les autres pays, grands producteurs de fer. Ainsi grâce à cette mesure de protection ; après avoir débuté, dans la carrière industrielle d'un pas si incertain, sans que rien ne fît prévoir le brillant avenir qui lui était réservé, ce pays à l'heure venue, quand l'immigration et le capital affluèrent au pays et que la stabilité du marché domestique fut assurée, devint le rival de la mère patrie et des autres pays, grands producteurs de fer, au point qu'aujourd'hui, comme le fait observer le chef de l'opposition, il tient le premier rang dans le monde industriel pour la production du fer. Le Canada est en bon lieu de compter sur un avenir aussi brillant, puisqu'il possède presque tous les éléments voulus pour cela. Nous n'avons, il est vrai, ni la forte population des Etats-Unis, ni leur magnifique marché domestique, ni leur vaste régime fiscal ; mais abstraction faite de ces conditions, on trouve réunis ici tous les facteurs essentiels au succès d'un peuple qui veut se livrer à cette exploitation industrielle.

Nous avons en abondance le minerai, la houille, la castine et notre climat se prête admirablement à l'exploitation de ces industries; de plus, l'honorable premier ministre et ses collègues admettront que les Canadiens possèdent toutes les qualités physiques et morales, la force, les talents d'adaptabilité nécessaires au développement de ces immenses travaux. Nous avons tout ce qu'il faut, sauf le nombre et une protection suffisante que le gouvernement pourrait nous donner et nous refuse.

Les intérêts en jeu doivent passer devant une simple question d'étiquette. Même en admettant que la résolution de mon honorable ami soit inopportune, hors de propos, l'impérieuse nécessité du moment fait un devoir au gouvernement de mettre de côté ces futilités de préséance, d'étiquette, de formalité pour accueillir avec empressement l'occasion qui lui est offerte de mettre fin à l'arrêt que subit le développement de l'industrie métallurgique au Canada et de prendre les mesures nécessaires pour placer le Canada au premier rang dans cette prodigieuse et merveilleuse industrie de la production du fer.

Mais en présence de l'attitude du gouvernement, il est inutile de discuter davantage. Si les partisans du gouvernement étaient prêts à contredire et à réfuter les arguments du chef de l'opposition et de ses amis nous pourrions espérer arriver à une solution, venir à une entente sur la meilleure ligne de conduite à suivre dans l'intérêt du pays. Mais ce n'est pas du tout l'attitude que prend le gouvernement. Il ne veut rien faire, il ne veut pas être dérangé. Nous sommes endormis; ce sommeil dure depuis des années, ne venez pas le troubler, semblent dire les ministres. De toutes les parties du pays, les industriels s'adressent au gouvernement, et ce dernier refuse obstinément d'agir. Il se tient dans l'attente d'un événement quelconque qui pourrait lui être favorable. Il est incapable de prendre une décision énergique et patriotique comme celle que nous lui proposons. Il ne s'agit pas ici d'une simple question théorique, puisque la solution en a été pratiquement démontrée dans tous les pays du monde, et je répète que dans les circonstances, le gouvernement a tort de se retrancher derrière une question d'étiquette et de repousser cette proposition sous prétexte qu'elle n'a pas été faite dans la forme convenable. C'est aujourd'hui le temps d'agir, puisque toutes les autres tentatives de l'opposition pour obliger le gouvernement à adopter un programme défini ont échoué. C'est le devoir de l'opposition d'exposer sa manière de voir et d'engager l'avenir de son parti comme elle le fait en ce moment, non seulement sur cette question de l'industrie métallurgique, mais aussi sur toutes les grandes questions et les grandes industries qui intéressent l'avenir du pays. Il serait beaucoup plus facile pour nous d'imiter la conduite du gouvernement, de le laisser agir à sa guise, de lui donner toute la latitude possible, d'attendre le moment où des amis indiscrets l'auront mis

M. BELL.

dans une impasse, et où les dissensions intestines l'auront réduit à l'impuissance, pour livrer l'assaut et tenter de le renverser. Mais ce n'est pas la règle que nous nous sommes tracée. Nous n'avons aucune hésitation à dire clairement quelle conduite le gouvernement devrait tenir, et nous voulons sincèrement qu'il la tienne; car cette conduite nous la croyons nécessaire à la prospérité du pays. Depuis que le parti conservateur occupe les banquettes de l'opposition, il n'a pas cessé un seul jour de faire preuve de sa bonne volonté à aider le gouvernement à soutenir nos industries et à maintenir la protection. Nous sommes sincères quand nous conseillons au gouvernement de ne pas se croiser les bras, de ne pas s'en tenir à ce qui a été fait, mais d'aller de l'avant et d'indiquer la route au peuple au lieu de se laisser conduire par lui. C'est le rôle d'un gouvernement de s'inspirer de circonstance pour découvrir la marche à suivre et d'y entraîner le peuple à sa suite. L'histoire des plus grands hommes d'Etat est là pour nous enseigner qu'il n'y a pas de danger à s'engager dans une politique hardie, active et énergique. Un gouvernement est tenu de faire savoir que c'est à lui qu'a été confiée la direction des affaires du pays, qu'il a un programme arrêté en matière fiscale et que ce programme a été conçu et est mis à exécution dans l'intérêt du pays et non dans celui du gouvernement.

Il est impossible de mettre en doute l'importance de cette question, non seulement pour le comté que j'ai l'honneur de représenter, mais pour toute la province de la Nouvelle-Ecosse. Cette province possède bien certaines ressources agricoles, mais sa prospérité, son avenir résident dans le développement de ses ressources industrielles. Notre seul espoir, si nous voulons lutter contre les merveilleux développements de l'ouest, réside dans les progrès de nos industries et nous voulons que cette industrie fondamentale de la production du fer soit encouragée et protégée à ses débuts jusqu'à ce qu'elle soit en état de soutenir la concurrence avec les grandes industries métallurgiques du monde.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable ministre des Finances traiter cette questi n si cavalièrement, car il en connaît l'importance pour la population des provinces maritimes et en particulier celle de Sydney. Il n'ignore pas que les intérêts d'Halifax et de Sydney qu'il doit avoir à cœur, repose non sur le maintien de cette industrie, mais sur son développement dans des proportions énormes. Quelles espérances n'avons-nous pas caressées en prévision de l'établissement de chantiers maritimes ? Que sont devenues les brillantes perpectives vers lesquelles les regards de notre population se tournaient depuis si longtemps ?

Cependant, l'honorable ministre vient dire aujourd'hui à cette population qu'il refuse de s'occuper d'une question qui l'intéresse à un si haut point. Et quelle raison donne-t-il pour expliquer son refus—car il n'en a donné qu'une ? Cette raison c'est que l'honorable chef de l'opposition a choisi un temps inopportun pour présenter sa résolution. La population des provinces maritimes intéressée aux progrès de cette industrie dont dépend sa prospérité ne se contentera pas d'un pareil opportunisme. Cet argument du ministre des Finances est peut-être suffisant pour ses partisans dans cette Chambre, mais il ne satisfera pas la population des provinces maritimes et je crois qu'il désappointera aussi la grande majorité des électeurs du pays.

L'honorable ministre des Finances aura de la difficulté à démontrer que cette résolution est inopportune. Depuis le jour où il a fait connaître au parlement et au pays, dans son exposé budgétaire, la politique fiscale du gouvernement, c'est toujours un temps opportun pour les députés de l'opposition de signaler au gouvernement en quoi cette politique est défectueuse et de travailler à la modifier si c'est possible. C'est le privilège et le devoir de l'opposition, en toute occasion, de travailler à amener le gouvernement à se désister d'une politique qu'elle croit funeste au pays, pour lui en faire adopter une qu'elle croit bonne. Ainsi, cette raison d'inopportunisme n'en est pas une.

L'honorable ministre des Finances peut avoir des raisons semi-diplomatiques ou confidentielles; ses relations avec quelques-uns de ses collègues sont peut-être de nature à rendre cette discussion inopportune ; ou a peut-être entamé des négociations dans une autre direction, mais la Chambre ne connaît rien de toutes ces raisons, et l'on voudrait que l'opposition les connût et choisît pour présenter son amendement le moment qui conviendrait le mieux à l'honorable ministre des Finances.

Va-t-on empêcher une discussion comme celle-ci, simplement parce que le ministre des Finances ou son chef jugent à propos de dire que le moment est inopportun pour discuter une question aussi importante ?

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BELL : Il y a peut-être du côté ministériel des députés qui s'opposent à la politique que préconise la résolution du chef de la gauche, mais dont l'opposition est basée sur des convictions et non sur une question d'opportunité. Il y avait autrefois dans les rangs du parti libéral des gens qui se proclamaient libre-échangistes, mais nous les voyons toujours voter en faveur du gouvernement, qui n'est pas un gouvernement libre-échangiste. Peut-être aussi se trouve-t-il parmi nos honorables adversaires des gens disposés à accorder peu d'importance à ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition au sujet des progrès énormes obtenus par l'Angleterre, par l'Allemagne, par la Belgique et les Etats-Unis qui se sont disputé l'honneur d'être tour à tour la première nation du monde, dans l'indus-

trie du fer. Ces mêmes députés sont peut-être aussi d'opinion de mettre de côté, comme étranger à la question, le fait que les Etats-Unis, au lieu de nous ouvrir leurs marchés, nous en excluent et ont adopté une politique de protection élevée, adéquate, efficace, qui est la seule qui ait jamais donné la suprématie commerciale ou industrielle à une nation.

Plusieurs VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. KENDALL : Je félicite l'honorable chef de l'opposition de la modération avec laquelle il a saisi la Chambre de cette question importante, mais je n'en suis pas moins convaincu que sa motion est inopportune. J'ai été mis à même de savoir ce qui se passait, non seulement depuis quelques jours, mais aussi depuis quelques semaines. Je sais que cette question est d'une importance vitale pour l'industrie du fer, et je sais aussi que cette industrie se trouve dans des conditions telles qu'il faudra bientôt s'en occuper.

L'honorable député de Pictou (M. Bell) nous a parlé de l'industrie du fer aux Etats-Unis depuis ses humbles débuts jusqu'à ses proportions gigantesques actuelles. Il nous a dit que ce n'est qu'après l'adoption d'un tarif très élevé que cette industrie s'est développée. Je le reconnais ; mais il admettra lui aussi que les premiers établissements métallurgiques ont été installés sur les bords de l'Atlantique dans des conditions anormales. Le tarif n'a pu les sauver et il n'en reste plus même de traces aujourd'hui. Ce n'est que lorsque l'industrie métallurgique des Etats-Unis s'est dirigée vers l'ouest, là où le fer, le charbon et la chaux étaient à proximité, qu'elle a commencé à prospérer. Pittsburg et Alabama sont devenus les grands centres de cette industrie que l'on vante tant. Les orateurs de la gauche qui ont discuté cette question n'ont pas tenu compte de ce fait.

L'honorable député de Pictou nous dit aussi que c'est sous le régime de la protection que l'industrie du fer a fait de grands progrès en Angleterre. Je nie cela. L'an dernier, en parlant sur la question budgétaire, j'ai cité plusieurs autorités pour démontrer que les progrès de cette industrie n'étaient pas dus à la protection. J'ai aussi démontré que les classes ouvrières n'avaient jamais autant souffert en Angleterre que sous le régime d'une protection élevée; ce n'est qu'après l'admission en franchise des matières premières nécessaires à ses industries (qui ne consistent pas seulement en fer, mais aussi en denrées alimentaires et autres matières premières et après l'affranchissement de son trafic maritime que l'industrie métallurgique de l'Angleterre s'est développée.

Je dirai un mot de l'industrie du fer au Canada. Je crois que nous admettons tous, à quelque parti que nous appartenions, que les progrès de cette industrie au Canada ont été lents, peu satisfaisants et n'a pas donné les résultats qu'on attendait de la protection qu'elle a reçue par le passé. L'industrie du fer était devenue si impopulaire au Canada, qu'en 1899, lorsque l'honorable ministre des Finances soumit à la Chambre son projet de primes, l'honorable George E. Foster qui, nous le savons tous, était opposé à ce projet, se leva et quitta la Chambre.

M. CLANCY : L'honorable député ignore-t-il que l'honorable M. Foster a appuyé ces résolutions en 1897 ?

M. KENDALL : Si je me suis trompé, je me rétracte, mais je répète qu'il était généralement entendu, ici et en dehors de la Chambre, que l'honorable M. Foster était opposé à ces primes; j'étais dans la tribune des visiteurs quand le ministre des Finances présenta ses résolutions et j'ai vu M. Foster quitter son siège et sortir de la Chambre, et il n'a pas voté sur les résolutions.

M. CLANCY : Il a appuyé les résolutions; le vote n'a pas été pris.

M. KENDALL : L'honorable député de Pictou me permettra de lui rappeler l'histoire de l'industrie du fer dans son propre comté.

M. BELL : L'honorable député prétend-il que le vote a été pris sur les résolutions du ministre des Finances ?

M. KENDALL : Je suis moralement certain qu'il y a eu un vote. Quoi qu'il en soit, l'honorable député prétendra-t-il que sous un haut tarif protecteur, avant l'abaissement des droits par ce gouvernement actuel, il existait une industrie du fer dans le comté de Pictou ? Osera-t-il affirmer que cette industrie était dans un état satisfaisant? Ignore-t-il que dans un rapport préparé par les gérants de ces établissements, il était dit que les salaires payés aux ouvriers variaient entre 80 cents et $1 par jour, pour la très grande majorité de ces ouvriers ? Ne sait-il pas que ce n'est que grâce à une heureuse circonstance qu'une banque n'a pas été ruinée par cette industrie ?

M. BELL : De quel établissement l'honorable député parle-t-il ?

M. KENDALL : La " Nova Scotia Steel Co ".

M. BELL : Je crois cet établissement très prospère.

M. KENDALL : L'était-il à cette époque ?

M. BELL : Dans quelles conditions est-il à présent ?

M. KENDALL : J'aurai l'occasion d'en parler dans un instant. Pendant plusieurs années cette compagnie n'a payé aucun dividende.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pendant plusieurs années, avant l'avènement du gouvernement actuel, l'industrie du fer dans

le comté de Pictou n'a par rapporté de dividende à ses actionnaires.

M. BELL : Le ministre des Finances peut-il nous dire si c'est pour cette raison qu'il a diminué les droits qui protégeaient cette industrie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député admet les faits, la Chambre pourra tirer ses propres conclusions quant à l'influence respective de la politique libérale et de la politique conservatrice sur l'industrie du fer.

M. KENDALL : Je ne veux pas que l'honorable député interprète mal mes paroles, et je ne critique pas du tout la conduite des gérants de cette compagnie. Cette entreprise a été dirigée par des hommes d'expérience qui débutèrent en petit et augmentèrent progressivement leurs opérations. C'est à eux que revient le mérite des progrès accomplis non seulement par leur propre compagnie, mais aussi par la " Dominion Iron and Steel Co." Ce sont les connaissances qu'ils avaient acquises dans ces circonstances critiques qui leur valurent la confiance des capitalistes qui ont engagé leur argent dans cette grande industrie.

Je crois avoir fait la preuve de ce que j'ai avancé. Il y a une couple d'autres établissements au Canada, un dans Québec, l'autre dans Ontario, et ni l'un ni l'autre ne prospéraient sous le haut tarif protecteur de nos adversaires. Ma prétention est que partout où l'industrie du fer a réussi, ses progrès ont été lents. C'est une industrie qui se développe lentement, et bien souvent son manque de succès ne peut pas être attribué au tarif. Les unes ont réussi sous un tarif modéré et d'autres sont tombées sous un tarif élevé.

En 1897, ceux qui avaient fondé la " Nova Scotia Steel Co.", après avoir acquis la certitude, par une expérience de plusieurs années, qu'il était possible de fabriquer du fer avec le minerai de Terre-Neuve et le charbon et la chaux du Cap-Breton, vinrent à Sydney et demandèrent certaines concessions. En 1898, la législature leur accorda une charte ; plus tard, dans la même année, ils s'adressèrent au parlement fédéral et demandèrent une prime sur le fer. Le gouvernement ne put se rendre à leur demande sur le champ mais l'année suivante l'honorable ministre présenta son projet de primes pour l'encouragement de cette industrie.

Je ferai observer que ceux qui ont été les pionniers de cette industrie, qui étaient supposé avoir étudié la question sous toutes ses faces, qui étaient censés prévoir pour l'avenir, devaient savoir, quand ils ont demandé la création de ce régime de primes, qu'elles seraient suffisantes pour établir l'industrie du fer sur des bases solides.

Il est regrettable qu'elles n'aient pas été tout à fait suffisantes ; mais il ne faut pas oublier que lors de la revision de l'ancien tarif, en 1897, le gouvernement prit soin de protéger, dans une certaine mesure les industries métallurgiques déjà en opération. La Compagnie " Dominion Iron and Steel ", la plus importante parmi celles qui s'adressent aujourd'hui au gouvernement, n'existait alors qu'à l'état de projet. Une certaine protection fut accordée aux produits de la " Nova Scotia Steel Co ", mais il ne fut pas fait mention de certains articles que pourrait fabriquer la "Dominion Iron and Steel Co." Sans doute que cette dernière pourrait fabriquer les mêmes articles que la " Nova Scotia Steel Co ", mais le marché du Canada n'est pas encore assez considérable et si les deux établissements se livraient à la fabrication des mêmes articles, ils se nuiraient réciproquement

Plusieurs jours avant l'intervention de l'honorable chef de l'opposition, mon collègue du Cap-Breton et moi, ainsi que plusieurs députés de la Nouvelle-Ecosse nous étions adressés à l'honorable premier ministre et au ministre des Finances, et permettez-moi de dire que j'ai tellement confiance dans ces deux ministres et dans la justice de notre cause, que je suis convaincu que lorsque le temps sera venu, ils sauront faire leur devoir envers la Nouvelle-Ecosse.

M. CLANCY : L'honorable député a essayé de démontrer que cette industrie n'a pas besoin de protection.

M. KENDALL : L'honorable député se trompe entièrement. Pour ma part, je ne m'oppose pas à ce que le gouvernement élève les droits sur les articles en fer—j'ai peut-être de bonnes raisons pour cela ; mais je ferai observer que si les droits sont augmentés, cela, pendant plusieurs années du moins, ne nous donnera pas un tarif protecteur, mais seulement un tarif de revenu, surtout si l'augmentation est générale car, comme je l'ai dit, les progrès de l'industrie du fer sont toujours lents et il faudra nécessairement plusieurs années avant que les industries que nous pourrons créer au Canada, soient assez solidement établies pour suffire aux besoins de la consommation.

Je considère qu'il vaudrait mieux régler cette question petit à petit et en détail, que d'une manière générale. Si notre population a besoin de certains articles en fer que le pays ne peut pas produire, il vaut mieux, pendant que le trésor regorge, les importer à aussi bas prix que possible ; mais, dans l'intervalle, pendant que notre propre industrie se développera, s'il se fonde des établissements pour la fabrication d'articles en fer, dont nous avons besoin, j'approuverais le gouvernement de leur venir en aide, vu surtout que certains fabricants américains manifestent des dispositions à écouler ici, même à perte, leur excédent de production. Pour cette raison, je ne m'opposerais pas à une élévation des droits. J'irai même jusqu'à demander au gouvernement d'augmenter les droits——

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. KENDALL :—sur certains articles dont la liste nous a été soumise, mais non d'ordonner une augmentation générale sur tous les articles en fer dont la population du Canada peut avoir besoin, tant qu'il ne sera pas démontré que les industriels du Canada sont en état de les fabriquer. Si l'augmentation était générale, elle n'irait pas aux industriels canadiens, mais ne servirait qu'à grossir le revenu.

Je tiens à expliquer à l'honorable chef de l'opposition et à l'honorable député de Pictou (M. Bell) pourquoi, moi, le représentant du Cap-Breton, je ne puis pas les suivre sur cette question. Ils se rappellent que lorsque le ministre de Finances était occupé à jeter les bases de la prospérité actuelle de cette partie du pays, il faisait cause commune avec le " Herald " d'Halifax et travaillaient à convaincre le peuple de la province, en 1894, que le projet du ministre des Finances était gros de conséquences désastreuses pour la Nouvelle-Ecosse.

M. BORDEN (Halifax) : Sur quoi l'honorable député appuie-t-il cette allégation, en ce qui me concerne ?

M. KENDALL : C'est une supposition de ma part, car je ne sache pas que mon honorable ami ait pris une part active à la campagne électorale de 1894 ; mais je suppose qu'il était d'accord avec les citoyens d'Halifas d nt tous les efforts étaient dirigés contre l'honorable ministre des Finances dont la loi concernant le charbon, le fer et l'acier a si grandement contribué à la prospérité de la province.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me rappelle pas que cette question fût à l'ordre du jour en 1894.

M. KENDALL : Dans un comté, du moins, elle était seule en jeu et le " Herald " d'Halifax et le chef de l'oppositioon provinciale réussirent si bien que dans ce comité où la nouvelle loi devait amener de si beaux résultats, les candidats de mon honorable ami le ministre des Finances, qui y avaient été auparavant élus haut la main, furent défaits par de fortes majorités.

Pour tous ces motifs, il m'est impossible de suivre le chef de l'opposition et l'honorable député de Pictou. Je préfère rester fidèle à celui dont je connais la politique, à celui qui a tant fait pour ma province, qui a répandu la prospérité dans la Nouvelle-Ecosse que de m'engager à la suite du chef d'un parti qui adopta cette politique néfaste de 1894. L'expérience que j'ai acquise me fait un devoir de voter contre cette résolution ; je donnerai mon appui au ministre des Finances qui a tant fait pour la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton plutôt que d'appuyer le chef de l'opposition qui jusqu'à présent du moins, ne peut pas prétendre avoir fait beaucoup pour son pays.

M. E. B. OSLER : M. l'Orateur, nous avons en ce moment sous les yeux le triste spectacle d'un homme faible, ou d'un entêté —car les deux se ressemblent beaucoup dans certaines circonstances—qui se trouve acculé dans une position dont il voudrait sortir. Dans ces moments-là, l'homme faible et l'homme entêté, se comportent à peu près de la même manière. On les voit se démener, prendre des détours, revenir sur leurs pas, chercher à s'échapper à travers champs comme un chien battu, se raccrocher à tous les expédients pour retarder le moment où il faudra se soumettre à l'inévitable et faire enfin ce qu'ils n'ont jamais pu se décider à faire.

Nous sommes aujourd'hui en présence de cet homme faible et entêté qui sais fort bien, en lui-même, que le moment arrivera bientôt où il lui faudra se résigner à faire la démarche qu'il a toujours retardé de faire depuis des années.

La question à résoudre est celle-ci : aurons-nous la protection ou le libre-échange ? Pour ma part je n'ai pas la moindre hésitation à dire de quel côté je me range, de quel côté se trouve la majorité du pays, de quel côté nous viendra la prospérité. L'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) a été sommairement éconduit du cabinet parce qu'il était en faveur de la protection ; mais si le télégraphe nous a bien renseigné, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) vient de déclarer publiquement, en Angleterre, que la politique fiscale du Canada c'est une protection modérée. Or, la dernière et l'unique fois que j'ai entendu le ministre de l'Intérieur se prononcer sur cette question, il s'est proclamé un libre-échangiste à tous crins, et à mon point de vue le saut du libre-échange à la protection modéré est plus grand que celui de la protection modérée à la protection adéquate. Par conséquent, si on applique au ministre de l'Intérieur la même règle qu'on a appliqué à l'ex-ministre des Travaux publics on devra lui signifier son congé à brève échéance.

L'honorable ministre des Finances trouve cette résolution inopportune. S'il se proposait de faire quelque changement au tarif, il devrait le faire savoir à la Chambre, soit dans le discours du trône, soit dans son discours sur le budget. Il ne l'a pas fait, mais depuis, un jour nouveau semble s'être fait dans son esprit ; s'il faut en juger par ses déclarations et celles de l'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall) il est très probable que les droits sur le fer seront modifiés. S'il en doit être ainsi, comment peut-on dire que cette motion est inopportune ?

Depuis des années l'opposition prétend qu'une protection adéquate est absolument nécessaire pour assurer le succès des industries de ce pays. Le gouvernement a toujours combattu cette politique, et ce n'est qu'aujourh'hui, que les pires désastres menacent quelques-unes des industries de la province que le ministre des Finances, qu'il se décide enfin à céder devant la logique irrésistible des faits.

Au commencement de l'année, ou moins peu de temps après l'ouverture de la session

on se livre à une spéculation effrénée sur les actions de certaines compagnies de la Nouvelle-Ecosse.

Le public s'est laissé entraîner dans cette spéculation parce qu'il a eu confiance dans ceux qui lui disaient que les ministres avaient promis aux directeurs de ces compagnies que les droits sur le fer et l'acier seraient considérablement augmentés. J'ignore ce qu'il y a de vrai dans ces rumeurs, mais je dis qu'un gouvernement ne doit pas laisser voir dans sa politique fiscale assez d'incertitude pour permettre aux gens de spéculer sur un changement probable de tarif. Si ce qu'on dit est vrai, le gouvernement a mal servi les intérêts du pays.

Aujourd'hui l'utopie du libre-échange est mise de côté. On n'en entend presque plus parler. Même des libre-échangistes anglais déclarent que si Cobden et Bright revenaient sur la terre, ils ne reconnaîtraient plus leurs principes dans les utopies des libre-échangistes du jour.

Les désastres qui nous menacent actuellement proviennent en grande partie de l'incertitude de la politique fiscale du gouvernement. Après avoir entendu le ministre des Finances et l'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall), je reste plus convaincu que jamais que les ministres sont encore à se chicaner entre eux pour savoir ce qu'ils doivent faire. Je ne crois pas que les membres du cabinet soient d'accord; je ne crois pas qu'ils se soient entendus sur une politique commune, s'ils étaient arrivés à une décision, leur devoir serait de nous la faire connaître sans retard, sans différer d'un jour ni d'une heure. S'ils doivent charger les droits sur le fer et l'acier, leur devoir est de le dire dès à présent, car une modification des droits sur le fer et l'acier entraînerait inévitablement la revision du tarif sur beaucoup d'articles manufacturés, sinon sur tous. Je n'ai pas été peu surpris d'entendre mon honorable préopinant demander que le tarif soit revisé item par item. Peut-on imaginer une théorie plus vicieuse que celle-là ? Le gouvernement prendrait un certain nombre d'articles et dirait aux électeurs : Si vous voulez voter pour nous nous protégerons votre industrie, mais pas d'autres. Je répète qu'il est impossible d'imaginer une plus mauvaise politique. Il serait impossible d'avoir un gouvernement honnête avec une politique fiscale comme celle-là, et c'est pour moi un étonnement d'entendre un membre de cette Chambre proposer son adoption.

M. KENDALL : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ?

M. OSLER : Certainement.

M. KENDALL : Nie-t-il que son parti, lorsqu'il était au pouvoir, a mainte et mainte fois revisé le tarif item par item.

M. OSLER : Je crois avoir expliqué assez souvent que je n'entends pas me charger des fautes de l'ancien parti conservateur. Je sais qu'elles sont nombreuses, mais, comme je l'ai dit, elles s'évanouissent en présence de celles du gouvernement actuel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme des spectres.

M. OSLER : Si les fautes du gouvernement actuel n'étaient que des spectres, nous pourrions facilement les endurer. Malheureusement, elles ne sont que trop réelles. Il faut que le gouvernement se décide, et à bref délai, à renier toute sa politique passée. Je lui conseille de faire son sacrifice dès à présent, car s'il retarde il attirera des malheurs sur lui-même, ce que je ne regretterai guère, et aussi sur le pays.

Pour mieux comprendre la position dangereuse dans laquelle nous nous trouvons, permettez-moi de citer une article de l' "Evening Post" de New-York, qui a la réputation, je crois, d'être un des journaux les plus impartiaux des Etats-Unis. Je le lis assidument depuis plusieurs années et je considère que cette réputation est méritée. Le numéro de samedi dernier contient des articles sur le commerce du fer. Un industriel très en vue examine la situation et doute fort que la baisse sur les fers puisse se prolonger. Voici ce qu'il dit :

Le marché est fort au point de vue de la statistique, mais faible pour des questions de sentiments. La statistique démontre que la consommation est très forte et, cependant, les commandes des acheteurs sont très faibles. Les prix ont baissé parce que les acheteurs ont cru qu'ils pourraient acheter à meilleur marché —et c'est ce qui a eu lieu. Il est difficile de dire si les prix continueront à fléchir ou non. Dans tous les cas, ils sont rendus à un point qui rend impossible toute importation étrangère, une condition qui contribuera fortement à diminuer l'approvisionnement.

Un autre article termine ainsi :

D'un autre côté, ce que l'avenir réserve à notre commerce d'exportation de fer et d'acier, dans le cas où la demande intérieure continuerait à baisser, ou dans le cas où les prix deviendrait encore plus bas, est un des problèmes les plus intéressants que notre industrie aura à résoudre. Durant les dix mois expirés le 30 avril, nos exportations pour ces articles ont été de $19,393,000 en diminution par rapport à la période correspondante de l'année 1901. Un industriel auquel on demandait comment il pouvait exporter une partie de ses marchandises avec une demande intérieure comme celle qui existait, répondit ——

Voici la clef de toute la situation.

—Nous nous raccrochons au marché étranger avec l'énergie du désespoir ; ce sera notre planche de salut quand viendra la crise.

Ce marché étranger dont il parle, c'est le Canada dans lequel ils expédieront autant de fer que possible. Cet industriel représente les industries métallurgiques des Etats-Unis et il ne cherche pas à déguiser le fait que lui et ses associés gardent le Canada en réserve comme le marché qui doit sauver de la destruction l'industrie métallurgique des Etats-Unis.

Il est fort possible que le ministre des Finances soit aux prises avec ses collègues ou exposé à leurs assauts et qu'en fin de compte, à un moment donné, il augmente les droits sur le fer. Il ne lui siéra pas de prendre cette décision, et je crois qu'il ne la prendra qu'à regret, car il semble croire que le libre-échange renferme un principe auquel il doit demeurer fidèle. Il n'a pas confiance dans l'affaire, mais il est entêté et il persiste à vouloir faire un détour avant de revenir sur ses pas et de renier ses théories. Je lui ferai observer que s'il s'attarde trop, il arrivera trop tard au but. Il me semble avéré que nous avons vu les plus beaux jours de cette ère d'abondance. C'est ce qui a lieu au Canada, sauf en ce qui a trait aux vastes plaines du Nord-Ouest. Si elles produisent d'abondantes moissons elles prolongent d'un an ou deux la durée des temps prospères, nonobstant les erreurs réelles que commettent les ministres actuels. Mais si le sort voulait que la récolte manquât là-bas, le Canada serait menacé d'un désastre qui jetterait la plupart d'entre nous dans la consternation, car les entreprises industrielles des Etats-Unis ont pris de si grands développements qu'advenant une baisse de dix, vingt, ou même de vingt-cinq pour cent, dans certaines circonstances, dans les prix du fer, en l'espace de trois mois, avant de pouvoir y remédier, elles nous inonderaient de leurs articles ouvrés de façon à causer la ruine de tous les industriels canadiens qui n'auraient pas d'abondantes ressources à leur disposition. Pendant les trois ou quatre dernières années d'abondance, nos fabricants ont été très prudents, je crois; pourtant, ils ont dû étendre leurs entreprises et, le plus souvent, les bénéfices réalisés ont servi à l'agrandissement de leurs usines et à l'achat d'un outillage neuf et perfectionné. S'ils essuient un revers, la plupart d'entre eux ne pourront pas utiliser les bénéfices réalisés dans ces dernières années; loin de là, ils auront sur les bras des bâtiments plus grands et ne sauront que faire des machines nouvelles.

Pendant mes voyages, l'hiver dernier, j'ai été profondément surpris de constater le changement qui s'était opéré en Italie. Ce pays que nous croyons tombé en décadence est aujourd'hui des plus industrieux et des plus prospères qui existent sur la surface de globe. A Rome, l'industrie manufacturière bat son plein. Il y a dix ou douze ans, du temps de la construction du Grand Hôtel de Rome, tous les meubles, les tapis et le reste furent importés. Aujourd'hui, on fabrique à Rome des meubles pour le Canada, et vous pouvez vous en procurer chez Kay, à Toronto. On peut en dire autant des soieries, et cet état de choses est le résultat d'une protection élevée, non de la part du gouvernement, mais de la part des villes qui l'ont établie afin de protéger leurs propres productions. Voilà une leçon de choses dont nous devrions avoir à cœur de profiter. Je crois sincèrement qu'à moins que le gouvernement ne tranche immédiatement cette question, pendant la présente session du parlement, le Canada subira un désastre que nous mettrons dix ans ou plus à réparer.



Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'avais pas le dessein de dire un mot au cours du présent débat, et je n'aurais pas élevé la voix si certaines remarques n'étaient pas tombées des lèvres de mon honorable ami, le représentant de Toronto (M. Osler). Il désire connaître quelle est la politique du gouvernement en ce qui a trait à cette question et au tarif en général. Je dois dire à mon honorable ami que sa question vient un peu tard, car, il y a quelques semaines, le ministre des Finances a annoncé que notre politique est exposée dans le tarif de 1897. C'est un tarif de droits modérés entraînant beaucoup de protection incidente. Personne n'a cru que ce tarif ne serait jamais modifié. La situation du pays change. Ce qui pouvait convenir en 1897 pourra n'être plus de mise en 1904. Je n'entrerai pas dans les détails; je bornerai mes observations à la question qui a été soulevée cet après-midi, dans un temps très inopportun, dirai-je avec mon honorable collègue. La carrière de l'industrie du fer et de l'acier dans ce pays a été très accidentée. L'honorable député dans ses remarques préliminaires a cité un écrit qui remonte à 1885 et qui dit que le Canada offre un champ admirable à la création et aux progrès de l'industrie métallurgique. Tout le monde l'admet. Je me rappelle que sir Charles Tupper a cité le même article, sinon au long du moins en résumé, lorsqu'il présenta à la Chambre les résolutions ayant trait aux droits sur le fer, en 1886 ou 1888. Tous ceux qui se trouvaient alors dans cette enceinte se rappellent le discours fameux que sir Charles Tupper prononça en exposant la nouvelle politique douanière de l'administration concernant les droits sur le fer et l'acier. Celle-ci accordait une protection plus forte qu'on n'avait cru possible d'accorder jusque-là. Lui-même fondait de grandes espérances sur cette politique, espérances qui ne se sont pas réalisées, malheureusement. Il espérait que l'adoption du nouveau tarif donnerait un grand essor à l'industrie du fer et de l'acier. Pourtant, chacun sait que ses espérances se sont évanouies, que, nonobstant les lourds impôts que les consommateurs canadiens durent payer, cette industrie ne fit pas les progrès qu'il nous avait laissé entrevoir.

Les intéressés firent de grands efforts, le tarif fut modifié de temps à autre jusqu'au moment où mon honorable collègue en entreprit le remaniement, en 1897. Il l'abaissa beaucoup et établit des droits modérés. Eh bien, je demande à l'auteur de cette résolution et au représentant de Pictou d'avouer que l'industrie du fer n'a jamais prospéré et progressé aussi rapidement que sous l'empire du tarif actuel. L'industrie de la construction, qui utilise le fer et l'acier, n'a

jamais à aucune époque de notre histoire fait des progrès aussi rapides que depuis l'année 1897. A vrai dire, dans le moment l'une des grandes entreprises industrielles se débat au milieu des difficultés. Quoi qu'il en soit, chacun doit admettre, d'un autre côté, que presque toutes les autres industries du Canada sont aujourd'hui dans une situation florissante. Nous ne les entendons pas se plaindre, à une exception près. Je demande aux députés de la gauche d'avouer que, non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, mais dans toute l'étendue des provinces de Québec et d'Ontario, toutes les industries qui se servent de fer et d'acier sont plus prospères aujourd'hui qu'elles ne l'ont jamais été. Je ne crois pas qu'on puisse victorieusement contredire cette assertion.

Mais abordons sans tarder la question dont la Chambre est saisie. Cette question a créé beaucoup d'émoi depuis quelques jours. Une grande compagnie dont la création avait été annoncée à grands renforts de trompettes et qui était censée faire de bonnes affaires a, je regrette de le dire, été l'objet des jeux de bourse, et cette compagnie a, pour ainsi dire, admis que sa situation financière n'est pas satisfaisante. Et s'il faut dévoiler toute la vérité—voilà le secret dont il a été question dans le discours de mon honorable ami, le représentant de Cap-Breton, secret, toutefois, qui n'en est plus un—cette compagnie est récemment venue nous demander d'augmenter le tarif. Or, bien que pour ma part je n'aie jamais hésité à proclamer que je suis libre-échangiste convaincu, tout en approuvant la politique douanière à présent en vigueur, c'est-à-dire un tarif pour les fins du revenu entraînant beaucoup de protection incidente, je ne suis cependant pas un doctrinaire et le gouvernement n'est pas un gouvernement d'utopistes. Nous sommes toujours prêts à prêter l'oreille aux plaintes qui nous sont faites. Lorsque des industriels, quels qu'ils soient, viennent nous adresser des représentations nous sommes tenus de les entendre, d'écouter leurs doléances, d'accueillir avec sympathie ceux qui viennent nous raconter leur griefs. Pourtant, lorsqu'une compagnie s'adresse ainsi à nous, nous avons le droit de lui demander de nous montrer le bilan de ses affaires et de nous dire sous quels rapports la situation lui est défavorable, pourquoi son entreprise a périclité et pourquoi aussi les espérances qu'elle caressaient ne se sont pas réalisées.

En 1899, lorsque le parlement s'occupa de cette industrie et lorsque mon honorable ami, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), proposa son système de primes qui fut approuvé par toute la députation, lorsqu'il fut mis aux voix et qu'il souleva peu d'objections au cours du débat, on espérait que cette industrie pourrait produire du fer à raison de $6 la tonne. A lieu d'être $6, le prix de revient fut beaucoup plus élevé. Nous avons maintenant le droit de demander à ces industriels pourquoi leur attente a été trompée, pourquoi les espérances qu'ils ont fait miroiter aux yeux du public ne se sont pas réalisées.

Nous avons également le droit de savoir comment une modification du tarif améliorerait leur situation, de savoir si vraiment c'est le tarif, ou une autre cause, qui a été l'instrument de leurs malheurs et qui les a entraînés dans la position où ils se trouvent. Par conséquent, dans de pareilles circonstances, est-ce que des hommes d'Etat, est-ce que les membres du gouvernement, avant de donner une orientation nouvelle à leur politique, ne doivent pas voir où nous en sommes, si nous pouvons améliorer la situation ou s'il y a quelque remède à apporter au mal ? Il n'y a pas encore quatre jours que des représentations nous ont été faites et, sans trahir de secrets, je n'étonnerai personne en disant que nous avons demandé à celui qui s'est présenté à nous de nous donner par écrit un état des affaires de la compagnie, état que nous pourrons examiner et étudier, avant de décider si nous apporterons des modifications au tarif ou si nous n'y toucherons pas. Telle est la situation présentement; pourtant, les députés de la gauche nous demandant de modifier le tarif à la hâte et d'adopter une orientation nouvelle. Je déclare qu'avant de prendre une pareille décision, il nous faut examiner la question. Ce n'est pas le temps d'agir, ainsi que l'a dit le représentant de Pictou (M. Bell), mais le temps de réfléchir et d'étudier. Telle est notre attitude. Tel est le devior qui nous incombe et dont nous nous acquittons présentement. Voilà pourquoi mon honorable ami le ministre des Finances disait il y a un instant que cette motion est inopportune. Il est préférable d'attendre. Plus tard, le gouvernement proposera à la Chambre de se former en comité des voies et moyens ; il nous incombera alors de déclarer au parlement et au pays quelle décision nous aurons prise. Dans l'intervalle, puisque les honorables députés prétendent qu'ils ne cherchent pas à retirer des avantages politiques dans cette affaire, il me semble que ce qu'ils ont de mieux à faire, c'est de retirer leur motion afin de nous permettre d'examiner la question et de prendre une décision.

M. JAMES CLANCY (Bothwell) : M. l'Orateur, je suis certain que le très honorable leader du gouvernement a quelque peu apaisé les craintes du public, en consentant enfin à s'ouvrir au pays et à motiver le retard que subit cette affaire. Il prête ordinairement beaucoup d'attention aux discours prononcés dans cette enceinte, principalement à ceux de ses partisans.

Il oublie qu'il y a un instant, le député de Cap-Breton (M. Kendall) a dit à la Chambre que cette question loin d'être nouvelle, occupait l'attention du gouvernement depuis des mois, et le premier ministre prétend qu'il ne faut pas aller trop vite, que le gouvernement a besoin de se renseigner sur cette de-

mande. Mais il a eu plusieurs mois pour le faire. Cette demande a été soumise il y a déjà plusieurs semaines, plusieurs mois même, puisqu'elle lui a été communiquée avant que le ministre des Finances prononce son discours sur le tarif. On y songeait à cette époque. Pourquoi n'a-t-on pas demandé ce renseignement avant de soumettre le tarif ? Le gouvernement doit en avoir pris connaissance avant que le ministre des Finances vienne nous dire qu'à part ce qui concernait la ficelle d'engerbage et les rails d'acier, il n'y aurait aucun changement d'apporté au tarif cette année, les autres industries étant en état de se soutenir par elles-mêmes.

Le premier ministre prétend que l'industrie du fer a fait plus de progrès sous l'empire du tarif actuel qu'elle n'en ait jamais fait dans toute l'histoire du pays, et il en appelle au témoignage du député de Pictou (M. Bell), ainsi qu'au témoignage du chef de la gauche pour l'appuyer. Dans ce cas, si l'honorable premier ministre est convaincu que ce qu'il dit à ce sujet est vrai, il ne consentira pas à ce que le tarif soit modifié. Il croit que c'est là ce qu'il y a de mieux à faire. S'il préfère suivre l'opinion du ministre des Finances, qu'elle soit bonne ou mauvaise, plutôt que d'adopter l'idée du chef de la gauche, il admettra avec lui que la protection n'a nullement nui jusqu'à présent à l'industrie du fer dans ce pays. Je pourrais citer un discours prononcé par le premier ministre, au cours de sa tournée politique à travers le Canada, en 1895, dans lequel il appela l'attention publique sur les droits existant sur le fer et déclara que ces droits devaient être réduits, sinon totalement enlevés. Il fit remarquer que cet article était employé dans presque toutes les industries, et que le fardeau imposé de ce chef aux autres industries s'élevait à près de 60 pour 100. Pour satisfaire à ces idées fausses qu'ils avaient enseignées dans le pays, les libéraux en arrivant au pouvoir réduisirent les droits sur le fer. Quel fut le résultat de cette conduite ? Je ne répèterai pas les arguments irréfutables invoqués cet après-midi par le chef de la gauche. Il a indiqué en termes clairs et précis le tort que cette conduite a causé à l'industrie métallurgique et l'augmentation qui s'est produite dans l'importation des marchandises en fer pouvant être fabriquées au Canada, comme résultat de la politique du gouvernement.

Je voudrais que le premier ministre et le ministre des Finances nous disent, si après avoir étudié attentivement ce mémoire, une fois qu'il sera déposé, si le gouvernement est prêt à reconnaître qu'il a commis une erreur en 1897, et s'il est disposé à renoncer à sa politique en réduisant les droits sur le fer ? Je voudrais savoir des membres de la droite s'ils sont prêts à se laisser convaincre, par tout exposé de faits que les industriels voudront bien soumettre, qu'ils se sont trompés en 1897 ? Le pays tout entier est d'avis que c'était une erreur. Il ne reste donc plus qu'à savoir si les membres de la droite seront disposés à revenir sur leur décision et à admettre la chose. Quelle est la position des partisans de l'honorable premier ministre ? Où sont ces tonnerres d'applaudissements qu'ils firent entendre lorsque le ministre des Finances annonça la réduction dans les droits sur le fer ? Qu'est-il advenu de tous les discours qu'ils prononcèrent dans cette circonstance ? Je ne veux insulter personne, mais je dois dire que leur conduite fut absolument insolente. Ils se croyaient tout puissants. Ils avaient le courage de briser leurs pupitres pour applaudir chaque phrase du ministre des Finances annonçant ces déductions dans le tarif qu'ils veulent maintenant essayer de rétablir. Jamais pareil spectacle ne s'est vu dans cette Chambre. Le chef de la gauche, avec cette force, cette courtoisie, ce patriotisme et cette clarté, qu'il possède plus que tout autre membre de cette Chambre, a exposé sa cause et fourni de nombreuses preuves pour démontrer qu'il ne s'agissait pas là d'une motion de blâme, mais ses paroles ont eu pour effet de soulever la colère du ministre des Finances qui s'est écrié que les règles de la courtoisie avaient été violées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je nie cela. Je n'ai pas accusé le chef de l'opposition d'avoir manqué de courtoisie.

M. CLANCY : Dans ce cas, je retire toute parole que je puis avoir dite tendant à donner une fausse interprétation aux paroles du ministre des Finances, mais il a certainement dit que cette motion était inopportune, sans expliquer pourquoi. S'il avait admis franchement que le gouvernement s'occupait de la question, et qu'il avait l'intention d'apporter au tarif les changements qu'exige l'intérêt du pays, cela aurait constitué une excuse raisonnable. Mais il n'en a rien fait. Pourtant, il n'a pas été pris par surprise. Avis de cette motion est donné depuis plusieurs jours. Il n'a donc aucune raison de se plaindre. S'il avait le courage, en sa qualité de ministre des Finances, de reconnaître qu'il a commis une erreur, mais qu'il est prêt à la réparer, cela aurait pu constituer une raison de ne pas insister pour soumettre la motion. Il a préféré faire un énoncé général, sans donner à la Chambre aucune raison valable.

A-t-il oublié qu'il a déclaré que le tarif était fixe et que le gouvernement avait décidé de n'y apporter aucun changement ? En quoi cette motion est-elle inopportune ?

M. OSLER : Parce qu'elle est embarrassante.

M. CLANCY : Mais le pays doit-il demeurer dans l'incertitude parce que le gouvernement est embarrassé ? Va-t-on permettre aux spéculateurs de profiter du silence du ministre ? Va-t-il refuser son concours aux industries naissantes et l'accorder à ceux qui cherchent leur propre avantage en

essayant d'écraser ces industries ? Si l'honorable ministre croit pouvoir réussir à mettre cette question de côté au moyen d'un subterfuge, il se trompe. Les intérêts commerciaux du pays exigent qu'il dise s'il a l'intention de persister dans sa prétention que tout tarif qui n'est pas un tarif de revenu est mauvais, ou qu'il reconnaisse son erreur et admette que ces industries ont besoin d'être protégées si on veut les sauver du désastre. En 1897, le ministre des Finances nous a donné lecture du programme libéral de 1893, et il nous a dit que la révision du tarif serait basée sur les principes qui y sont énoncés. Est-il encore du même avis ? Le premier ministre nous a dit en 1897 qu'il n'était pas un entêté, et qu'il était capable de modifier ses idées du moment que cela était justifié par les changements survenus. Me permettrait-il de lui demander s'il s'est produit un changement dans l'industrie du fer depuis 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. CLANCY : Lequel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ai fait connaître à l'honorable député (M. Bell). Je lui ai dit que cette industrie qui, sous le régime conservateur, était incapable de rapporter aucun dividende a toujours prospéré depuis l'arrivée des libéraux au pouvoir.

Quelques VOIX : Oh !

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Ainsi, la réponse du ministre des Finances est que ces industries étaient incapables de rapporter de dividendes sous l'empire du tarif conservateur d'avant 1896 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Durant certaines années.

M. CLANCY : Dans ce cas, puisque cette industrie prospère sous l'empire du tarif actuel, le gouvernement n'a pas besoin de modifier sa politique, mais si c'est le contraire qui est vrai, il sera forcé de la modifier. Le chef de l'opposition a cité à la Chambre une longue liste d'articles dans la fabricatiton desquels il entre du fer, et il a fait voir qu'en 1896, sous le régime conservateur, nous en avions importé pour $1,174,000, tandis qu'en 1902 l'importation de ces articles s'est élevée à $4,458,000, ou près de 400 pour 100 de pus. Cette différence est peut-être de nature à expliquer la situation critique dans laquelle se trouve actuellement placée l'industrie métallurgique dans ce pays. Nous sommes limitrophes d'un pays qui nous est hostile au point de vue commercial, et le surplus de sa production est suffisant pour approvisionner notre marché et écraser nos fabricants. Il ne s'est produit aucun changement dans la situation du commerce de fer de 1896 à 1903. Nous étions à cette époque à la merci des Etats-Unis comme nous le sommes maintenant ; seulement en 1896 nous nous protégions, voilà toute la différence. Je crois pouvoir dire, M. l'Orateur, que le gouvernement libéral va renoncer une par une à toutes les erreurs contenues dans son tarif de 1897.

Je mets les libéraux au défi de me citer une seule industrie de quelque importance, au sujet de laquelle ils ont modifié le tarif et qui n'ait pas eu à souffrir du changement. Ils ont diminué ou enlevé les droits sur le fer, le fil de fer barbelé, la ficelle d'engerbarge et le pétrole, et dans chaque cas ces industries ont eu à souffrir de cette conduite erronée. Je dis sans crainte d'être contredit avec chance de succès, que chaque changement de quelque importance qu'ils ont apporté au tarif depuis 1897 a été reconnu comme étant une erreur patente.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. CLANCY : Lorsque vous avez quitté le fauteuil à six heures, M. l'Orateur, j'étais à dire que tous les changements apportés au tarif par les membres de la droite avaient été une suite ininterrompue d'erreurs grossières. Le premier acte du minstre des Finances a consisté à enlever le fardeau des taxes des épaules des étrangers pour les placer sur celles du peuple canadien. Dès son origine, l'industrie du fer au Canada fut protégée par des droits très élevés, et cela depuis 1878 jusqu'à l'arrivée des libéraux au pouvoir. Jusqu'en 1897, la prime accordée sur le fer en gueuse était de $2 la tonne et cette année-là elle fut portée à $3 ; mais, comme l'a fait remarquer le chef de la gauche, le ministre des Finances et le ministre des Douanes ont cherché dans le temps à excuser cette augmentation en disant que ces primes sur le fer et l'acier étaient accordées aux fabricants à titre de compensation pour la protection qu'on leur avait enlevée.

Les deux partis dans cette Chambre avaient pris l'engagement d'augmenter les primes en 1897. Le parti conservateur avait offert ce qu'il croyait être une mesure de protection raisonnable. Les membres reconnaissaient à cette époque, comme ils le font aujourd'hui, que si l'on veut que cette grande industrie prenne racine au Canada, il lui faut passer par les mêmes procédés, rencontrer les mêmes difficultés et recevoir la même aide qu'elle a reçue dans tous les autres pays où elle a réussi à s'établir solidement. C'est pour cette raison que le parti conservateur a appuyé l'octroi de primes plus élevées accordées dans cette circonstance. Mais, pour ma part, je désapprouve l'idée de diminuer les droits sur le fer et de compenser cette diminution en faisant payer au peuple une prime additionnelle. Comme un exemple de cette politique, je

ferai remarquer que de 1891 à 1896, durant ces six années de régime conservateur, on a payé pour $436,876 de primes, tandis que de 1897 à 1902, nous avons payé de ce chef $1,800,000.

Que va-t-il advenir de cette industrie, lorsqu'en 1905 elle cessera de recevoir cette prime ? Voilà une question à laquelle je prie le ministre des Finances de répondre. L'honorable ministre a dit bien clairement que cette prime accordée en 1897 pour cinq ans, et basée sur l'échelle adoptée en 1898, était destinée à compenser les pertes que la réduction dans les droits devrait faire concourir aux fabricants. Comment espère-t-il que cette industrie pourra se soutenir à l'expiration de ces cinq années, maintenant qu'elle est privée de cette protection qu'il lui a enlevée en 1897 ? Il se contentera probablement de continuer le système des primes, car il croit préferable de faire payer ces primes aux contribuables canadiens plutôt que d'obliger les fabricants étrangers à payer les droits mis à l'importation des marchandises qu'ils veulent faire entrer au Canada.

Il ne peut y avoir de doute sur la question de savoir qui acquitte la prime ; non plus qu'il ne peut y avoir de doute que le prix du fer a été augmenté de toute la valeur de la prime. Mais le sentiment populaire est absolument favorable à l'idée que les fabricants étrangers devraient payer des droits pour pouvoir venir faire concurrence à nos fabricants canadiens sur notre marché.

L'honorable ministre nous dit dans son exposé bugétaire, qu'en imposant des droits additionnels, nous augmentons, sinon proportionnellement, du moins dans une large mesure, le prix des marchandises pour le consommateur canadien. C'est là sa doctrine ; mais le chef de l'opposition a mis l'honorable ministre au défi de lui citer un seul cas important dans lequel la protection avait eu pour résultat d'augmenter permanemment, ou d'une manière sensible, le prix d'un article pour le consommateur. Le ministre des Finances s'est contenté de répondre que le temps était mal choisi pour soumettre une résolution de cette nature, et il n'a pas tenté d'atténuer en quoi que ce soit l'effet des paroles de l'honorable chef de la gauche sur une question aussi importante. Nous allons donc considérer comme admis qu'il a changé d'idée, et qu'il se trouve obligé de faire face non seulement au sentiment populaire, mais de plus à une politique qui menace de destruction l'une de nos plus importantes industries.

La Chambre a dû bien s'amuser en écoutant les discours qui ont été prononcés par les amis de l'honorable ministre. L'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall), à qui l'on a confié la tâche de défendre une industrie dans sa propre province, nous a dit que les succès remportés par l'industrie métallurgique n'étaient pas dus à la protection, et que pour sa part il était bien convaincu qu'elle n'en avait pas besoin ; mais il a fini par dire qu'il voulait que le fer fut protégé, mais pas autre chose. Il a conseillé au gouvernement d'accorder cette protection à certaines parties du pays, mais de la refuser à d'autres, et il croit que c'est cette politique qu'il devrait suivre.

J'ignore si les contribuables de ce pays vont croire que le député de Cap-Breton parle au nom du gouvernement, ou si ce dernier est trop pusillanime pour s'exprimer lui-même. Le public avait raison de s'attendre à ce que le ministre des Finances fit connaître aujourd'hui les intentions du gouvernement relativement à cette question ; mais l'honorable ministre a repris son siège sans avoir fourni aucun renseignement à la Chambre. Le premier ministre a dit qu'ils allaient s'informer ; qu'ils attendaient que ceux qui demandent des droits plus élevés leur fassent connaître leurs prétentions par écrit ; mais il a également repris son siège sans avoir fait connaître sa politique. Le ministre des Finances voudrait-il nous dire maintenant quelle est la politique du gouvernement sur cette question ? Dans le cas ou le gouvernement serait convaincu que la réduction apportée dans les droits sur le fer en 1897, a eu pour résultat de ruiner cette industrie au Canada, l'honorable ministre voudrait-il me dire si le gouvernement se propose d'adopter une politique tendant à remédier au mal qu'il a ainsi fait ? Je n'ai pas l'intention de blesser personne en posant cette question, et il me semble qu'elle est absolument raisonnable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais répondre à cette question de l'honorable député, si cela peut lui faire plaisir. Je dois lui dire que quelques-uns de ceux qui se sont adressés à nous relativement à une certaine compagnie dont les affaires occupent actuellement l'attention publique, nous ont dit qu'ils n'attribuaient pas leurs difficultés financières actuelles à la politique du gouvernement.

M. CLANCY : On remarquera que l'honorable ministre a été très prudent, il a dit : " quelques-uns qui se sont adressés à nous nous ont dit que la politique du parti libéral ne leur avait pas nui ". Lui ont-ils tous dit cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore. Il y a des milliers de personnes d'intéressées dans l'industrie de l'acier. Tout ce que je puis dire, c'est que ceux qui occupent une haute situation dans cette industrie, en abordant le gouvernement au sujet de cette question, lui ont déclaré qu'ils ne se plaignaient pas de sa politique. Ils ont dit que certains évènements se sont produits récemment sur lesquels ils ont attiré notre attention, mais ils ne se sont pas plaints de l'attitude du gouvernement.

M. CLANCY : Si je comprends bien, M. l'Orateur, aucune revision de ce tarif n'a été demandée. Aucune instance à ce sujet n'a été faite auprès du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

M. CLANCY : Comment l'honorable ministre va-t-il pouvoir concilier ces deux déclarations ? Il prétend que ceux qui sont allés auprès du gouvernement à ce sujet ne se sont pas plaints du tarif de 1897.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que relativement aux représentations qui nous ont été faites récemment au sujet d'une certaine compagnie, et il n'y a qu'une compagnie dont les affaires fassent l'objet des discussions—

Quelques VOIX : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un point discutable et je ne veux pas entrer sur ce terrain pour le moment. Je veux dire que le grief particulier que l'on a porté récemment à la connaissance du gouvernement, ne tendait pas à attaquer sa politique. On cherche à obtenir certains changements, et l'on nous demande de faire certaines choses par suite de l'existence de conditions différentes dont le gouvernement n'est pas responsable.

M. CASGRAIN : En d'autres termes, ils n'ont pas présenté de mise en demeure au gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce n'est pas l'habitude des députations de s'adresser à nous de cette manière. Ce n'est qu'avec nos prédécesseurs qu'ils avaient l'habitude d'agir ainsi.

M. CLANCY : Le lecteur intelligent qui lira les journaux éprouvera de la difficulté à découvrir le sens des paroles de l'honorable ministre. Il nous a dit que les personnes qui se sont adressées au gouvernement ne trouvaient pas à redire à sa politique. Dans ce cas, cette politique doit rester ce qu'elle était en 1897. Que doivent comprendre les hommes d'affaires de ce pays, quand l'honorable ministre admet que le gouvernement a été abordé au sujet de certains changements? Quels sont ces changements à opérer ? Ce doit être des changements au tarif. Alors, on doit les demander parce que le tarif de 1897 ne donne pas satisfaction, car je mets l'honorable ministre au défi de m'indiquer une seule condition existant à l'heure actuelle au sujet de cette industrie qui n'existait pas en 1897. Quelle était la situation en 1897 ? Nous étions en grande partie à la merci des fabricants étrangers. La même chose existe aujourd'hui. Cela n'empêche pas le ministre des Finances de nous dire que ceux qui demandent des changements au tarif ne trouvent pas à redire à la politique fiscale du gouvernement. C'est vouloir insulter à l'intelligence du peuple. Il est temps que cette indécision prenne fin. Les contribuables ont le droit de savoir quels sont les changements que l'on demande d'apporter au tarif, quels sont ceux que l'on se propose d'y faire, et quelles sont ces conditions qui, d'après le ministre des Finances, ont amené ces personnes à s'adresser au gouvernement. Ce n'est pas là une question d'intérêt privé qui doit être tenue secrète. C'est une question d'intérêt public sur laquelle le public a le droit d'être renseigné.

Le premier ministre nous a dit que ces personnes qui ont abordé le gouvernement dans le but d'obtenir des modifications au tarif, sont la propre cause des difficultés dans lesquelles elles se trouvent placées, et, qu'en conséquence, le gouvernement a exigé de leur part un état véridique pouvant lui permettre de s'assurer du bien fondé de leurs plaintes avant d'agir. Et bien, M. l'Orateur, notre prétention à nous—et nous ne nous préoccupons pas de ce que peuvent avoir dit les gens qui sont allés demander protection au ministre des Finances, au sujet de la politique du gouvernement—c'est que cette politique est mauvaise. Nous prétendons qu'elle est erronée, comme cela a été clairement établi aujourd'hui. Voyons quelle est l'attitude respective des deux partis sur cette question. Les membres de la droite ont-ils foi dans les succès futurs de l'industrie métallique dans ce pays ? S'ils y croient, il leur faut changer de politique. Le ministre des Finances a-t-il l'intention de soumettre à la Chambre une proposition tendant à accorder des primes à la place de la protection? Si telle est son idée, j'ai bien peur que le public ne partage pas sa manière de voir sur ce point. Nous manque-t-il quelque chose pour rendre cette industrie prospère au Canada ? Je ne le crois pas. Le chef de la gauche a clairement démontré que nous possédons tous les advantages nécessaires pour produire le fer en concurrence avec les pays les mieux outillés de l'univers. Tout ce que nous demandons c'est un peu d'aide et un tarif qui réserve notre marché national pour nos produits.

Si le gouvernement veut que cette industrie réussisse, comme nous croyons qu'elle devra réussir, si elle est convenablement protégée, il ne doit pas envisager cette question en tremblant. Il lui faut y mettre toute son énergie. Quelle est l'attitude des deux partis ? L'un d'eux nage dans l'incertain, ses chefs n'osent proclamer sa politique, bien qu'ils soient appuyés par une majorité de près de 50 voix. Ils prétendent que leur politique, comme leur tarif de 1897, sont bons, cependant, ils se trouvent aujourd'hui dans la position humiliante de ne pouvoir oser énoncer cette politique. Comparez l'attitude du premier ministre et du ministre des Finances à celle prise par le chef de l'opposition. Ce dernier fait bravement connaître sa politique et ne craint pas d'en supporter les conséquences. Il n'attend pas de suivre l'opinion publique, il la devance, et sait donner à cette opinion une orientation sage et bienfaisante. C'est une politique claire, large et courageuse qu'il a énoncée cet après-midi. Il n'a pas peur de prendre la responsabilité de ses principes tant dans

cette Chambre que devant le pays. Le ministre des Finances a reconnu cet après-midi que le cabinet était composé d'esprits vacillants et que ses partisans étaient une réunion de muets. Le spectacle offert aujourd'hui par les membres du gouvernement est le plus humiliant qui se soit jamais vu dans l'histoire de cette Chambre. L'industrie du fer est trop importante, de trop forts capitaux y sont engagés, et l'avenir du Canada dépend trop de son succès pour qu'on puisse la traiter avec cette légèreté, cette incertitude et cette faiblesse dont on a fait preuve. Le pays demande une politique défensive. Qui oserait placer son argent dans cette industrie, avec la perspective qu'elle offre en ce moment ? alors que les droits sont réduits de près de moitié, et dans certains cas près des trois quarts de ce qu'ils étaient autrefois, et avec cette politique de primes qui est aussi incertaine que peu sage. Les primes ne sont jusitiiables que lorsque le tarif protecteur élevé cesse de fournir aux industries l'encouragement auquel elles ont droit. Quelle est l'offre que l'honorable ministre fait au pays si nos industries métallurgiques se trouvent dans une position difficile ? A-t-il invité les capitalistes à venir placer leurs capitaux dans cette industrie ? Ils ne consentiront jamais à placer un seul dollar dans cette industrie tant que le ministre n'aura pas modifié sa politique. Ce n'est pas en jetant de côté et d'autre primes sur primes, dont le contribuable fait tous les frais, qu'on procurera un marché national à nos produits.

Nos producteurs ont à faire concurrence aux marchandises étrangères—non au point de vue des prix, car nous sommes toujours en état de leur tenir tête sous ce rapport. Mais ce que tous les fabricants, les agriculteurs et toutes les classes de producteurs de ce pays veulent, c'est d'avoir le marché national, qui est le meilleur marché. Ce qu'ils veulent, c'est le champ d'action, non les prix. L'honorable ministre sait parfaitement que nous vivons dans un âge où le commerce dépend plutôt du volume d'affaires qui se fait que du profit réalisé dans chaque transaction.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Je me contenterai d'ajouter que depuis que je fais partie de cette Chambre, je n'ai jamais vu soumettre une résolution plus claire, plus compréhensible et d'une plus grande portée que celle-ci. Non seulement les faits y sont énoncés clairement, mais elle démontre que le parti conservateur est prêt à se présenter devant le peuple avec une politique qui embrasse la question tout entière, depuis l'extraction du minérai de la mine jusqu'à la fabrication du plus petit article de première nécessité. Voilà ce qu'elle veut dire, et je ne connais pas de résolution proposée dans cette Chambre que j'aie appuyée avec un plus vif plaisir et une plus grande confiance que celle qui nous est maintenant soumise.

M. CLANCY.

M. PRINGLE : Cette question est de la plus haute importance, M. l'Orateur, elle intéresse de grandes industries canadiennes, et c'est à un point de vue vraiment canadien que je désire appuyer les quelques remarques que j'ai l'intention de faire. Le ministre des Finances a prétendu que la résolution soumise par le chef de la gauche était absolument inopportune. Mais l'honorable ministre n'a-t-il pas eu amplement le temps de se rendre compte de la nécessité qu'il y a de protéger ces différentes industries importantes ? Le 10 mars, le gouvernement recevait une députation de l'Association des Manufacturiers du Canada dans le but de discuter avec eux l'à-propos d'une revision générale du tarif. Ce comité ou cette délégation fit son rapport à l'Association, et le 19 mars celle-ci soumettait un mémoire sur cette question. Je sais que la Chambre me permettra de citer quelques passages de ce mémoire. Ils y disent :

Pour faire suite à l'entrevue accordée le 10 du courant à un comité spécial nommé par l'association des manufacturiers du Canada, qui eut l'honneur de vous entretenir au sujet d'une revision générale du tarif canadien, nous nous permettons de vous soumettre un court résumé des faits et conditions, tels que les envisage notre association.

Et ils continuent :

Depuis un certain temps, nous avons demandé que dans l'intérêt du Canada, cette question du tarif soit soustraite au domaine de la politique et envisagée comme un problème industriel d'intérêt national. A mesure que les années se succèdent et que les guerres de tarifs entre nations se multiplient, nous sommes plus que jamais convaincus que notre prétention est exacte; et nous croyons qu'il est du devoir du gouvernement au pouvoir, sans souci du mot d'ordre ou des traditions, d'adopter la politique destinée à protéger le plus efficacement les intérêts de nos concitoyens, à assurer non seulement le développement des vastes ressources de notre pays, mais aussi à favoriser dans ses limites le développement de ces grandes industries qui offrent tant d'avantages à sa population. En recommandant une revision générale et immédiate du tarif, c'est là le seul but que nous avons en vue, et nous le croyons suffisant.

Le mémoire indique ensuite l'augmentation survenue dans nos importations de marchandises américaines et de marchandises anglaises sous l'empire du tarif privilégié. Il fait voir les raisons qui obligent le gouvernement à s'occuper sans retard de la révision générale du tarif. Il dit :

Plusieurs de nos industries ont joui d'une prospérité relative durant ces dernières années. Cet état de choses est en partie dû à la prospérité extraordinaire qui a régné dans tout l'univers, à la protection partielle qu'offre le tarif actuel, la qualité sans cesse grandissante des produits des fabriques canadiennes, et principalement au fait que la demande sur le marché américain, où les industries sont encouragées, a épuisé la production des fabricants de ce pays. Les besoins de ce marché sont devenus si considérables que, reconnaissant son importance, ils lui ont sacrifié leur commerce d'exportation et ont concentré toute leur attention à leur propre

pays. Malgré cela, il est bien évident que les progrès accomplis par les fabricants canadiens ne l'ont été qu'au prix d'efforts persistants et de luttes incessantes contre la concurrence la plus acharnée de la part des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et d'autres pays. Si nous avons été soumis à cette épreuve durant la période de prospérité, à quoi devons-nous donc nous attendre quand la période de marasme se fera sentir et que nos fabricants seront obligés de lutter contre ces gigantesques accumulations de capitaux, qui contrôlent les différentes industries américaines, et qui, comme le démontrent nos importations, ont déjà réussi à modifier le courant des affaires dans plusieurs branches de l'industrie.

Et ils terminent ce mémoire en disant :

Nous prions donc humblement votre honorable gouvernement de nous donner l'assurance que cette importante question recevra de sa part la plus sérieuse attention.

Ce mémoire fut soumis le 17 mars. Le gouvernement a dû accorder toute l'attention voulue à cette demande formulée par l'Association des fabricants canadiens. Le 16 avril, le ministre des Finances faisait son exposé budgétaire. Nous étions donc en droit de savoir à cette époque ce que le gouvernement avait fait au sujet de ce mémoire, et quels étaient les changements qu'il se proposait de soumettre à la Chambre. Mais voici ce qu'il a dit à ce sujet :

J'ai à proposer deux modifications qui modifieront le tarif dans un sens et je demanderai aussi d'apporter quelques changements à la liste des articles admis en franchise. Je m'occuperai d'abord de ces derniers. A ces exceptions près—exceptions importantes quant à leur portée—nous ne nous proposons pas d'altérer les droits sur les effets imposables. Nous n'oublions pas que des démarches ont été faites afin d'obtenir une revision générale du tarif, mais nous croyons que dans la situation présente rien n'exige cette revision, tandis qu'il y a des raisons très graves qui rendent inopportune toute modification prononcée du tarif. Le pays est prospère, et, somme toute, nos industries manufacturières ont joui d'une prospérité qui dure encore.

Plus loin, il ajoute :

En effet, M. l'Orateur, les industriels eux-mêmes qui se sont mis en communication avec nous, pour nous demander d'apporter certaines modifications au tarif, ont appuyé leurs demandes, non pas tant sur la situation actuelle des affaires que sur le fait qu'ils appréhendent l'avènement probable de temps moins prospères. Si les industriels ont à se plaindre aujourd'hui, ce n'est pas du manque de commandes, mais bien plutôt de l'insuffisance de main-d'œuvre et d'installations qui les mettent en mesure de répondre à la demande.

Quand, après avoir pris connaissance de ce mémoire, le ministre des Finances vient dire dans son discours sur le budget qu'il n'a que deux modifications importantes à apporter au tarif, le chef de l'opposition aurait manqué à son devoir, si, sachant cette grande industrie en danger, il avait négligé de soumettre cette résolution à la Chambre. Nous avons toujours vu le ministre des Finances faire preuve d'hostilité envers les industries métallurgiques du pays. Il suffit de relire ses discours pour s'en rendre compte. Le 14 avril 1887, il prit la parole dans la législature de la Nouvelle-Ecosse, et voici en quels termes il parla alors de l'industrie du fer :

L'industrie du fer en ce pays a certainement reçu sa bonne part d'encouragement. Si elle ne peut pas se maintenir avec l'aide qu'elle a reçue, qu'elle disparaisse. Elle est protégée par un droit élevé qui éloigne la concurrence étrangère et de fortes primes sont données pour encourager la production indigène. Si, avec tout cela elle ne peut pas se maintenir, je crois qu'il vaut autant la laisser disparaître.

Cessons de consacrer nos efforts à la production du fer et employons notre énergie à prendre du poisson et à récolter des pommes de terre.

Voilà ce que disait le ministre des Finances le 14 avril 1887, mais l'opposition ne consentira pas, si elle peut l'empêcher, à laisser disparaître cette grande industrie, quoiqu'en dise le ministre des Finances. L'an dernier, il y a eu une élection dans les provinces maritimes et le ministre des Finances, ainsi que le député de Guysborough (M. Fraser) ont prononcé des discours. La lutte se fit au mois d'octobre et c'est à cette occasion que le ministre des Finances annonça que les primes sur le fer seraient bientôt abolies, car la politique fiscale du gouvernement tendait à l'abaissement du tarif. Dans la même circonstance, le député de Guysborough, qui accompagnait le ministre des Finances :

Les primes sur le fer doivent être abolies et M. Tarte est sorti du cabinet parce que le gouvernement est opposé à l'élévation des droits.

Le ministre du Commerce a dit aussi :

Je ne crois pas que le gouvernement puisse faire quoique ce soit pour encourager l'industrie du fer au Canada.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) s'exprima ainsi :

Je suis opposé aux droits sur le fer parce que, comme aux Etats-Unis, ils donnent un encouragement illégitime à cette industrie.

Or, M. l'Orateur, mon attitude sur cette question est celle-ci : Ayant en mains les destinées d'un grand pays, nous devrions faire tout en notre pouvoir pour encourager toutes ces industries et surtout celle du fer, qui, si elle réussit, sera sans contredit la plus importante que nous aurons jamais. L'honorable député du Cap-Breton nous a fait l'historique de l'industrie métallurgique aux Etats-Unis. Je ne crois pas nécessaire de revenir sur ce sujet qui est bien connu de tous.

Nous savons tous que l'industrie du fer, aux Etats-Unis, ne prospéra jamais tant qu'elle ne reçut l'aide d'une forte mesure de protection. Je ne désire pas fatiguer la Chambre, néanmoins je demanderai qu'il me soit permis de citer certains extraits d'un travail publié par un écrivain très capable touchant la question de l'industrie du fer aux Etats-Unis d'Amérique. Parlant devant la Commission royale, sir Lothian Bell, pré-

sident de l'association des commerçants de quincaillerie de la Grande-Bretagne, a dit entre autres choses :

Le monopole exercé par les patrons de l'industrie du fer, en Angleterre, n'existe plus. Il permettait aux grands industriels anglais de profiter des circonstances, de fixer les prix selon leur convenance et de recueillir d'énormes profits. Il est vrai qu'à cette époque, les commandes étaient considérables par suite de la construction énorme de voies ferrées et pour autres causes ; toutefois, il n'y eut pas d'augmentation dans le coût de fabrication, si ce n'est un peu d'augmentation dans les salaires, néanmoins les profits étaient fort considérables.

Il continue ainsi :

La concurrence arrivant, les prix diminuèrent. Si les pays étrangers avaient négligé de développer leurs industries par le moyen de la protection, l'Angleterre aurait continué d'accumuler l'or, l'or, et encore l'or. En dépit de cette assertion sans cesse répétée, à savoir que la protection fait hausser les prix, des industries rivales s'étant développées sous cette égide, les consommateurs, dans le monde entier, obtiennent leur fer, cela ne fait aucun doute, à meilleur marché qu'ils auraient jamais pu espérer le faire sous le régime du libre-échange.

Puis ce publiciste ajoute :

Non-seulement l'industrie du fer dans le Royaume-Uni a subi une dépréciation par suite du dévevoppement de cette industrie dans les autres pays, les résultats étant dus à la perte du commerce étranger, mais, en maintenant des ports libres, les consommateurs anglais font des achats considérables à l'étranger.

De 1860 à 1890, pour les fins de consommation à l'intérieur, l'augmentation des importations de quelques-uns des principaux industriels en métallurgie est comme suit :—

Armes et munitions, en 1860, $423,565 ; en 1890, $1,372,375 ; fer et acier, forgé ou ouvré, en 1860, $220,335 ; en 1890, $13,843,200.

Pendant que, d'un côté, les importations ont augmenté, ainsi que l'indiquent les chiffres précédents, de l'autre, depuis 1874, les exportations de produits domestiques ont diminué. En 1872-73-74, le total des exportations de produits de fer et d'acier s'est élevé à $143,520,242. Au cours des vingt années suivantes, marquées au coin d'un développement merveilleux dans les autres pays, à mesure que la concurrence croissait, les exportations ont baissé jusqu'au chiffre de $118,-908,362. En 1880, 1881, 1882, la diminution a été de 17·1 pour 100. On a déjà fait remarquer que, dès le commencement de la construction des voies ferrées en 1850, jusqu'en 1874, les grands patrons de l'industrie du fer, en Angleterre, ont fourni au monde entier la plus grande partie du fer requis pour ces ouvrages. En 1872, 1873, 1874, le fer destiné aux chemins de fer et expédié du Royaume-Uni représenta une valeur de $50,470,966 ; pour 1890-91-92, le total n'est plus que de $20,136,125. Il ne faut pas oublier que les premiers rails d'acier ont été faits aux Etats-Unis vers 1867, date à laquelle on a commencé à imposer des droits protecteurs, dans le but de donner du travail aux ouvriers américains dans la fabrication de ces rails pour les chemins de fer des Etats-Unis.

Je fais cette citation pour montrer comment l'industrie du fer, en Angleterre, a diminué, alors qu'aux Etats-Unis, elle a augmenté, grâce au régime d'un tarif protecteur. Puis l'orateur ajoute :



Sans un tarif protecteur, les avantages dont nous jouissons sous le rapport du fer et du charbon, n'auraient pu nous permettre de développer cette vaste industrie du fer et de l'acier qui est maintenant devenue l'une des grandes sources de notre prospérité industrielle.

Permettez-moi maintenant de citer une partie du témoignage donné par M. James Willis de Sheffield, lorsqu'on l'a interrogé sur les causes de la décadence régnant alors en Angleterre dans l'industrie du fer. Voici à quelle cause il attribue cet état de choses. Après avoir énuméré un certain nombre de raisons, il ajoute :

Puis il y a les droits américains. Il y a environ vingt-cinq ans, j'entretenais avec l'Amérique un bon commerce bien florissant. J'avais aux Etats-Unis un agent auquel je payais £400 par année, pour tenir un dépôt de mes produits, et le montant de ses opérations était considérable. Tout cela est fini, et je n'envoie plus aux Etats-Unis pour six deniers valant de marchandises.

Je désire également vous lire un extrait d'un ouvrage récent, " Statistique des Industries Américaines et Etrangères ", pour l'année 1900. Il contient une revue du commerce du fer et de l'acier pendant le dix-neuvième siècle, préparée par un homme reconnu comme l'une des meilleures autorités quant à cette industrie. C'est M. James M. Swank. Voici ce qu'il écrit :

Il y a eu un grand progrès accompli au cours du dernier quart du dix-neuvième siècle, dans le développement des industries du fer et de l'acier dans le monde entier, mais c'est aux Etats-Unis que ce progrès a été le plus remarquable. Sous ce rapport les Etats-Unis sont à la tête de tous les pays. Cela est dû, en partie, aux avantages que la nature leur offrait en fournissant avec abondance la matière première nécessaire. Cette supériorité provient, pour une large part, de la législation adoptée par le gouvernement et qui donna, d'abord, en 1861, plus de stabilité à ce système de tarif protecteur qui, depuis lors, a été maintenu efficacement, sauf de brèves interruptions ; en second lieu, de l'adoption vers la même époque, de la méthode qui consiste à accorder de forts octrois de terres aux compagnies de chemins de fer. L'effet de la mise en pratique de cette politique protectrice a été de conserver le marché domestique aux manufacturiers américains du fer et de l'acier, et de tous les produits qui en dérivent. C'est grâce à cela et aux gratifications de homesteads, que des milliers de milles de chemins de fer ont été construits dans les Etats de l'ouest et les territoires.

Puis il ajoute :

Mais plusieurs de ces chemins de fer n'auraient pu être construits, si notre tarif protecteur n'avait pas développé nos fabriques de rails en fer dans le cours du troisième quart du siècle, et notre industrie des rails d'acier durant le dernier quart de siècle. Tant que nous n'avons commencé à fabriquer nos propres rails de fer et, plus tard, nos propres rails d'acier, les fabricants étrangers ont exigé des prix exorbitants pour les rails qu'il nous était possible d'importer. Ces deux industries durent, d'abord, pour se maintenir, lutter contre la concurrence étrangère, car les premiers droits prélevés sur les rails de fer étrangers et, plus tard, sur les rails d'acier étrangers, n'étaient pas une

protection suffisante. Mais, à la fin, on put obtenir la haute main sur le marché domestique ; la production des rails augmenta d'une manière énorme et les prix baissèrent graduellement.

Voilà exacement l'état de choses que nous voulons voir exister au Canada. Nous voulons voir cette protection qui ouvrira à notre peuple notre marché domestique, et je crois que nous obtiendrons les mêmes résultats qui se sont produits aux Etats-Unis, que nous aurons le haute main sur notre propre marché et que le prix de ce produit industriel diminuera graduellement. Voici ce que l'auteur dit plus loin :

Quiconque étudie notre histoire industrielle, doit admirer le courage avec lequel nos manufacturiers de fer et d'acier se sont lancés dans des entreprises de la plus grande importance, et l'habileté déployée par nos ingénieurs et nos ouvriers pour arriver à des résultats importants et d'une valeur inappréciable en métallurgie.

Ceux qui, dans notre pays, se sont lancés dans cette grande entreprise, ont déployé beaucoup d'énergie. Il leur a fallu une bonne somme de courage pour engager leurs capitaux dans une industrie si importante. Aussi, je n'hésite pas à dire que ces industriels ayant pris cette initiative, c'est le devoir de ce gouvernement de leur venir en aide par tous les moyens légitimes, afin de leur permettre de réussir. Je désire mentionner brièvement les grands progrès accomplis par cette industrie dans tous les pays sous le régime de la protection. Je n'ai pas l'intention de traiter ce point au long, mais je désire en dire un mot surtout sur ce qui concerne la Russie. Nous connaissons tous les phases par lesquelles la Russie a passé sous un système de protection fort limitée et nous connaissons également la prospérité dont elle jouit maintenant, grâce à un tarif protecteur.

En 1861, la Russie importait en franchise le fer en gueuse et accordait l'entrée gratuite aux machines et instruments de tout genre, ce qui, il va sans dire, constituait un obstacle à l'industrie russe. Ce ne fut qu'en 1880 que ce privilège d'entrée gratuite fut aboli. Cette année-là, on imposa des droits sur toutes les machines et les outils dans la fabrication desquels entraient le fer battu, la fonte et l'acier.

En 1882, on augmenta ces droits. Grâce au nouvel ordre de choses, la construction des machines et la fabrication des rails prirent un essor rapide. Les chemins de fer que l'on exploite maintenant, transportent facilement aux hauts fourneaux le minérai et le charbon. La construction du chemin de fer Ekatereninsk, dans le sud de la Russie, permit d'exploiter des houillères très riches.

En 1884, le gouvernement augmenta les droits sur la fonte, et protégea l'industrie charbonnière. Depuis cette date jusqu'à la mise en vigueur du tarif de 1891, on a prélevé, chaque année, des droits destinés à protéger les industries du fer et de l'acier.

Nous devrions suivre l'exemple de l'Allemagne, de la France, de la Russie et des Etats-Unis, c'est-à-dire prélever des droits de nature à rencontrer les exigences spéciales de l'industrie du fer et de l'acier, comme on le fait pour toutes les autres grandes industries de notre pays. Quand on tient compte de l'importance énorme que prend pour nous une industrie de cette nature on doit reconnaître qu'elle est digne de toute notre sollicitude. Il est admis que dans la préparation du fer en gueuse, la main-d'œuvre compte pour environ quatre-vingt-dix pour cent. Peut-on désirer quelque chose de mieux que de voir la main-d'œuvre de notre pays employée à l'industrie du fer et de l'acier ? Je ne crois pas exagérer en disant que le coût de la main-d'œuvre produisant une tonne de fer, représente environ quatre-vingt-dix pour cent. Quelques experts donnent un chiffre un peu plus élevé. L'auteur qui me fournit ces renseignements dit que le coût d'une tonne de 2,240 livres de fer en gueuse, calculé d'après le prix du minerai, s'élève à 90.8 par cent. On peut de même montrer que la main-d'œuvre entre pour quatre-vingt-dix par cent dans le coût d'une tonne de rails d'acier ou de n'importe quel produit de cette industrie. Je m'appuie aussi sur l'opinion d'un homme bien compétent, l'honorable Abraham S. Hewitt, opinion basée sur son expérience comme mineur et fabricant de fer. Voici ce qu'il dit :

La valeur de tout produit manufacturé est déterminée entièrement par les salaires payés aux ouvriers. Dans les mines, le charbon et le fer ne coûtent rien. Ils sont des dons de la nature. Mais l'extraction s'en fait au pic et à la pelle par des mineurs. Ce sont ces derniers qui les transportent en berlines, en chariots, etc., jusqu'au marché ; eux aussi qui les transportent aux usines ; par eux les hauts fourneaux peuvent fonctionner ; par eux la fonte est affinée, le fer passé dans les cylindres ébaucheurs, préparé pour le marché, transporté à destination et vendu. C'est la main-d'œuvre seule qui donne la moindre valeur aux produits de cette industrie et c'est l'homme qui fournit ce travail qui devrait jouir des bénéfices qui en découlent.

Je dis que le gouvernement devrait se considérer comme obligé de protéger ce travail dans ce pays, travail qui entre pour une si large part dans cette industrie du fer et de l'acier.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PRINGLE : Permettez-moi de vous faire observer que, avant qu'on eût prélevé des droits très élevés aux Etats-Unis, on n'y comptait que des faillites. Des industriels risquaient leurs capitaux et s'efforçaient de développer cette industrie, mais le plus souvent, ils étaient écrasés par les manufacturiers étrangers. Jusqu'au moment où l'on imposa un tarif protecteur élevé, on a assisté à une série continue de faillites dans les grandes industries du fer. Dans son histoire de l'industrie du fer aux Etats-Unis, M. B. F. French rend ainsi compte de cet état de choses :

C'est un fait reconnu que, dans plusieurs branches de l'industrie anglaise, ceux qui s'y sont livrés essaieront, pendant quelques années, à les maintenir, même à perte, dans le but de conserver les marchés d'où il y a danger qu'ils soient exclus, par suite d'entraves commer-

ciales ou de concurrence industrielle ; et il n'y a peut-être pas une seule industrie que l'on ait essayé de créer aux Etats-Unis, qui n'ait eu, tout d'abord, à soutenir une lutte acharnée, parce qu'on avait réduit les prix à celui auquel on s'attendait à soutenir la concurrence sur le marché.

Cependant, en dépit de cet obstacle, l'industrie du fer et de l'acier aux Etats-Unis a fait des progrès remarquables, depuis 1860. Dans chaque branche, du moment que l'on a prélevé des droits efficaces, l'industrie a pris son essor et s'est développée considérablement, tandis que les importations et les prix ont diminué dans une proportion à peu près constante. J'ai ici une liste des faillites antérieures à 1860. Il me suffira, cependant, de dire que, au cours de cette période, il y a eu un grand nombre de faillites aux Etats-Unis.

Lorsqu'ils obtinrent un tarif de protection suffisante, ils constatèrent que le nombre des faillites diminuait. Ce n'est qu'en 1870 que l'industrie du fer aux Etats-Unis a reçu une protection réellement suffisante, et qu'elle a commencé à démontrer ce qu'elle pouvait rapporter. La production du fer aux Etats-Unis, en 1867, s'est élevée à 2,277 tonnes ; en 1894, elle atteignait 1,017,096 tonnes ; l'augmentation est donc énorme. Je veux parler surtout de l'augmentation de cette production depuis 1870, car c'est cette année-là même qu'on a établi un tarif de protection très élevé pour l'industrie du fer dans la république voisine.

En 1870, nos voisins ont produit 30,357 tonnes de fer, mais en 1880, sous un tarif protecteur très élevé, cette production se chiffrait par 864,353 tonnes et, depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, cette augmentation s'est toujours accentuée ; il n'y a exception que pour les quelques années où les Etats-Unis ont adopté un tarif moins élevé, mais alors le volume de la production diminuait et ils n'étaient pas aussi prospères qu'ils le furent ensuite, lorsqu'ils adoptèrent de nouveau le système d'une protection très élevée. Voyons ce que cette dernière a fait pour l'industrie des rails d'acier. En 1867, les Etats-Unis ont importé 145,580 tonnes de rails de toutes sortes ; en 1878, ils n'en ont acheté que neuf tonnes.

Une VOIX : Que dites-vous ?

M. PRINGLE : Les Etats-Unis n'ont importé pendant l'année 1898 que neuf tonnes pesant de rails. J'avouerai que, quelques années plus tard, ces importations ont augmenté, car c'était alors l'ère de la construction énorme des chemins de fer ; l'industrie américaine ne pouvait répondre à toutes les commandes, et c'est ainsi qu'en 1882, par exemple, nos voisins ont importé 200,113 tonnes de rails d'acier. Dès que cet engouement pour les chemins de fer se modéra, l'importation des rails diminua aussi, et en 1885, le total des importations n'était que de 2,189 tonnes ; en 1892, il était tombé à 347 tonnes. Les Etats-Unis ont pu manufacturer les rails d'acier à meilleur marché qu'aucun autre pays n'a su le faire. Ils ont diminué le coût de cet article à $22 la tonne, il y a quelques années, et ils ont pu vendre à meilleur marché que les manufacturiers de Grande-Bretagne et d'Europe. Ce résultat est dû au système de protection élevée.

Nous connaissons bien l'histoire de la politique fiscale des Etats-Unis, et nous savons que le parti républicain, en 1861, après une longue période de bas tarif, a inauguré un régime de protection élevée, et depuis, la prospérité s'est développée dans ce pays, à l'exception des années qui se sont écoulées de 1894 à 1897, alors que nos voisins se trouvaient à avoir un tarif peu élevé. Depuis 1860, la population des Etats-Unis a augmenté de 31,443,321 à 76,303,387 habitants, chiffre constaté en 1890, soit une augmentation de 143 pour 100. Cette augmentation est énorme dans un pays qui, si les arguments de nos adversaires valent quelque chose, aurait dû rétrograder sous un système de protection élevée. En 1860, la richesse nationale des Etats-Unis était de $16,159,616,000, soit de $514 par chaque habitant ; en 1890, elle était de $94,300,000,000 ou de $1,235 par chaque citoyen. On ne doit pas s'étonner, M. l'Orateur, que Gladstone ait fait remarquer que les Etats-Unis d'Amérique, grâce à leur système de protection, dépassaient très rapidement l'Angleterre attachée à sa politique de libre-échange. Lorsqu'il s'agit des grandes industries manufacturières, l'activité de l'industriel et les salaires des ouvriers prouvent également l'état où se trouve telle ou telle industrie. Les propriétaires de filatures ont vendu, en 1896, deux millions et demi de balles de coton domestique ; en 1901, ils en ont vendu au delà de trois millions et demi de balles ; le nombre des hauts-fourneaux a augmenté de 150 à 266, au cours de la même période ; les manufactures de fer-blanc ont produit, en 1894, 40,000,000 de livres, et en 1901, 670,000,000 de livres de ces articles. Puisque je suis à parler de ce sujet, on me permettra de dire un mot de l'industrie du fer-blanc. Nous connaissons tous l'attitude prise par le président McKinley. Les droits sur le fer-blanc indiqués dans le tarif de 1890, furent mis en vigueur le 1er juillet 1891. De cette date, jusqu'au 30 juin 1897, le ministère du Trésor a régulièrement reçu des statistiques concernant cette industrie. Il nous est donc facile de connaître l'augmentation due à la protection, sous ce rapport. En 1892, les Etats-Unis ont produit 18,303 grosses tonnes de ces articles ; en 1891, cette production se chiffre par 399,201 tonnes, ce qui démontre l'essor donné à cette industrie par la politique de protection adoptée par nos voisins. Voyons encore ce qui a été fait aux Etas-Unis, dans l'industrie de la construction des locomotives. Nous savons qu'il n'y a pas bien longtemps, il était impossible aux Américains de faire concurrence aux manufacturiers étrangers, dans la construction de ces

locomotives. Ces derniers avaient l'habitude d'abaisser tellement le prix de ces objets, que le fabricant américain ne pouvait construire une locomotive en réalisant un certain bénéfice. Mais, grâce au système de protection, nous trouvons des locomotives américaines qui parcourent des chemins de fer dont les rails proviennent des Etats-Unis, et cela, dans toutes les parties du monde. On en trouve dans le désert, aux pyramides d'Egypte, et tous les rails, toutes les locomotives qui serviront au chemin de fer que l'on construit maintenant en Orient, c'est-à-dire le chemin de fer de la Mandchourie, seront de fabrication américaine. Fait plus étrange encore, ou trouvera que dans cette Grande-Bretagne si libre-échangiste, il n'y a pas une seule compagnie de chemin de fer importante qui n'emploie des locomotives achetées aux Etats-Unis. Cela fait voir les progrès de cette industrie, chez nos voisins.

Je ne veux pas laisser entendre que seules les grandes industries manufacturières prospèrent sous un tarif de protection. Je reconnais, aussi bien que toute autre personne, que l'industrie agricole occupe le premier rang parmi les plus importantes industries du pays. Je puis démontrer, avec preuves à l'appui, que l'agriculture aux Etats-Unis a prospéré sous le régime de la protection, tout autant que les grandes industries manufacturières. Le ministre de l'Agriculture indique une augmentation d'au delà de $350,000,000, dans la valeur des terres en culture, et une augmentation dans tous les produits des cultivateurs américains.

Je cite les extraits de quelques-uns des discours prononcés par l'honorable ministre des Finances. Ce dernier, et il en est ainsi de tous les autres membres de la droite, laisse toujours une porte ouverte par laquelle il puisse s'échapper. Dans un discours qu'il a prononcé à Halifax, lors d'un banquet, le 12 décembre 1902, l'honorable ministre a voulu sans doute préparer une porte ouverte en vue de certaines modifications qu'il devait opérer dans le tarif. Je cite le rapport du "Globe", de Toronto :

> S'il faut remédier à quelque irrégularité, nous sommes prêts à examiner et à régler cette question. Si un nouvel état de choses a été créé par l'établissement d'une nouvelle industrie, si, à l'étranger, on nous impose des conditions qui empêchent l'essor de notre commerce, enfin s'il a surgi quelque chose, nous ne voulons pas fermer les yeux et ne pas voir ce qui se passe ; mais nous disons plutôt que le pays ayant prospéré sous le tarif actuel, il n'y a pas de raison de demander que nous retournions a un système de droits plus élevés.

M. l'Orateur, il s'est produit quelque chose. Les manufacturiers de ce pays, le 10 et le 11 mars, et depuis cette date, ont informé avec persistance l'honorable ministre que les industriels du Canada désiraient qu'on revisât le tarif. Si l'honorable ministre des Finances voulait s'en tenir à ce qu'il disait dans son discours du 19 décembre 1902, il aurait dû, en faisant son exposé budgétaire, discuter cette question de la révision du tarif.

Je ne veux pas citer les chiffres de nos importations de ferronnerie dans ce pays, car ils ont été indiqués suffisamment, et d'une manière bien habile, par les membres de la gauche qui ont pris part à ce débat. Qu'il me suffise de dire que, suivant ces calculs, nous avons importé pour au delà de $33,000,000 de produits divers de l'industrie du fer ; quelques-uns de ces articles sont admis en franchise, d'autres sont sujets à un impôt léger, mais la plus grande partie son imposables. Notre but doit être d'encourager, non pas l'étranger qui vient nous vendre ses produits, mais nos propres industriels et nos propres ouvriers. Une industrie, comme celle du fer, qui n'est pas plus protégée, ne peut lutter contre cette corporation formidable qui fait affaires aux Etats-Unis, et est connue sous le nom de Corporation des aciéries des Etats-Unis. Cette compagnie s'engage à avoir la haute main sur le marché, et elle réussira à ruiner notre propre industrie du fer, si le gouvernement ne prend pas une mesure de protection efficace. Nous en avons assez de cette politique de "laisser faire". Il nous faut un gouvernement qui agisse dans les intérêts du peuple de ce pays.

La politique du cabinet actuel n'est pas celle suivie par les grands hommes d'état de la république voisine. Ce n'est pas la politique adoptée par l'ancien chef du parti conservateur, sir John A. Macdonald, et que l'opposition actuelle suit encore. C'est là une question que nous devrions étudier, en nous plaçant au point de vue canadien. Va-t-on nous répéter ce qu'on déclarait, avant 1878, aux manufacturiers de ce pays. Va-t-on nous dire que le gouvernement dans n'importe quelle circonstance, ne lèvera pas seulement le doigt pour protéger ou faire encourager les industriels du Canada, et que si quelqu'un veut se livrer à l'exploitation d'une industrie quelconque, il le fait à ses risques et périls et qu'il doit accepter toutes les conséquences de son initiative. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton), parlant de l'industrie des lainages, a déclaré que si cette dernière ne pouvait se maintenir sous la protection du tarif actuel, il vaudrait mieux qu'elle disparût. Je peux parler avec connaissance de cause en discutant cette question, parce que j'ai l'honneur de représenter un comté où l'on trouve une ville manufacturière. A cet endroit, nous avions une fabrique de lainages très prospère et qui donnait de l'emploi à environ 200 personnes ; elle a dû fermer ses portes et ses ouvriers, qui ne désiraient aucunement quitter le Canada, ont dû se rendre Etats-Unis pour travailler dans les filatures de ce pays. Si le gouvernement avait rempli son devoir, cette industrie, au lieu de se trouver dans un état précaire, serait en pleine voie de prospérité. Nous disons que le gouvernement peut et doit accorder une protection convenable à

toutes les industries du pays ; il doit encourager et soulager les manufactures qui souffrent. Il atteindra ce but en remaniant le tarif dans la mesure qu'il sera nécessaire de le faire. Notre position est superbe, propriétaires de la plus belle moitié de l'Amérique septentrionale, possédant un territoire qui s'étend d'un océan à l'autre, dont les ressources sont variées, nous avons pour mission d'accomplir tout ce qui est nécessaire pour faire du peuple canadien une nation nombreuse et puissante ; nous ne devrions négliger aucune occasion de consolider sur de fortes et larges assises notre grandeur future. La législation peut nous aider dans cette tâche. On nous promet une autre grande route transcontinentale. J'ignore si le gouvernement va accorder des subventions à cette compagnie, mais, dans l'affirmative, c'est-à-dire s'il vote des millions de dollars en faveur de la construction de cette ligne, le gouvernement devra voir à ce que cet argent soit dépensé au Canada, autant que possible. Ainsi que je le disais il y a un instant, je crois que le très honorable premier ministre aurait dû faire plus qu'il n'a fait. Beaucoup d'intéressés attendent avec impatience la décision du gouvernement. A mon avis, il aurait dû nous dire si le gouvernement a reconnu qu'il était nécessaire de venir au secours de cette industrie qui sollicite en ce moment du secours.

J'ai la certitude qu'il y a d'autres industries qui feront un appel semblable avant la fin de la session. Je voudrais voir ces messieurs de la droite favoriser leur propre pays. Je voudrais les voir formuler leur politique pour l'avantage de nos propres cultivateurs, de nos propres fabricants, de nos propres mineurs, de nos propres ouvriers. Qu'ils protègent notre propre peuple. Ils ont le pouvoir de le faire ; mais leur politique semble être de favoriser l'étranger et non pas le Canadien. Je sais qu'il nous est très difficile dans les questions de cette nature de faire abstraction de la politique ; mais lorsqu'il s'agit d'un grand intérêt canadien comme dans le cas présent, il me semble que nous devrions pouvoir le faire et mettre de côté les préjugés de parti. Il me semble que nous devrions pouvoir envisager la question dans un esprit véritablement canadien. Elle plane bien au-dessus et au delà des intérêts et des considérations de parti, et demande à être discutée au point de vue large de la prospérité du Canada. J'ai parlé plus longuement peut-être que je n'en avais d'abord l'intention de cette question de la protection aux industries canadiennes. Quatre-vingt-dix pour cent du prix de revient de tous articles en fer représente la main-d'œuvre, et il n'est pas en ce pays de capital aussi important que le travail. Le travail productif, je l'affirme, est le plus grand intérêt que nous ayons. Son importance est incalculable. Supposez seulement que nous ayons en notre pays 500,000 travailleurs, dont le salaire moyen soit de $400 par anné. Cette somme équvaut à l'intérêt de $8,000 à 5 pour cent ; de sorte que chaque travailleur dispose d'un capital de $8,000 à intérêt. Multipliez cette somme par 500,000, le nombre des travailleurs, et vous obtenez l'énorme capital de $4,000,000,000, produisant à 5 pour cent $200,000,000. C'est là l'intérêt que nous devrions protéger en ce pays : le travail. Ce capital de main-d'œuvre, le parti conservateur a toujous cherché à le soutenir. C'est, après tout, le grand intérêt national du pays, et c'est celui que nous voudrions défendre contre l'influence désastreuse de la concurrence sans frein. Nous, membres de l'opposition, avons toujours voulu encourager le travail canadien, lui assurer des salaires élevés, lui donner toute l'aisance possible ; et je dis que ce devrait être le but des corps législatifs de notre pays de protéger de toutes manières le travail canadien. Je sais que mes honorables amis de l'administration ont bien des difficultés à surmonter. Ils ont à compter avec ces députés habiles et intelligents de l'ouest qui ont décidé de maintenir une politique de libre-échange dans la mesure où cela dépendra d'eux. Qu'on me permette de le leur dire, ces messieurs de l'ouest ne devraint pas envisager la question à un point de vue étroit ; mais à un point de vue largement national. S'ils font perdre aux anciennes provinces le bénéfice de la protection, ils nous dépouillent sans s'enrichir. Détruisez la protection dans notre pays, et vous détruisez les anciennes provinces du Canada, et, en même temps que ces anciennes provinces, le grand ouest souffrira.

M. l'Orateur, j'espère que la politique actuelle de laisser-faire de la droite sera abandonnée et que sur ses ruines s'élevera une politique de protection et d'encouragment aux industries canadiennes, la politique qui seule, je pense, sauvera notre pays. Si ces honorables messieurs adptent cette politique, la prospérité et le progrès du Canada, j'en suis persuadé, ne feront plus de doute.

L'honorable J.-ISRAEL TARTE (Montréal, Sainte-Marie) : M. l'Orateur, je n'ignore pas qu'une motion en amendement à celle proposant l'examen des subsides est généralement regardée comme motion de blâme. Dans les circonstances ordinaires, le gouvernement a le droit d'exiger de ses partisans qu'ils rejettent pareille motion. L'administration avait-elle raison, ou a-t-elle raison de faire cet appel au cours du présent débat

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a clairement et catégoriquement déclaré que sa motion ne posait pas la question de confiance. Elle a plutôt pour but, si j'interprète bien ses paroles, d'engager le gouvernement à soulager la situation par des déclarations de nature à rétablir la confiance publique. Mes honorables amis du ministère ne peuvent ignorer que nous traversons en ce moment une crise industrielle ; cela ne fait pas de doute. Je ne crois pas exagérer en disant que durant les trois ou quatre derniers mois, nous avons perdu, au Canada, $100,000,000 de capitaux. C'est là asurément une très

forte somme d'argent. Je ne veux pas dire que la politique du gouvernement a été cause de toutes ces pertes. Tout de même les pertes sont là ; et le dernier incident de la crise a été fourni par l'industrie même que nous discutons aujourd'hui. Pendant un temps, l'industrie du fer et de l'acier a été très populaire. Je me rappelle avoir entendu mon très honorable ami le premier ministre déclarer, il y a un an ou deux, qu'il s'attendait à voir, avant bien des années, les forges de Sydney rivaliser avec celles de Pittsburg. Mon honorable ami doit se rendre compte maintenant à quel point il se trompait. Les usines de Sydney ont fermé leurs portes ; mon très honorable ami le sait mieux que moi, car il est tenu mieux au courant que les simples députés. Toutefois, je n'exagère pas, je le sais, lorsque je dis que les portes des usines de Sydney sont plus qu'à demi fermées. Mon honorable ami, le mnistre des Finances, dont je ne mets aucunement en doute l'honnêteté et la droiture d'intention, a dit qu'il avait une consolation après tout, c'est que l'opposition lui avait tenu compte d'avoir abaissé les droits sur le fer depuis 1896. Certes, c'est une piètre consolation. Qu'importe ce que pense l'opposition, qu'importe ce qu'aucun de nous a pu dire ou penser il y a des années, en présence des désastres qui se produisent aujourd'hui ! Et pourquoi ces pertes sont-elles aussi lourdes ? Que mon honorable ami le ministre des Finances me permette de le lui dire, c'est parce que nous avons réduit les droits sur le fer. Je suis responsable de cette réduction tout autant que mon honorable ami ; politiquement, j'en suis responsable, bien que je puisse dire que je n'ai jamais eu grand confiance dans le régime des primes. Mes anciens collègues me rendront cette justice de dire que je n'ai jamais eu beaucoup foi dans ce système. Ce n'est réellement pas un système mais un expédient, et les expédients n'ont jamais donné de bons résultats dans le monde. Le capital ne peut avoir beaucoup confiance dans un régime de primes. Si notre pays avait adopté une politique ferme, énergique de protection du fer et autres choses, j'ose dire que nous n'aurions pas eu la crise qui s'est produite dans le cours du mois dernier. Et c'est tellement le cas qu'aujourd'hui les hommes à la tête de ces grandes industries demandent au gouvernement de remédier au mal. S'il n'y avait pas de remède, ils ne seraient pas ici aujourd'hui. Mon honorable ami le ministre des Finances nous a dit, dans son bref discours, que cet amendement est inopportun. Pourquoi serait-il inopportun ? On ne nous l'a pas dit. J'aimerais à savoir ce que mes honorables amis du ministère ont dans l'idée lorsqu'ils disent que l'amendement est inopportun. Est-ce parce qu'ils croient que l'opposition et les hommes politiques à vues protectionnistes n'ont pas le droit de faire connaître leurs opinions au pays en la manière qu'ils le font maintenant ? Les gouvernements, je le sais, n'aiment pas à avoir la main forcée ; il faut admettre que les gouvernements sont au pouvoir pour gouverner. Mais ils y sont aussi pour recevoir des avis ; et lorsque mon honorable ami le chef de l'opposition déclare nettement qu'il veut simplement offrir au gouvernement l'aide de ses partisans, il me semble que sa motion n'est en aucune manière déplacée.

M. l'Orateur, le très honorable chef de la Chambre a répété ce qu'avait dit le ministre des Finances. C'est aujourd'hui, a-t-il dit, le temps de réfléchir, de considérer, d'étudier. Mon honorable ami a eu tout le temps nécessaire pour réfléchir, considérer, étudier. Voilà deux ou trois ans que cette question lui a été signalée, que les difficultés de la situation industrielle ont été portées à sa connaissance comme à la nôtre. Il sait que représentations sur représentations ont été faites au gouvernement. Il sait que les maîtres de forge sont à maintes reprises venus nous trouver. Il sait que ses amis politiques les plus ardents l'ont mis sur ses gardes. Qu'on me permette de citer quelques paroles de l'honorable M. Cox, un partisan de l'administration. Je suis sûr qu'on ne le condamnera pas comme traître parce qu'il partage les opinions d'autres hommes, qui, du reste, ne sont pas plus que lui des traîtres. Dans son discours, à l'assemblée annuelle de la banque de Commerce, en novembre 1902, l'honorable M. Cox prononça ces paroles :

> Apparemment jusqu'ici nous pouvons envisager notre situation avec quelque satisfaction. Mais il est clair que nous tendons vers un état de choses qui demande la prudence.

Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui faisant la lecture de tout le discours de M. Cox, qui avertissait alors le pays que nous étions dans une position difficile. M. Cox prévoyait alors ce qui est arrivé depuis. Financier à la tête de plusieurs grandes banques et institutions de finance, il discernait les signes de perturbation, les signes avant-coureurs des désastres qui nous assaillent aujourd'hui.

Ainsi, M. l'Orateur, mes honorables amis ont été mis sur leurs gardes. Dans le cours de la dernière session du parlement, le ministre des Finances a fait une déclaration très semblable à celle que nous venons d'entendre à cette session. Il a demandé au pays d'attendre. Pas durant la présente session, dit-il, pas maintenant. Le pays a attendu ; les intérêts manufacturiers ont attendu, les grands établissements ont attendu un an. L'année s'est passée. A la rentrée des Chambres, cette année, le ministres des Finances nous invita encore une fois à attendre. L'année dernière la conférence de Londres devait avoir lieu ; l'excuse était plausible. Cette année, nous fûmes informés que la haute commission pourrait se réunir de nouveau. C'était encore là, dans une certaine mesure, une excuse raisonnable ; mais, après tout, ce ne sont

là que des prétextes. Ces raisons ne peuvent inspirer confiance aux capitalistes ; elles ne nous sauveront pas de la grande crise avec laquelle l'honorable ministre doit maintenant compter. Nous avons attendu deux ans et on nous invite à attendre encore. Je sais qu'il est bien tard. Les cent millions qui sont perdus ne seront peut-être pas recouvrés, ne seront peut-être pas refaits ; ils sont perdus. Pourquoi attendrions-nous plus longtemps ? M. l'Orateur, je ne veux pas poser en prophète de malheur, mais que mes honorables amis du ministère me permettent de leur dire ceci : à moins qu'ils ne s'arrêtent dans la voie où ils sont engagés, à moins qu'ils ne se fassent une idée un peu plus vite qu'ils n'ont fait dans le passé, nous éprouverons des pertes beaucoup plus considérables que celles que nous déplorons aujourd'hui. J'en fais la déclaration au très honorable premier ministre et à ses collègues. Ils doivent savoir précisément ce que nous connaissons nous-mêmes. Ils doivent savoir que les grandes institutions financières sont effrayées de l'état de choses actuel. Je me trouve habiter une ville où il existe de ces grandes institutions ; je fais la rencontre d'hommes d'affaires et je sais ce qu'ils pensent de la situation. Je sais aussi que mes honorables amis du ministère ont été mis au courant des dangers de la situation actuelle. La politique de parti devrait être mise de côté lorsque de vastes intérêts sont menacés d'une crise. Un ministre n'est pas infaillible. Il n'y aurait rien d'humiliant pour le ministre des Finances, ou ses collègues, à déclarer au parlement : Les circonstances ont changé ; nous traversons une crise sérieuse; modifions le tarif. Ils auraient l'appui, non seulement de leurs propres amis, mais de leurs adversaires.

Je sais qu'il se trouve dans les rangs du parti libéral, non seulement en cette Chambre mais au dehors, des milliers d'hommes partageant l'opinion que j'exprime en ce moment. Je sais qu'ils applaudiraient mes honorables amis du ministère, si ceux-ci déclaraient à la Chambre, avant la fin de la présente session, leur intention de sauver les industries qui sont menacées. Il est tard, je le sais ; la session est avancée. Mais mes honorables amis, comme je le disais, ont eu le temps de réfléchir. Je ne songerais pas un seul instant à les blâmer de ce qu'ils n'ont pas fait jusqu'à présent, si seulement ils voulaient faire aujourd'hui ce qu'ils doivent faire.

Le très honorable premier ministre a dit, et avec beaucoup de vérité, suivant moi, que l'exploitation des mines de Sydney n'avait peut-être pas été conduite comme elle aurait dû l'être. Admettons la chose ; cela ne change absolument rien à la situation. De ce qu'il y ait eu mauvaise administration, il ne s'ensuit pas que la politique du gouvernement soit bonne. Mes honorables amis le savent, et ils le savent si bien qu'au commencement de la session ils tentèrent d'améliorer la situation en déclarant qu'ils allaient hausser les droits sur les rails. Ce qui est vrai des rails, l'est encore plus de maint autre article en fer. Je le répète, s'il y a eu mauvaise gestion à Sydney, ce n'est pas une preuve que la politique du gouvernement soit bonne. Les choses ne seront pas en meilleure posture, quand même l'on obtiendrait un état des messieurs intéressés dans l'exploitation de ces mines. Cette proposition nous indique bien avec quelle mauvaise grâce le gouvernement s'applique à résoudre la difficulté; qu'on me permette de le dire sans vouloir blesser qui que ce soit.

Le gouvernement aurait dû se rendre compte que les conditions ne sont plus les mêmes, que même en Angleterre, dans cette Angleterre libre-échangiste dont nous avons souvent parlé, il se fait une révolution politique. L'Angleterre était le seul pays du monde ayant adopté le libre-échange, et aujourd'hui les hommes d'Etat anglais les plus en vue s'aperçoivent qu'il est temps d'empêcher les producteurs étrangers d'encombrer leurs marchés ; et ils ont raison. Qu'on me permette de le déclarer nettement, je rends hommage à l'esprit large, au sens politique de M. Chamberlain. Nous pouvons bien ne pas approuver tout ce qu'il a fait ; mais, au moins, il se montre fier du grand empire dont il est le serviteur. En sa qualité d'homme d'Etat, comme en celle d'homme d'affaires, il sait que les industries de l'Angleterre sont menacées de destruction. Il sait que l'Agriculture anglaise périclite, et en sa qualité d'homme d'affaires et d'homme politique, il n'a pas honte de dire: Ne parlons plus du passé. J'ai été libre-échangiste ; j'ai fait des discours libre-échangistes ; mais aujourd'hui, je veux protéger et défendre les industries anglaises contre la concurrence injuste de l'étranger. C'est là une attitude digne d'un homme d'Etat. Pourquoi mes honorables amis se montreraient-ils plus fiers que cet homme d'Etat qui est une des sommités de la politique anglaise de nos jours ? Tous nous avons pu commettre des erreurs. Je crains fort que nous n'en ayons tous commis; mais je ne dirais pas que c'était se tromper que de dire, il y a dix ou quinze ans, qu'il était préférable d'établir des droits peu élevés. Ceux qui ont parlé ainsi, à cette époque ne sont pas tenus, suivant moi, d'admettre qu'ils se trompaient ; mais ils sont tenus d'admettre que les circonstances ont changé.

L'industrie du fer, M. l'Orateur, n'a pas besoin d'être défendue. C'est une des industries les plus importantes que notre pays puisse voir grandir et prospérer.

Cette industrie est intimement liée à celle de la construction des navires. Si, par fausse honte, le gouvernement laisse sombrer cette industrie, il s'écoulera plusieurs années avant qu'elle se relève. Je n'hésiterais pas un seul instant, si j'étais à la place du très honorable premier ministre, à m'attacher à cette question de l'industrie du fer et à lui

donner une solution. Rien ne serait plus facile. Je ne veux pas dire que nous aurions à imposer des droits sur tout article en fer. Il y a une manière d'atteindre le but. Nous connaissons quels sont les articles que nous pouvons manufacturer. En 1897, nous n'avions que fort peu d'industries du fer. Nous ne faisons que commencer. L'industrie s'est développée depuis, pas énormément, mais enfin elle s'est développée. Nous avons construit de grandes usines pour la manufacture du fer. Nous avons eu l'outillage nécessaire. Examinons les choses de près et voyons quels articles nous pouvons fabriquer au moyen de cet outillage. Protégeons sans tarder tout ce que nous pouvons fabriquer avec l'outillage à notre disposition. Je suggèrerais à mes honorables amis du ministère, s'ils sont disposés à accepter un conseil dans le même esprit que je l'offre, d'élever les droits sur les articles en fer d'une certaine liste, à l'encontre de toutes les nations étrangères, avec traitement de faveur pour la Grande-Bretagne. Nous importerions alors de ce dernier pays les articles que nous ne sommes pas en mesure de produire nous-mêmes. Ce serait là une politique nationale, une politique salutaire; elle tendrait à développer les échanges entre cette grande colonie du Canada et la mère patrie ; elle serait d'un sérieux encouragement à notre marine marchande, tout en protégenat nos propres industries. Il n'est pas difficile d'adopter cette politique. Les cours du fer sont aujourd'hui très bas. Mes honorables amis me permettront de dire que s'ils adoptaient la politique que je suggère ce soir, les cours remonteraient aussitôt. La confiance serait rétablie. Il en est qui sourient. Je n'en suis pas surpris, car je connais un bon nombre de membres de la députation qui ont perdu de fortes sommes. Mais, en dehors de la députation, il s'en trouve qui en toute sincérité ont perdu en peu de temps des sommes énormes. N'oublions pas, comme je le disais en commençant, qu'à peu près cent millions de dollars ont été perdus.

M. A. JOHNSTON : L'honorable député (M. Tarte) voudra-t-il me dire si ces cent millions de dollars étaient engagés dans l'industrie même ?

L'honorable M. TARTE : Non, ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Mais, comme mon honorable ami de Cap-Breton (M. Johnston) le sait, de très fortes sommes ont été perdues dans l'industrie du fer par suite de l'affaissement qui s'est produit dans le fer comme dans les autres valeurs. Le désastre attire le désastre; et à moins que le ministère ne se rende compte qu'il lui faut appliquer un remède, il verra fondre sur nous bien d'autres malheurs que ceux qui nous ont assaillis jusqu'à présent. Le grand mal aujourd'hui, c'est le manque de confiance. On n'a plus confiance dans les banques ou dans les entreprises industrielles ; et je dirai franchement à mes honorables amis du ministère pourquoi il en est ainsi. Demander au pays et au parlement d'attendre une autre année, d'attendre pour voir ce qui va se produire, n'est pas une politique. C'est le défaut, l'absence de politique. Un tel état de choses ne saurait inspirer confiance aux capitalistes ; et que mes honorables amis du cabinet me permettent de le leur assurer, en faisant cette observation, je n'ai aucunement pour but de les blâmer ou de les blesser. Je veux simplement avec toute la vigueur dont je suis capable, les convaincre de la vérité de mes paroles ; leur faire voir les choses telles qu'elles sont à ma connaissance ; leur persuader que nous sommes menacés de graves dangers et qu'il est de leur propre intérêt de s'occuper de cette question sans retard.

On a parlé des progrès de l'industrie du fer aux Etats-Unis. Elle a eu à surmonter bien des difficultés avant de pouvoir y prendre pied. Pourquoi cela ? Parce que l'Angleterre était alors un pays fortement protectionniste. Nos amis les Anglais n'y allèrent pas de main morte. Le parlement vota même une loi interdisant l'émigration des ouvriers experts aux Etats-Unis. En 1785, un acte du parlement fut adopté interdisant l'émigration d'ouvriers habiles au travail du fer et de l'acier ou l'exportation au delà des mers de tout outil, appareil ou machine. Lord Brougham dans la Chambre des communes condamna les efforts que faisaient la jeune nation américaine en vue d'établir ses industries. Il conseilla aux maîtres de forges anglais de vendre leurs produits à vil prix afin d'étouffer les industries naissantes des Etats-Unis. Dans son discours, lord Brougham dit :

> Il serait à propos même de vendre à perte les premiers envois de marchandises de manière à encombrer le marché et à étouffer par ce moyen au berceau même ces industries naissantes des Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : En quelle année était-ce ?

L'honorable M. TARTE : L'acte du parlement en question fut voté en 1785. Naturellement, c'était outrer les choses. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Pringle) qui vient de parler, l'industrie du fer ne prit pied qu'après avoir été hautement protégée comme elle l'a été depuis des années. Il est facile de multiplier les chiffres. L'année dernière, les Etats-Unis ont produit 16,250,000 tonnes de fer, et plus de 11,000,000 de tonnes d'acier. La production de l'Allemagne a été énorme aussi. L'Angleterre se trouve distancée. M. Chamberlain voudrait que l'Angleterre prît rang de nouveau parmi les nations grandes productrices de fer, et c'est en vue de cela qu'il désire établir la protection en Angleterre. M. l'Orateur, il ne me reste plus grand'chose à ajouter.

Une VOIX : Merci.

L'honorable M. TARTE : Un honorable député en arrière de moi a crié : Merci. C'est ce député de l'Ouest que nous entendons souvent s'exprimer en si digne langage. Mon honorable ami de Cap-Breton (M. Kendall) a sollicité le gouvernement de se porter au secours des forges de Sydney. Cependant, il est très libre-changiste. Il nous a dit qu'il était très peiné d'en être venu à cette conclusion ; mais il a dû le faire. Je lui dirai que les forges de Sydney ne sont pas seules en cause. Toute l'industrie du fer au Canada se trouve menacée, et tous les maîtres de forges du Canada ont appelé le gouvernement à leur secours. Nous avons éprouvé un désastre assez sérieux au Sault-Sainte-Marie, il y a quelques mois. La crise a débuté là, elle a voyagé du côté de la mer, et elle sévit partout aujourd'hui. Si mon honorable ami (M. Kendall) et d'autres qui ont de l'influence sur le gouvernement voulaient se concerter avec les membres indépendants et avec l'opposition, nous l'emporterions. Si nous convainquons le ministère que c'est le désir du parlement que ces industries soient protégées, le ministère s'exécutera. Déclarons au gouvernement qu'il ne s'agit pas de poser la question de confiance ; et c'est le sens du discours que je prononce en ce moment. Un dernier mot. Le premier ministre a demandé : Pourquoi les forges de Sydney n'ont-elles pu fabriquer le fer à aussi bon compte que les initiateurs de l'industrie l'avaient calculé. C'est une question très légitime, et je pense être en mesure d'y répondre. Mon humble opinion est que à moins de donner à une industrie suffisamment d'ampleur, vous ne pouvez vous attendre à ce que la fabrication sera économique. La quantité est un facteur essentiel dans le prix de revient. C'est là un principe élémentaire. Comment notre industrie naissante de Sydney et d'ailleurs lutterait-elle avec succès contre les industries géantes des Etats-Unis, de l'Allemagne, de l'Angleterre et de la France ? Commençons par faire ce qui est expédient.

Le ministre des Finances l'a dit, l'octroi des primes fut un acte de libéralité. En effet ; mais cette action ne fut pas opportune. Plusieurs d'entre nous ont cru que les primes feraient du bien, mais qu'elles ne suffiraient pas, parce qu'elles ne sauraient assurer à nos industriels la suprématie sur le marché national. Une prime, c'est de l'argent soutiré au peuple et remis aux fabricants, tandis que la protection, des droits convenables favorisent la protection à bon marché et la conservation du marché intérieur. C'est parce qu'on n'a pas pu abaisser le coût de la production à l'aide de droits assez élevés, parce qu'on n'a pas assez donné de protection que les espérances du premier ministre ne se sont pas réalisées.

Qu'on me permette de dire en terminant qu'à mon avis, non seulement le gouvernement pourrait à juste titre augmenter le droit sur le fer, mais qu'il remplirait son devoir envers le pays en prenant cette décision. Je sais que d'autres industriels lui présenteront des demandes, mais il me semble qu'après quinze jours d'étude on pourrait remanier le tarif d'une manière satisfaisante. Le gouvernement possède une foule de renseignements. Il les avait déjà reçues à ma sortie du ministère et depuis j'en ai moi-même recueilli beaucoup. Le gouvernement a le temps de réfléchir et de présenter à la Chambre, sinon une politique fiscale complètement nouvelle, du moins des changements qui suffiront à remédier à la situation présente.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je me sens fort à mon aise pour me prononcer sur cette question, car je ne suis pas un nouvel adepte de la doctrine protectionniste. Même lorsque l'honorable député (M. Tarte) faisait partie du cabinet et avant qu'il eut résolu de se prononcer librement sur ce sujet, j'avais déclaré nettement devant la Chambre que j'étais en faveur de protéger hardiment les industries du Canada contre la concurrence injuste des Etats-Unis. Mais, si je suis protectionniste, ou plutôt parce que je suis protectionniste, il ne s'ensuit pas que je désire voir le gouvernement du jour, ou toute autre administration, se servir de ce que j'ai toujours cru une politique canadienne véritablement nationale pour favoriser l'agiotage. Je n'entends pas dire qu'il n'y a ici qu'une question de jeux de bourse, mais je déclare que la situation présente est en grande partie le résultat de l'agio ; malheureusement, au cours du débat, cet aspect de la question n'a pas encore été envisagé.

Abordant d'abord la question de la protection nécessaire à l'industrie métallurgique, sans sortir des limites que nous trace la motion, je désire motiver mon approbation absolue de l'attitude que le premier ministre a prise cete après-midi, lorsqu'il a déclaré que le gouvernement ne pouvait accepter sur l'heure la résolution de chef de l'opposition. D'habitude, je n'attribue pas de motifs inavonablesà un membre de la Chambre, libéral ou conservateur. Je suis convaincu que le chef de l'opposition est animé de motifs sincères et patriotiques ; pourtant, nous devons prévoir les conséquences de la ligne de conduite qu'il nous conseille de suivre. Le représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a dit à bon droit que le système des primes était un expédient, moins stable que la protection. Précisément à cause de ce caractère de stabilité inhérent à une politique protectionniste, ce serait folie de la part du gouvernement du jour ou du présent parlement d'exaucer sur l'heure les vœux des métallurgistes, sans tenir compte des suites qu'une telle protection pourrait entraîner relativement à plusieurs autres entreprises aussi dignes de la sollicitude du parlement que l'établissement de Sydney.

Avant d'accorder à la fabrication du fer et de l'acier une protection plus ample, il est du devoir du gouvernement de rechercher quels seraient les effets d'une telle décision relativement à la confection des instruments aratoires, à la fabrication des outils, des clous et des vis et à toutes les autres industries du pays qui emploient comme matière première les produits de l'entreprise industrielle qu'on nous demande de protéger. S'il est à propos de protéger la Compagnie des aciéries du Dominion—ce que je ne nie pas—le gouvernement doit également consentir à favoriser dans la même mesure toutes les industries qui achètent leur matière première de cette compagnie ou qui l'importent de l'étranger.

Outre l'industrie métallurgique et les entreprises qui en dépendent, il y en a d'autres également dignes de la sollicitude du gouvernement. Il ne serait pas de mise pour le parlement ou l'administration de venir déclarer que d'autres industries, légitimement exploitées et procurant au capital des bénéfices modérés, ne méritent pas autant d'égards de la part du gouvernement, parce qu'il y a eu une débâcle financière à la bourse et que certaines industries souffrent des menées des agioteurs.

Par conséquent, c'est en réalité tout le tarif qu'on met en jeu, en soulevant ce soir cette question relative à une seule industrie. Au cours du débat sur l'exposé budgétaire, le représentant de la division Sainte-Marie, (l'honorable M. Tarte) nous a appris qu'il déposerait un projet de résolution ayant trait à toute la politique financière de l'administration. Je comprendrais que, dans une pareille circonstance, l'honorable député exprimât les opinions qu'il a énoncées ce soir. Je ne cache pas mon penchant à partager certains de ses sentiments ; je ne dis pas qu'un jour je ne serai pas disposé à embrasser toute la question d'un remaniement du tarif ; cependant, quelles que soient nos divergences d'opinion concernant les besoins véritables du pays, quelle que soit la politique du parti libéral ou les tendances du parti conservateur, l'heure n'est pas venue de mettre tout le tarif en jeu en présentant une motion qui n'a trait qu'à la seule industrie du fer et de l'acier, parce qu'une poignée d'individus dépouillés par l'agiotage viennent nous demander plus de protection.

M. R. L. BORDEN : Je désire apprendre à mon honorable ami que j'ai rédigé la présente motion plusieurs semaines avant d'avoir la moindre notion que les métallurgistes se rendraient auprès du gouvernement. Au meilleur de ma connaissance, ceux-ci ne se sont abouchés avec les autorités qu'à la fin de la semaine dernière. Le lundi précédent, j'avais donné avis de la présentation de ma motion qui était rédigée depuis quinze jours, et j'attendais que le retour du ministre des Finances me fournit l'occasion de la présenter.

Lorsque mon honorable ami avance que les embarras où se trouve une certaine compagnie sont le fruit de l'agiotage, il devrait, ce semble, expliquer comment la spéculation a causé ces difficultés financières et comment l'achat ou la vente des actions de cette compagnie a pu nuire à la solvabilité de celle-ci.

M. BOURASSA : J'accepte volontiers les explications contenues dans la première partie des observations de l'honorable député. Mais, je dis que la motion qui nous est soumise ce soir est le reflet des sentiments de la Compagnie des aciéries du Dominion. La plupart des journaux, y compris l'organe du représentant de la division Sainte-Marie, ont pris la même attitude. Je ne reproche pas à ce dernier non plus qu'au chef de l'opposition d'entretenir de pareils sentiments. Mais, je déclare que le gouvernement refuse à bon droit d'approuver cette résolution ce soir. Il ne serait pas digne de la confiance du parlement et du pays, s'il n'hésitait pas à obtempérer à cette demande dans un moment d'excitation, parce que certains députés, les uns de bonne foi, les autres moins sincères, sont enclins à adopter une motion qui entraînerait un bouleversement complet de notre politique fiscale.

Je reviendrai plus loin sur le sujet de l'agiotage. Lorsque le leader de l'opposition m'a interrompu, j'étais sur le point de dire qu'on nous déclare ce soir qu'une augmentation des droits est le seul facteur capable d'assurer la prospérité de cette importante industrie. On nous a parlé de l'essor qu'un tarif élevé avait imprimé à l'industrie métallurgique aux Etats-Unis ; mais je voudrais qu'avant la fin du débat on m'expliquât la déclaration du député de Toronto (M. Osler), qui nous a dit cet après-midi que l'un des dangers qui menacent notre industrie est l'état de marasme dans lequel se trouve plongée l'industrie métallurgique des Etats-Unis—cette même industrie que, au dire d'autres membres de l'opposition, un tarif éminemment protectionniste à rendue si florissante. Est-ce que le tarif aux Etats-Unis est aujourd'hui moins élevé qu'il l'était il y a cinq ans ? Si, dans ce pays-là, le tarif ne protège pas l'industrie du fer et de l'acier qui a pris naissance et qui s'est développée sous de plus heureux auspices qu'aucune autre, accaparée par un gigantesque syndicat qui ne se contente pas d'étendre ses ramifications dans toute l'étendue de la République américaine, mais envahit les marchés neutres de ce continent, va en Angleterre concurrencer les produits de l'industrie métallurgique de vieille date, se rend en Egyte pour fournir des rails américains aux voies ferrées et pousse jusqu'en Chine d'où il chasse les articles de provenance anglaise—si, dis-je, une pareille industrie n'est pas aujourd'hui prospère, comment peut-on raisonnablement conclure de la motion du leader de l'opposition, du discours du représentant de Sainte-Marie ou des observations des autres députés qui approuvent la motion,

qu'en suivant la même ligne de conduite, nous échapperons aux désastres qui ont fondu sur l'industrie du fer et de l'acier aux Etats-Unis? Je soutiens qu'il n'est pas logique de conclure qu'en marchant sur les traces des Etats-Unis nous insufflerions une vie nouvelle à nos industries.

Je n'entrerai pas dans des détails techniques concernant cette industrie ; je n'ai pas les connaissances voulues. Le représentant de Sainte-Marie a avancé qu'à l'heure actuelle l'un des obstacles qui s'opposent à la fabrication à bon marché du fer, à Sydney, est le manque d'un marché assez vaste pour permettre à cette industrie de grandir et de prospérer.

Cependant, certains directeurs de la compagnie déclaraient, ces jours derniers, que ce n'était pas l'industrie du fer qui languissait, mais la fabrication de l'acier et que celle-ci reprendrait un nouvel essor si on imposait certains droits protecteurs sur quelques articles en acier. Il n'en demeure pas moins acquis que, sous l'empire du tarif actuel, en pleine connaissance de la situation, de l'étendue de ses propriétés, du chiffre de la population du Canada et des besoins du pays, cette compagnie a lancé, il y a quatre ans environ, un prospectus alléchant, pour demander à la population de lui souscrire des millions lui promettant en retour des bénéfices généreux, sans aucunement laisser entendre que le tarif était un obstacle. C'est pourquoi je déclare que mon très honorable ami, le premier ministre, a eu raison de dire que la population de ce pays exigeait des éclaicissements touchant l'administration des affaires de la Compagnie des aciéries du Dominion.

Le représentant de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) demande au gouvernement de se prononcer immédiatement en faveur d'un tarif élevé sur la plupart des articles en fer et en acier et d'accorder un traitement de faveur au producteur anglais. Je dois avouer que cette attitude m'a surpris et que cette demande a beaucoup contribué à me faire rompre le silence. Il est notoire que, lorsque le gouvernement a résolu d'augmenter les avantages accordés au producteur anglais, j'ai commenté cette décision avec beaucoup de prudence. Bien que j'aie appuyé cette politique, en 1897, j'ai exprimé la crainte de nous voir nous engager trop avant dans cette voie.

L'honorable M. TARTE : Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Voici ce que j'ai dit. Nous ne fabriquons pas aujourd'hui certains articles que nous achetons aux Etats-Unis et ailleurs, et je conseillais d'accorder des avantages à l'Angleterre pour la fourniture de ces articles, mais non d'une manière générale.

M. BOURASSA : Il me fait plaisir d'entendre cette explication. Je vais plus loin dans cette voie, et c'est une partie de la motion de l'honorable député que je me proposais de commenter ; autant vaut le faire maintenant. J'étais sur le point de dire au leader de l'opposition qu'un certain passage de sa motion nécessite des éclaircissements. C'est lorsqu'il dit que nous devrions accorder——

—à notre industrie métallurgique une protection qui non seulement assurerait à nos producteurs et manufacturiers le marché canadien pour les articles produits ou fabriqués en ce pays, mais qui serait de nature à développer et à favoriser la fabrication au Canada d'autres articles de fer et d'acier qui sont actuellement importés en grandes quantités de pays étrangers.

Cette déclaration est vague. Signifie-t-elle que l'honorable député désire que le gouvernement frappe maintenant d'un droit tous les articles de fer et d'acier importés au pays, même ceux qui n'y sont pas fabriqués et qui ne sauraient l'être avantageusement faute d'un marché assez étendu, et qu'il grève davantage les autres industries qui emploient ces articles sans leur accorder en retour une protection plus grande ? C'était évidemment le dessein de l'honorable député lorsqu'il nous a parlé du traitement de faveur que nous pourrions établir pour les marchandises anglaises. Pourtant, si nous reconnaissons que certains articles ne peuvent pas être fabriqués au Canada, de quel droit empêcherons-nous les fabricants canadiens qui en ont besoin de se les procurer dans le pays qui fournit les articles les meilleurs et les moins chers ? Pourquoi les contraindre à s'approvisionner en Angleterre ? A mon avis, M. l'Orateur, nous devrions dégrever totalement les articles que nous ne pouvons pas produire. Si une certaine mesure de protection, qui ne grèverait pas trop lourdement les autres industries, doit avoir pour résultat d'obliger les industriels à fabriquer ces articles au Canada, je suis en faveur de l'accorder, car je suis protectionniste ; mais, puisque nous ne pouvons plus obtenir ce résultat, nous n'avons pas le droit d'obliger ces fabricants à acheter ces marchandises en Angleterre. Laissons-les libres de s'approvisionner dans le pays qui leur fournira des articles de la meilleure qualité et des marchandises les plus modernes, aux plus bas prix.

J'en arrive maintenant au point que j'ai touché au début de mes observations. Le représentant de Bothwell (M. Clancy) disait cet après-midi que le Canada a besoin d'une protection plus grande en faveur de la fabrication du fer et de l'acier. Le député de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) a déclaré que la politique du gouvernement a, depuis trois mois, fait perdre $100,000,000 au pays. Le leader de l'opposition a soutenu qu'une augmentation des droits était une nécessité impérieuse si l'on voulait assurer le salut des personnes engagées dans la fabrication du fer et de l'acier. En ce qui a trait à la perte de $100,000,000 subie depuis trois mois, les neuf-dixièmes de cette perte proviennent de l'affolement qui s'est emparé de

plusieurs habitants du pays. Si le capital s'est montré ombrageux, si les banquiers ont été durs à la détente, la politique fiscale du gouvernement n'y a contribué en rien ; il faut attribuer ces résultats au mauvais emploi des fonds.

L'honorable député a parlé de l'opinion des banquiers. De fait, je sais qu'en décembre dernier, les gérants et les directeurs des banques les plus importantes du Canada ont tenu conseil, et quelle décision ont-ils prise ? Ils n'ont pas déclaré que le tarif était défectueux, mais que des capitaux considérables étaient placés dans les opérations de la bourse—un peu par leur faute —et ils ont résolu de restreindre les avances faites à la spéculation. Certes, cette décision était sage en elle-même ; mais il était peut-être moins sage de fermer leur caisse immédiatement et d'occasionner cette baisse des cours, après avoir depuis neuf ou dix ans permis à ces agioteurs d'obtenir des fonds moyennant une marge de dix pour cent.

Le représentant de Sainte-Marie a dit qu'en matière de tarif, le système des primes est une politique d'opportunisme. J'ajouterai, au nom de bien des gens qui ont placé des fonds dans les entreprises industrielles de ce pays, que le chantage est également de mise dans les questions de finances et de tarif pour un trop grand nombre de personnes. Le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) dit que depuis trois ans le gouvernement est au courant de l'état des affaires de la Compagnie des aciéries. Eh bien ! M. l'Orateur, ceux qui ont fait des placements n'en ont rien su. Au contraire, les directeurs de cette entreprise ont répété maintes fois que leur industrie devait infailliblement prospérer et, si ces directeurs, depuis trois ans, ont demandé plus de protection à l'Etat, tandis qu'ils attiraient les fonds populaires sous prétexte qu'un brillant avenir était réservé à la compagnie, je déclare qu'une enquête minutieuse s'impose et que, si les directeurs de la Compagnie des aciéries du Dominion ont volé ces personnes, il faut leur faire rendre compte avant d'accorder plus de protection à cette industrie.

Quel a été le premier soin de la compagnie ? Elle a émis des obligations jusqu'à concurrence de près de $8,000,000 au taux de $85 pour chaque obligation de $100, et chaque acheteur d'une obligation a reçu en sus une action ordinaire libérée de $100. Ainsi, la compagnie a donné pour $85 en obligations et en actions une valeur nominale de $200. Elle a émis $5,000,000 d'actions privilégiées et $20,000,000 d'actions ordinaires; elle distribua des parts à droite et à gauche et inscrivit les actions ordinaires à 80 pour 100, parce que cette industrie était colossale et devait fournir le meilleur placement aux capitaux canadiens. Pendant tout ce temps-là, m'apprend un ancien ministre, la compagnie venait supplier le gouvernement de lui accorder plus de protection, parce qu'elle ne pouvait pas se maintenir sans cela. S'il en est ainsi, je déclare que la population de ce pays n'exigera pas d'abord et avant toutes choses qu'on protège MM. Cox et Ross, mais qu'on les tienne responsables des déclarations qu'ils ont faites à la population.

J'avoue volontiers avec le représentant de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) que la mauvaise administration de la compagnie et les expédients auxquels ou a eu recours pour activer la souscription du capital ne doivent pas nous empêcher d'adopter une politique ferme relativement à cette insdutrie. Je l'admets, et je suis prêt à dire au gouvernement que si, après avoir soigneusement étudié la question, examiné les effets que sa décision pourrait avoir sur toutes les autres industries qui en dépendent, il est d'avis d'élever les droits, non pas que je ne l'appuierai pas, mais——

M. POPE : Bah ! vous appuierez n'importe quoi.

M. BOURASSA : Non, monsieur. J'ai déjà demandé au gouvernement d'accorder plus de protection qu'il n'en voulait donner. Mon opinion au sujet du tarif est bien connûe. En 1896, et de nouveau en 1900, c'est à titre de protectionniste que j'ai brigué les suffrages des électeurs dans un comté peuplé de cultivateurs, où je n'avais nul avantage politique à remporter en prêchant cette doctrine. Mais je suis persuadé, ainsi que le dit le représentant de Cornwall (M. Pringle), que la politique douanière du pays ne devrait pas être un instrument entre les mains des spéculateurs de la finance ou de la politique. Je préconise un régime de protection stable dans ce pays. Telle devrait être la politique du Canada. Cependant, en adoptant cette politique, nous devrons prendre soin de l'étudier sous toutes ses faces et de ne pas la modifier sous l'impulsion du moment à cause de l'existence d'une débâcle financière attribuable à des causes entièrement étrangères au tarif. Souffrez que j'ajoute—renseignement que je ne saurais confirmer, bruit qui court les rues de Montréal depuis quelques semains—qu'un haut dignitaire de la compagnie a offert en vente plus de mille actions du capital de la compagnie, dans laquelle il est intéressé. Cette conduite a peut-être contribué à la baisse du cours des actions de la Compagnie des aciéries du Dominion—elle y a peut-être autant contribué que la concurrence de l'industrie américaine. Je dis donc, et j'insiste là-dessus, que, bien que le public, ou du moins une partie du public, exigera peut-être qu'on accorde à cette industrie une protection plus prononcée, ce que le pays demande, ce qu'il veut obtenir immédiatement, c'est que ce parlement s'enquière non seulement de la manière dont le capital de la compagnie a été administré, dont les actions ont été émises et sont devenues le jouet des agitateurs, mais de tout ce qui concerne les

spéculations de la bourse. Si nous désirons rassurer le capital canadien, attirer les fonds étrangers dans la caisse de nos établissements industriels, porter les capitalistes anglais, américains ou allemands à faire des placements au Canada, il faut qu'il soit connu que nous ne souffrirons pas que les membres d'un bureau de direction fassent telles déclarations en cachette, lorsqu'ils demandent des faveurs au gouvernement, et tiennent un langage différent au public dont ils convoitent de l'argent. Il faut qu'il soit connu que, lorsque des promesses fallacieuses auront été faites au public pour l'engager à placer ses fonds dans une entreprise industrielle, le gouvernement aura assez d'autorité pour obliger les auteurs de ces promesses à rendre compte de leur conduite.

Il faut que les capitalistes étrangers sachent qu'en plaçant des capitaux dans une industrie canadienne, ils font un placement sûr et qu'ils ne seront pas exposés aux hasards de la spéculation au gré du caprice de tel ou tel directeur. Il faut que l'on sache qu'un directeur n'a pas le droit de donner trois fois la valeur de l'argent encaissé, car il lui faudra un jour rembourser le capital et, en attendant, il est tenu d'en servir l'intérêt. L'honorable député de Sainte-Marie a peut-être raison de dire que le tarif a besoin d'être revisé. C'est une question à étudier ; mais j'affirme qu'il est grandement temps que le parlement s'occupe de toute cette question de la bourse et des moyens employés pour mettre de puissantes industries à la merci d'agioteurs, d'hommes sans responsabilité, qui ne se soucient pas de l'avenir du pays, ni même du bon nom et de la stabilité de nos industries, et dont la seule préoccupation est d'amasser de l'argent quelles qu'en soient les conséquences pour le public.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : J'ai suivi attentivement le débat et j'éprouve un certain embarras à discerner si la motion qui nous occupe concerne un principe général ou ne vise qu'un cas particulier, si le but est d'apporter des modifications dans les conditions actuelles de la Compagnie des aciéries du Dominion ou de remodeler le tarif applicable à l'industrie du fer et de l'acier dans tout le pays.

Je voudrais discuter cette question en me plaçant au point de vue de ses effets sur l'industrie générale du pays. Le Canada, à cause de sa situation particulière et de sa constitution, a besoin de fer tout autant qu'il faut du pain en Angleterre. Le fer à bon marché est aussi nécessaire au développement de notre pays que l'est le pain à bon marché à la population industrielle de la Grande-Bretagne. J'ai foi en la protection, mais je ne comprends pas l'idée qui semble prévaloir parmi quelques-uns de nos amis qui soutiennent qu'une simple augmentation de droits constitue cette protection, et qu'une augmentation semblable est une panacée pour tous les maux qui peuvent affliger notre



nation. Nous avons eu déjà un tarif protégeant l'industrie du fer. Cela ne faisait pas partie de la politique nationale, ce n'était qu'une mesure supplémentaire qui a démontré l'absurdité d'un tarif élevé en nous en faisant sentir les effets désastreux ; c'est cette protection à outrance en faveur de l'industrie du fer, qui a fait languir nos autres manufactures, au cours des dernières années de la mise en vigueur de cette prétendue politique nationale. Si le tarif a amélioré à un si haut degré l'état de nos industries manufacturières ,et le commerce général du pays, cela est dû surtout à la réduction des droits sur le fer, laquelle formait partie de la politique fiscale adoptée en 1897, par le gouvernement actuel. Nos adversaires semblent vouloir créer l'impression que ces droits ont été complètement abolis alors. En relisant la loi du tarif de 1897, je constate qu'elle impose des droits sur les importations de fer et d'acier, droits qui, à mon avis, accordent à cette industrie une protection véritablement efficace et telle qu'on peut en espérer une sous l'empire d'un tarif de revenu. C'est ainsi, par exemple, qu'on impose un droit de $2.50 par tonne sur la fonte en gueuse ; de $7 par tonne sur le fer ou l'acier laminé, sur le fer et l'acier en barres, sur le fer et l'acier laminé en tôle ou en plaques ; de 30 pour 100 sur les rails de fer et d'acier ; de $8 par tonne sur les plaques pour éclisses et sur les tuyaux en fonte, etc. Peut-il se trouver quelqu'un pour prétendre que les industries manufacturières et agricoles du pays peuvent protéger l'industrie du fer plus qu'elle ne l'est maintenant.

Quant à moi, je crois que cela est impossible. Vu toutes ces circonstances et d'après les connaissances que j'ai pu acquérir, je suis prêt à voter contre toute augmentation des droits sur le fer ; j'approuverais, cependant, une mesure permettant de remanier le tarif sous ce rapport. En agissant ainsi, je suis convaincu que je travaille dans les meilleurs intérêts du pays tout entier. Je constate que le tarif ne protège pas seulement l'industrie du fer dans la mesure que j'ai mentionnée, mais qu'on accorde encore des primes de $3 par tonne sur les lingots de fer et d'acier, sur la fonte en saumon et en barres affinées. Je dis que des industriels ainsi protégés et auxquels on accorde des primes semblables, n'ont certainement pas le droit de se présenter ici pour soutenir qu'ils ne jouissent pas, dans une mesure très considérable, de cette protection et de ces avantages qu'on accorde aux autres classes de notre société.

Je dirai un mot de cette politique qui consiste à accorder des primes et de la différence qui existe entre ce système et un tarif proprement dit. On a prétendu que cette politique d'accorder des gratifications était une politique d'expédients et de tâtonnements. Sans doute, et pourquoi pas ? Pourquoi le Canada s'engagerait-il, avant d'en avoir tenté l'essai, à soutenir une politique dont personne ne peut prévoir

les résultats, si ce n'est qu'à la lumière de l'expérience, qui lui apprendra que cette politique ne saurait être, dans le cas qui nous occupe, que celle d'un tarif élevé dont la mise en vigueur serait désastreuse pour le pays ? Selon moi, il est juste et convenable que dans nos efforts pour encourager la production du fer au Canada—et quel est celui qui ne désire pas travailler à cette fin ?—nous adoptions de préférence à un tarif le système des primes. Qu'on me permette d'indiquer ici la différence dans le coût de la mise en vigueur de ces deux politiques. Supposons que la production annuelle du fer, au Canada, s'élève à 100,000 tonnes ; en accordant une prime de $3 par tonne, nous payons un montant déterminé de $300,000. D'autre part, si nous imposons un droit protecteur de $3 par tonne sur le fer, et si nous en importons 1,000,000 de tonnes, les consommateurs se trouveront à payer $3 par tonne pour 1,000,000 de tonnes, tandis que la prime ne s'élève qu'à $3 par tonne sur 100,000 tonnes ; l'industrie du fer, au Canada, se trouve donc à retirer les mêmes bénéfices sur chaque tonne qu'elle produit réellement. La polique de subventions et de primes ne repose que sur l'essai, sur l'à-propos. Quant à moi, je désire qu'on encourage cette industrie, mais qu'on ne mette pas en danger, pour atteindre ce but, toutes les autres industries du pays. C'est pour cela que j'ai appuyé la politique qui consiste à accorder des primes, et que je suis encore prêt à garder la même attitude, pourvu qu'on se tienne dans des limites raisonnables ; je préfère ce système à celui d'un tarif élevé.

L'honorable député de la division Saint-Marie (l'honorable M. Tarte) a laissé entendre que si les droits sur le fer étaient augmentés ce soir, dès demain, on réaliserait autant de millions qu'il y en a eu de perdus dans les jeux de bourse, ainsi que l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa) l'a dit. Je demande à la Chambre si c'est là une raison convenable à invoquer. Ce parlement existe-t-il à seule fin de favoriser les opérations de bourse ? Nous avons, évidemment, d'autres devoirs à remplir ; il nous faut veiller à d'autres intérêts que ceux des personnes qui ont risqué de l'argent dans des circonstances semblables. Je crois sincèrement, M. l'Orateur, que pour la construction des chemins de fer destinés à développer ce pays, dans les dépenses qu'il nous faut faire pour donner de l'essor à nos industries manufacturières, dans le but de suivre notre développement au point de vue agricole, nous avons besoin du fer à bon marché plus que de toute autre chose.

Si le Canada peut produire cet article, si l'on peut présenter une législation ou offrir un encouragement quelconque qui engagerait réellement les capitalistes à se livrer à cette industrie dont les produits ne se vendront pas plus cher que ceux que nous achetons de l'étranger, je suis prêt à appuyer une politique dans ce sens. Mais une législation dont le résultat serait d'augmenter d'un tiers, d'une moitié ou même du double le prix du fer, par tout le pays, ne saurait, à mon avis, être véritablement nationale ; c'est plutôt une politique qui fera disparaître inévitablement nos industries et notre commerce—

M. C. B. HEYD (Brant-sud) : Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre ce qu'on a dit sur le sujet qui nous occupe ; cette question est, cependant, tellement importante qu'on me pardonnera de la discuter brièvement. Je suis d'accord avec le principe de cette résolution. Je crois qu'il est de l'intérêt du pays de protéger le développement de toutes nos industries naturelles. On peut se demander, cependant, si, vu l'état de choses qui existe maintenant, cette résolution n'est pas trop théorique en ce sens qu'elle ne peut accomplir aucun bien ni même être mise en vigueur. Si elle arrivait en temps opportun, je serais heureux de l'appuyer. Je crois que nous devons encourager l'industrie du fer et de l'acier au Canada, parce que ces produits sont naturels au pays. A mon avis, si l'on adoptait cette résolution, ce soir, le gouvernement ne pourrait la rendre efficace. Il faudrait, pour cela, remanier complètement le tarif. Nous serions obligés de faire une enquête sur l'état de toutes les manufactures et de toutes les autres industries qui emploient du fer au Canada même. Voilà une tâche que le gouvernement, à cette phase avancée de la sesssion, ne porrait entreprendre, et qui ne s'impose pas nécessairement dans les circonstances actuelles. C'est pourquoi, tout en adoptant le principe de cette résolution, je ne puis admettre qu'elle arrive en temps utile, parce qu'elle ne saurait avoir de résultat avantageux.

On a dit qu'il y a une différence entre une prime et un droit protecteur. Cela est vrai jusqu'à un certain point, mais en tant que le manufacturier se trouve concerné, cette différence n'existe plus. Que lui importe qu'il soit protégé contre la concurrence, s'il reçoit du gouvernement une prime de $6 par tonne ? Cela lui est parfaitement indifférent, s'il peut mettre sur le marché les produits de son industrie, à $6 par tonne de moins que ne sauraient le faire ceux qui lui font concurrence. Je dois répondre à certaines remarques faites par l'honorable député qui se trouve devant moi (M. Tarte). Il a essayé de blâmer le gouvernement et de le rendre responsable de la perte d'un montant considérable d'argent. Le gouvernement ne doit aucunement être condamné à cause du désastre qui s'est produit dans certaines industries. Les capitalistes intéressés connaissaient parfaitement les conditions du tarif, lorsqu'ils se sont jetés dans ces industries. Ils croyaient pouvoir réussir, mais ils n'ont pu créer cet état de choses dont ils espéraient des résultats satisfaisants. Ce désastre financier n'est pas dû à l'incurie du gouvernement, parce

qu'on a pas constaté une orientation nouvelle de la part de ce dernier, depuis la mise en vigueur de la politique fiscale de 1897. L'honorable député de Sainte-Marie dit que le peuple canadien a perdu au delà de $100,000,000. Je crois qu'il se trompe en affirmant cela, et que ce montant n'a fait que changer de mains. Les capitalistes qui possèdaient ces $100,000,000, il y a quelque temps, n'ont plus ce montant, mais celui-ci appartient aujourd'hui à d'autres personnes, et, autant qu'il se trouve concerné, je ne crois pas que le pays ait subi des pertes considérables. Si nous comparions—et cela a déjà été fait—la valeur des actions aujourd'hui, à celle qu'elles avaient en 1896, nous constaterions qu'il y a eu une augmentation réelle, non pas de cent millions, mais de plusieurs centaines de millions de dollars. La baisse soudaine qui s'est produite à la bourse et qui a donné lieu à cette discussion, est le résultat d'une tentative qu'on a faite auprès d'un public crédule parce qu'il n'avait pas de soupçons, pour lui faire accepter ces valeurs sous de fausses représentations. Prenons l'industrie même qui donne lieu à cette discussion. Nous nous rappelons les promesses qu'on a faites, lorsque ces actions furent mises sur le marché. Nous savons que le vice-président, qui se trouvait en même temps le gérant de la compagnie en question, a fait un discours à la Chambre de commerce de Toronto, et nous nous rappelons ce qu'il a dit alors. Je vais citer ce qui suit de cette harangue :

> Quant au district du Cap-Breton, situé sur le bord de la mer, il a pour marché le monde entier et, bien modestement, nous ne demandons rien de plus.

Ici, nous devons revenir à la comparaison que nous avons déjà faite. L'orateur continue en disant qu'à Sydney, on peut fabriquer le fer et l'acier au coût de $6 la tonne, et qu'on peut charger ces produits à la marée, à meilleur marché que les industriels de Pittsburg ne sauraient le faire. Puis il ajoute :

> On me pardonnera d'ajouter quelques mots sur l'avenir brillant que nous promet ce district du Cap-Breton. Les perspectives de succès sont tellement grandes qu'on en constate l'importance non plus seulement dans cette partie du Canada, mais encore dans plusieurs autres pays du monde. Aujourd'hui, le nom de Sydney est familier à tous les fabricants d'acier d'Angleterre et, avant un an, les chefs de cette industrie viendront visiter eux-mêmes ce nouveau centre offert à l'exploitation. A l'heure qu'il est les grands syndicats allemands discutent et mettent en doute la richesse de ce district et, aux Etats-Unis, tous ceux qui connaissent cette industrie, admettent que Sydney possède des ressources minières puissantes. Le Canada seul ne comprend pas les avantages splendides qui lui sont offerts sous ce rapport.

Voilà le discours que prononçait, il y a deux ans seulement, le vice-président et gérant de la compagnie en question, et cependant, on vient nous dire que le gouvernement est responsable du dernier désastre financier. Ces hommes ont engagé un public crédule et sans méfiance, à payer des actions trois fois plus cher qu'elles ne valaient ; ils ont émis des obligations au montant d'environ $28,000,000 pour former une compagnie qui n'a jamais placé qu'un tiers de ce montant dans l'entreprise en question. Que pouvait-on espérer ? Il n'y a pas, par tout le Canada, aujourd'hui, une seule fabrique, excepté peut-être les manufactures qui sont atteintes par le tarif différentiel, comme les fabriques de lainages, qui ne soit pas prospère et dont les actions ne se vendent pas au-dessus du pair.

Je suis prêt à admetttre que ce tarif différentiel a fait du tort à quelques-unes de nos industries, mais je crois que la surtaxe leur sera avantageuse. Je suis certain que d'ici à un an l'industrie des lainages et celle des cotons seront plus prospères. Ceux qui ont lancé l'industrie du fer il y a quelques années savaient quelles étaient les conditions qui existaient alors, et les conditions sont les mêmes aujourd'hui qu'en 1899et 1900. Le gouvernement n'a rien fait pour provoquer la crise dans laquelle se débat aujourd'hui cette industrie ; la majoration des stocks et leur vente à un public qui ne se défiait pas devait amener ce désastre. Vous ne pouvez pas organiser une compagnie et payer des dividendes sur un capital de $30,000,000 lorsqu'il n'y a réellement que $10,000,000. Vous ne pouvez payer des dividendes sur un capital fictif et continuer ce jeu indéfiniment. Il n'est pas juste de tenir le gouvernement responsable de ce qui a eu lieu. Je suis en faveur du principe de la résolution. Je crois que l'on devrait élever les droits sur le fer et sur l'acier, mais avant d'adopter ce soir la résolution proposée par mon honorable ami nous devrons voir ce qu'elle comporte. Cette résolution n'est qu'une déclaration théorique de ce qu'il faudrait faire, mais cela suffirait-il pour ramener la confiance ? Pas du tout. Cette déclaration démoraliserait toutes les industries secondaires et autres grands établissements industriels. Si l'on disait aux industriels qui ont besoin de fer comme matière première qu'il y aura une augmentation dans le prix du fer il se produirait immédiatement un sentiment de malaise et d'incertitude dans les grands établissements où l'on façonne le fer, à moins que le gouvernement ne promettrait d'accorder une augmentation correspondante de droits sur les articles que manufacturent ces établissements. Cela nécessiterait un remaniement général du tarif, ce qui demanderait des mois de travail et d'étude. Lorsque ce gouvernement actuel est arrivé au pouvoir il lui a fallu près d'un an d'études et de travail pour se rendre compte exactement des conditions qui existaient alors. Il est aussi nécessaire aujourd'hui qu'il y a sept ans de faire un examen sérieux de la situation, avant d'entreprendre un remaniement du ta-

rif, et ce remaniement ne devra se faire que lorsque l'on aura obtenu l'opinion d'experts dans toutes les branches de commerce. Mais les désastres éprouvés par les spéculateurs à la bourse, et par ceux qui ont lancé sur le marché des compagnies factices, ne sont pas une raison pour que le gouvernement vienne à leur secours et bouleverse la situation financière et industrielle du pays.

M. RUFUS POPE (Compton) : M. l'Orateur, ce débat est provoqué par une résolution de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) demandant une augmentation des droits de douane en faveur des aciéries du Canada. L'honorable ministre des Finances a répondu que le moment était inopportun pour proposer cette résolution, et il a donné à entendre qu'il était injuste, de la part de l'honorable chef de l'opposition, de la présenter en ce moment. L'honorable ministre ne nous a pas donné les raisons qui le justifient de parler ainsi, et il semble croire que la Chambre devrait accepter son affirmation que l'heure est inopportune.

Au commencement de la session, ou vers le commencement de la session, l'honorable chef de l'opposition a proposé, à l'occasion de l'exposé budgétaire, une résolution dans laquelle il déclarait, de concert avec ses amis les députés de la gauche, que le temps de remanier le tarif était arrivé. Cette résolution fut repoussée, mais depuis ce temps le chef de l'opposition ou n'importe quel député de ce côté-ci de la Chambre avait toujours le droit, chaque fois que l'on demandait à la Chambre de se former en comité des subsides, de proposer une résolution comme celle qui nous est soumise aujourd'hui. De sorte que, M. l'Orateur, je dis qu'il ne convient pas que le ministre des Finances allègue cela comme une raison de rejeter cette résolution. C'est un signe de crainte et de lâcheté de sa part que d'essayer à résister à la pression que font sur lui toutes les institutions financières du Canada, en disant d'un ton plaintif à l'honorable chef de l'opposition que sa motion est inopportune. Le chef du gouvernement nous a parlé plus franchement lorsqu'il nous a dit que nous ne pouvions pas nous attendre que ce gouvernement remanierait les droits sur le fer avant d'avoir reçu un état des affaires de la Compagnie de Sydney. Or, pour un protectionniste convaincu comme moi, qui croit qu'il vaut mieux appliquer des principes que d'essayer à se tenir entre deux théories, il semble étrange que le chef du gouvernement soit obligé d'attendre l'examen des livres d'une compagnie avant d'appliquer des principes qu'il croit justes. L'honorable premier ministre nous a dit que la prospérité de cette industrie avait été produite par le tarif qui est plus bas que le tarif du gouvernement conservateur. Si c'est vrai, fasse le ciel que le gouvernement ne rétablisse pas le tarif élevé et ne ruine pas l'industrie. Mais l'honorable premier ministre nous dit aussitôt après qu'il allait examiner les livres de la compagnie de Sydney, et que s'il y trouve de bonnes raisons pour revenir à une protecton plus élevée, il y reviendra. Telle est la politique indécise dont nous sommes gratifiés au Canada depuis six ans de régime libéral ; ce genre de politique n'a jamais créé d'industries dans aucun pays. Les libéraux ont été chanceux. Depuis qu'ils sont au pouvoir les récoltes ont été merveilleuses et les années prospères, mais cela n'empêche pas qu'ils commencent à comprendre qu'ils ont fait une erreur en ne remaniant pas le tarif cette année. Il est très vrai que s'ils consentaient à changer les droits de douane sur une industrie, toutes les autres vont aussi demander des changements. Les propriétaires de mines de galène argentifère de la Colombie Anglaise et autres viendront demander d'être protégés, et je m'explique parfaitement qu'en ce moment le gouvernement tremble. Mais, M. l'Orateur, pas un gouvernement, qu'il soit libre-échangiste, protectionniste ou en faveur d'un tarif de revenu, ne peut négliger ses devoirs au point de permettre à une grande industrie cemme celle de Sydney de faillir. Si les demandes de ceux qui sont intéressés dans cette industrie sont justes, le gouvernement sera obligé d'augmenter les droits sur le fer, et de déclarer au pays d'ici à trente jours que le leader de l'opposition est réellement le leader de la Chambre. Le gouvernement n'aimera pas beaucoup à l'avouer. Il pourra encore engager ses amis à repousser pendant quelque temps cette politique tout en disant qu'ils l'approuvent, mais ce jeu ne pourra pas toujours durer. Ceux-là seuls qui ont le courage de voter en faveur de la résolution pourront dire qu'ils en approuvent le principe.

Mais on nous parle d'agiotage. Cela ne nous offense pas de ce côté-ci de la Chambre, parce que nous ne jouons peut-être pas autant à la bourse que les honorables députés de la droite. J'ai remarqué que lorsque l'honorable député de Labelle a proposé une enquête, plusieurs honorables députés de la droite ont applaudi, et il m'est aussitôt venu à l'idée que ces honorables députés avaient sans doute fait des pertes, et bien qu'une enquête ne pût leur faire retrouver leur argent, ce serait toujours une consolation pour eux de savoir où il est allé. Ayant perdu leur argent ils veulent être consolés, et si le pays n'obtient pas la protection sur le fer, il aura du moins la consolation qu'ils lui offrent. J'ai déjà entendu l'honorable ministre des Finances ; j'ai entendu l'honorable premier ministre et j'ai entendu aussi l'honorable ministre des Douanes nous citer de sa voix de stentor, dans cette Chambre et au dehors, les cotes de la Bourse comme preuve de la prospérité du pays, comment se fait-il alors que de soir ils aient honte de parler de ces cotes ? Depuis plusieurs années nous entendions les libéraux se glorifier d'avoir créé les usines de Sydney. Se glorifient-ils aujourd'hui ? Je ne me préocupe pas que l'administration

de ces usines ait été extravagante ou non. Je n'ai jamais connu d'entreprise commerciale considérable qui n'ait pas commis quelques erreurs. Il n'est pas seulement nécessaire d'avoir des marchés pour écouler les produits e td'avoir la matière brute à sa disposition, il faut avoir encore des ouvriers d'expérience pour transformer cette matière brute en articles finis. Il faut laisser à cet enfant le temps de grandir, et c'est là une des grandes raisons pourquoi il faut dans un jeune pays protéger les industries naissantes.

Or, M. l'Orateur, quelle sympathie les honorables députés de la droite montrent-ils à ceux qu'ils disent être embarrassés ? Ils veulent nommer un comité pour faire une enquête dans l'administration des chefs de la compagnie, MM. Cox, Ross et autres qu'ils élevaient jusqu'aux nues, il n'y a pas encore un an. Les libéraux disaient alors que ces hommes créaient une grande industrie sur les bords de la mer ; aujourd'hui ils disent que ce sont des agioteurs qui ne méritent pas de protection. Quel changement s'est opéré chez les honorables députés de la droite et dans cette industrie des bords de l'Atlantique.

M. l'Orateur, plus le premier ministre retardera, plus les difficultés qui l'entourent dans le moment s'accroîtront. Je lisais, il y a un an, l'histoire de l'administration libérale de 1873 à 1878. Les seules consolations que l'on offrait au peuple alors étaient des promesses renouvelées d'année en année. Le gouvernement disait alors : attendez jusqu'à l'année prochaine, attendez à plus tard ; l'année prochaine nous règlerons ceci, l'année prochaine nous règlerons cela ; jusqu'à ce qu'enfin il fut trop tard. Le gouvernement actuel tient aujourd'hui la même conduite. Il nous a demandé d'abord d'attendre après le jubilé, et l'année dernière c'était au tour de la conférence coloniale. Telles sont les raisons que le gouvernement nous a données pour ne rien faire, mais M. l'Orateur, elles ne sont pas suffisantes pour justifier le gouvernement de se croiser les bras.

Je n'admets pas que le gouvernement laisse le pays un seul jour, une seule heure sans une protection suffisante pour assurer le développement de ses industries. M. l'Orateur, comme protectionniste ayant foi dans le développement des grandes industries du Canada, je ne crois pas qu'il y ait aucune autre circonstance dans laquelle les honorables députés de la droite, qui possèdent les moindres connaissances en fait de protection, ainsi que plusieurs prétendent en avoir, auraient plus de satisfaction à appliquer leurs principes que dans la circonstance actuelle. Non seulement nous pouvons appliquer le principe de la protection au fer, à l'acier, à l'argent, au cuivre, au plomb et aux autres nombreuses ressources minières, mais il y a les résultats splendides que donnera la transformation de cette matière première en objets de commerce. Nous avons là une belle occasion de



démontrer au monde ce que peut produire au Canada la politique de protection. Nous protégeons déjà la fabrication d'articles dont la matière première nous vient de l'étranger, mais dans ce cas-ci nous aiderons à la production de la matière première canadienne, et à la transformation de cette matière en articles de commerce qui seront utilisés dans le Canada ou exportés. En présence d'une telle application des principes protectionnistes, pas un député de la droite ne devrait sentir le besoin de lanterner, de s'excuser en disant que la protection n'est qu'un leurre et une déception.

Un honorable député a dit, je crois que c'est l'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall), que l'industrie du fer a eu des commencements lents dans tous les pays.

Ainsi donc, le premier ministre ne doit pas nous blâmer trop sévèrement si, durant la période de gêne financière qui a précédé 1896, l'industrie du fer au Canada n'a pas fait de très rapides progrès. Car il a parmi ses partisans des hommes d'affaires versés en ces matières, qui ont été témoins de ce développement de l'exploitation minière dans les provinces maritimes et qui lui ont donné une leçon au cours même de ce débat en déclarant que les débuts d'un tel mouvement sont toujours lents. Je l'admets, les débuts de l'exploitation des mines profondes sont nécessairement lents. Il faut réunir d'énormes capitaux. Je désire poser la question comme proposition financière et j'invite tout membre de cette Chambre à y répondre : Si vous traversez en Angleterre demain pour recruter des capitaux eu vue du développement des ressources minières de notre pays ou de l'établissement d'une industrie, et que vous exposiez dans votre prospectus la quantité de marchadises qui seront probablement consommées au Canada et la qualité de la matière première dont ces marchandises devront être fabriquées, ce prospectus serait-il parfait ? Par son moyen pourriez-vous obtenir un seul dollar ? Vous n'obtiendriez pas un seul dollar tant que vous n'auriez pas montré au peuple anglais et à l'univers que vous avez droit à votre propre marché sous le sceau de la protection. C'est le plus fort argument que vous puissiez mettre dans un prospectus lorsque vous lancez une affaire en Angleterre ; et si c'est un bon principe au point de vue du lancement des affaires et du recrutement en Angleterre de capitaux pour nos entreprises, c'est un bon principe à suivre chez nous. Que retirons-nous de la protection d'une tonne de fer au Canada ? Supposons qu'elle nous coûte $40. Nous la produisons au Cap-Breton ; nous l'achetons avec de l'argent canadien. Que retirons-nous de cette opération au Canada ? Nous avons les $40 et nous avons la tonne de fer. Mais supposons que nous eussions acheté cette tonne de fer à l'étranger au prix de $30. Nous aurions virtuellement perdu les $30 et nous n'aurions que la tonne de fer. C'est là en toutes choses le résultat de l'application du prin-

cipe de la protection. Si nous achetons une faucheuse aux Etats-Unis, au prix de $100, nous n'avons que la machine, et les Américains ont l'argent pour nourrir la population des Etats-Unis, construire des villes américaines et aider à maintenir cette étonnante agglomération humaine de la république voisine, qui s'est développée sur ses propres ressources. Vous pouvez restreindre cette politique à un centre peu étendu ou l'étendre autant qu'il vous plaira. La nation qui a le courage de soutenir sa propre industrie du fer et de l'acier se développera plus rapidement que celle qui n'a pas le courage de protéger son propre peuple et ses propres marchés.

C'est une grande époque dans l'histoire du monde que celle où nous vivons. Nous sommes témoins de grands événements, comme l'indiquent les discours prononcés par le très honorable Joseph Chamberlain. Nous voyons commencer une nouvelle ère d'agitation dans toute l'étendue de ce vaste empire, et le gouvernement de notre pays ne devrait pas hésiter à développer le Canada aussi promptement que l'action législative de notre parlement pourra le faire. Appliquons-nous sans retard au développement de toutes nos ressources naturelles et de notre activité industrielle ; accomplissons tout ce que nous pouvons accomplir d'ici à ce que nous soyons appelés à considérer le nouvel ordre de choses. Et lorsque nous nous joindrons à cette plus vaste et magnifique fédération de tous les empires, de toutes les colonies, de toutes les nations, de tous les états sur lesquels flotte le drapeau britannique, ce sera avec nos industries établies et nos vues agrandies ; et alors notre rang au sein de cette glorieuse fédération impériale sera digne de ceux que le peuple canadien a chargés de le gouverner.

L'amendement de M. R. L. Borden est mis aux voix avec le résultat suivant :

POUR :

Messieurs

Avery,
Barker,
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Brock,
Broder,
Bruce,
Cargill,
Carscallen,
Casgrain,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Earle,
Hackett,
Haggart,
Hale,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Kaulbach,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
Leonard,
MacLaren (Perth),
McIntosh,
Morin,
Osler,
Pope,
Pringle,
Rosamond,
Smith (Wentworth),
Tarte,
Taylor,
Tolton,
Vrooman,
Wilmot,
Wilson.—47.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Béland,
Belcourt,
Bernier,
Bickerdike,
Blair,
Borden (sir Frederick),
Bourassa,
Brown,
Bruneau,
Calvert,
Calvin,
Carbonneau,
Champagne,
Christie,
Costigan,
Cowan,
Davis,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desjardins,
Douglas,
Dugas,
Erb,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gibson,
Girard,
Harty,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Law,
LeBlanc,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacKinnon,
MacLaren (Huntingdon),
Macpherson,
McCool,
McCreary,
McGowan,
McIsaac,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Matheson,
Mayrand,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Oliver,
Parmelee,
Power,
Préfontaine,
Proulx,
Puttee,
Riley,
Robinson (Elgin),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Russell,
Schell,
Scott,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turgeon,
Wade,
Wallace,
Wright.—91.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Thompson (Haldimand et Monck), | Ingram, |
| Dyment, | McCormick, |
| Charlton, | Tisdale, |
| Sutherland (Essex), | Northrup, |
| Ross (Victoria), | Ganong, |
| Hyman, | Gilmour, |
| McColl, | Ward, |
| Mulock, | Maclean, |
| Lavergne, | Ball, |
| Beith, | Kemp, |
| Ross (Yukon), | Thomson (Grey), |
| McCarthy, | Johnston (Cardwell), |
| Laurier (L'Assomption), | Gourley, |
| Gould, | Robinson (Northumberland), |
| Hughes (I.P.-E.), | Sproule, |
| Cartwright, | Tupper, |
| Emmerson, | Fowler, |
| Fraser, | Bell, |
| Guthrie, | Porter, |

| | |
|---|---|
| McEwen, | Sheritt, |
| Johnston (Lambton), | Simmons, |
| Sifton, | Roche (Marquette), |
| Paterson, | Alcorn, |
| Carroll, | Monk, |
| Campbell, | Kendry, |
| German, | Roddick, |
| Grant, | Reid (Grenville), |
| McGugan, | Richardson, |
| Copp. | Seagram. |

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons mettre à l'étude le budget du ministre de l'Agriculture.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire observer à mon honorable ami le ministre des Finances que les indications qu'on nous fournit au sujet de la besogne probable à expédier de jour en jour ne sont pas très exactes.

Le MINISTRE DES FINANCES : En quoi donc ?

M. BORDEN (Halifax) : Par exemple, on nous informe que telle affaire sera à l'ordre du jour le lendemain, et le jour suivant les sujets, ou l'ordre dans lequel ils se succèdent, sont entièrement changés. On nous a dit aujourd'hui que le bill de la Commission des chemins de fer serait discuté.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avais compris que mon honorable ami (M. Borden) avait exprimé le désir que la proposition de discuter les subsides fût faite, afin de lui permettre de proposer l'amendement dont il avait donné avis ; nous croyions que nous l'accommodions.

M. R. L. BORDEN : Exactement ; mais le ministre de l'Agriculture, qui avait annoncé ce qui se ferait, ne put me donner aucune assurance à cet égard. Il déclara, si je l'ai bien compris, qu'il consulterait le ministre des Finances, et je n'ai plus entendu un mot de l'affaire jusqu'à mon entrée dans la Chambre. La proposition de nous constituer en comité des subsides fut faite dès l'ouverture de la séance, à ma grande surprise. Je n'étais pas préparé alors, n'ayant pas même mes papiers à la main. Mon honorable ami n'a pas eu l'obligeance de m'adresser un mot pour m'avertir que les arrangements n'étaient plus les mêmes. Si je signale le fait à mon honorable ami, c'est dans le but de lui inspirer la pensée d'être à l'avenir un peu plus attentif en ces matières. Je n'en parlerais pas si c'était la première fois que la chose se produisait ; mais c'est au moins la sixième ou septième fois. Dans d'autres occasions où la chose fut signalée, les messieurs de la droite, je dois le dire, furent assez courtois pour déclarer qu'ils n'entameraient pas la discussion de questions à l'égard desquelles nous n'avions pas reçu d'avis. Je veux simplement suggérer qu'en y mettant un peu d'attention on pourrait nous donner une meilleure idée des affaires dont nous allons avoir à nous occuper.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis très surpris de l'attitude de l'honorable chef de l'opposition dans la circonstance. Je me trouvais le ministre le plus ancien ici hier soir lorsque la Chambre fut sur le point de lever sa séance. En réponse à la question du leader de l'opposition, je dis que nous nous proposions d'examiner le bill des chemins de fer et ensuite de nous occuper des subsides. Le chef de l'opposition me pria d'informer le premier ministre qu'il aurait une motion à proposer lorsque nous nous formerions en comité des subsides, motion qu'il n'avait pas été à même de présenter hier ; il espérait que si la motion en vue de l'examen des subsides devait être faite, ce serait de bonne heure, afin de lui permettre d'en arriver au vote. Je soumis l'affaire au premier ministre, et il me dit que certainement il proposerait de bonne heure l'examen du budget, de manière à donner au chef de l'opposition toutes les chances d'obtenir un vote sur sa motion. Toute la journée, virtuellement, s'est passée avant la mise aux voix de sa proposition. Il est raisonnable de croire que si nous n'avions pas fait ce que nous avons fait cet après-midi, et si nous n'avions pas proposé l'examen des crédits de bonne heure, nous n'aurions pu atteindre le vote. Nous en avons agi ainsi uniquement dans le but de nous conformer au désir de l'honorable chef de l'opposition, et je l'ai informé dans le temps que nous chercherions à le faire.

M. R. L. BORDEN : Je ne me plains pas de l'ordre qu'on a suivi ; mais je soumets qu'il serait plus commode pour nous de connaître d'avance d'une manière plus exacte l'ordre qu'on se propose de suivre. Dans le cas actuel, on ne m'a pas averti que le gouvernement était disposé à accéder à ma demande. Lorsque l'honorable ministre de l'Agriculture me répondit que le bill de la commission des chemins de fer viendrait d'abord et ensuite les subsides, je fis ma proposition et il me répondit qu'il la communiquerait au ministre des Finances et au premier ministre——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et j'ajoutai que sans doute nous pourrions accéder à votre demande.

M. R. L. BORDEN : Ce dont je me plains, et je pense avoir raison de me plaindre, c'est qu'on n'ait pas eu la courtoisie de m'informer par lettre, par message téléphonique ou par quelque autre moyen, de ce que le gouvernement avait l'intention de faire.

Ce n'est pas une matière de conséquence, mais j'aimerais que mon très honorable ami le premier ministre, ou le ministre des Fi-

nances, ou tout autre ministre, chargé de nous indiquer l'ordre des délibérations du lendemain, nous fit connaître, dans le cours de la matinée, quel changement, s'il en est, a été fait à l'ordre du jour. Le très honorable premier ministre admettra que l'expédition de la besogne parlementaire s'en trouvera grandement facilitée. Je demande seulement qu'on suive la même règle que nous suivons nous-mêmes dans l'opposition, en donnant avis de toute affaire que nous nous proposons de soumettre et qui est de nature à déranger l'ordre des travaux fixé pour ce jour-là.

Le PREMIER MINISTRE : La demande de mon honorable ami ne me paraît pas déraisonnable ; au contraire, je suis tout à fait de son avis. S'il est quelqu'un à blâmer en cette circonstance, c'est moi. L'honorable ministre de l'Agriculture m'avertit de bonne heure ce matin de la demande faite par le chef de l'opposition, et je lui répondis qu'afin de nous conformer au désir exprimé par mon honorable ami, nous présenterions en premier lieu la motion pour l'examen des subsides. Maintenant qu'on signale le fait à mon attention, j'admets que j'aurais dû adresser un mot à l'honorable député. Mais sachant qu'il était désireux de présenter sa résolution, et pensant que son discours était préparé depuis quelque temps déjà, j'en conclus qu'il devait être prêt. J'espère que mes rapports avec l'honorable chef de l'opposition continueront à être courtois, et que dans la circonstance actuelle il m'exonérera de toute intention de l'incommoder.

M. R. L. BORDEN : Entièrement. Dans les affaires de cette nature comme en toutes autres, le très honorable premier ministre m'a toujours traité avec une parfaite courtoisie.

Département de l'Agriculture—Appointements, $66,152.50 ; imprévu, y compris la rémunération jusqu'au montant de $800 par année chacun de tros aides-examinateurs des brevets, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $17,750, $83,902.50.

M. INGRAM : Nous voudrions savoir qui sont ces chefs de bureau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. George Johnson, M. Jackson, M. Jarvis, M. Lynch. Il y a une vacance créée par la mort du regretté M. Brymner. Aucune nomination n'a encore été faite ; mais elle se fera probablement sous peu.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut-il nous donner le nom de celui qui sera nommé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire combien de commis chacun de ces chefs a sous ses ordres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Johnson en a quatre ; M. Jackson, trois ; M. Jarvis a un département technique, sans commis particulièrement sous ses ordres ; M. Lynch a virtuellement tous les commis de la division des brevets, au nombre de vingt-deux ou vingt-trois. Le traitement de M. Johnson est de $2,400 ; celui de M. Jackson, $2,400 ; celui de M. Jarvis, $2.312 ; et celui de M. Lynch, $2,200. Ce sont là les chiffres pour le prochain exercice.

M. INGRAM : Je vois que les appointements de ces messieurs n'ont aucun rapport avec le nombre de commis qu'ils ont sous leurs ordres. Est-il juste de dire que ceux qui ont le plus grand nombre de commis rendent plus de services ou ont des fonctions plus importantes à remplir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, cela ne donne pas une idée juste de l'importance du travail ou des fonctions des chefs de bureau. Par exemple, M. Lynch est le chef de bureau chargé de la division des brevets ; il a un grand nombre d'employés sous ses ordres. M. George Johnson est chef de bureau et statisticien ; il est aussi chargé de la préparation de l'annuaire statistique et autres travaux de ce genre. Le chiffre des appointements est déterminé par l'ancienneté ou le rang des commis dans le service civil ; c'est-à-dire qu'ils augmentent avec les années de service et en conformité des dispositions statutaires. Le chiffre des appointements dans chaque cas n'est pas déterminé par la somme de travail exécutée.

M. INGRAM : A l'égard de la division des brevets, je dois dire qu'ayant eu à traiter d'affaires avec ce bureau, j'ai été frappé de la courtoisie et de l'habileté technique dont firent preuve les employés. Il est très important qu'ils soient bien traités. Il me semble que cette division du département aurait besoin d'un peu plus d'aide. J'ai observé que certains requérants de brevets avaient à attendre un certain temps, par suite, je suppose, de la masse d'ouvrage dont la division se trouve chargée. L'honorable ministre pourrait sans inconvénients engager quelques experts de plus pour s'occuper de ces matières.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre se rappellera que lors de la dernière session, j'ai signalé à son attention cette division de son département, et il promit que certaines nominations seraient faites en vue de faciliter l'examen des demandes et réclamations.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ajouté deux employés au personnel.

M. HUGHES (Victoria) : Au sujet de la division des statistiques, le ministre a-t-il un état des tarifs du transport des marchandises entre le Canada et l'Europe, ou entre les points de l'intérieur du Canada et les ports de mer ? La collection de ces statistiques serait une œuvre très utile dont la division

des statistiques pourrait se charger. Le département de l'Agriculture des Etats-Unis, si je ne me trompe, publie un état indiquant les taux de transport des marchandises de tout centre important des Etats-Unis aux ports de mer les plus considérables. Cet état indique également les taux de fret sur toutes les lignes importantes de navires à vapeur depuis un port quelconque des Etats-Unis, jusqu'aux ports européens, anglais, français et allemands. Ces renseignements sont d'un grand intérêt. Si nous avions les mêmes renseignements pour le Canada, on verrait, je pense, que la population de l'intérieur est bien fondée à se plaindre du tarif des compagnies de chemins de fer, et l'idée de la nomination d'une commission des chemins de fer acquerrait une nouvelle force. Le ministre n'ignore pas que les taux de transport entre bien des villes de l'intérieur du Canada sont plus élevés que les taux de transport d'entier parcours de ces mêmes villes aux ports de mer. J'espère que le ministre s'en occupera et que l'année prochaine tous ces renseignements nous seront fournis mois par mois.

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il nous donner la raison de cette augmentation de $3,540 dans les appointements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont des augmentations statutaires. Aucune de ces augmentations n'est en contravention de l'acte du service civil. Il y a des augmentations pour deux commis de seconde classe et un commis de la classe cadette. Celui-ci est nouvellement nommé.

M. TAYLOR : J'ai devant moi les crédits de 1895-6 et de 1896-7 soumis par l'ancien gouvernement conservateur ; et je vois que le montant demandé par le département de l'Agriculture, qui avait alors autant d'importance qu'il en a aujourd'hui, était de $49,782. Aujourd'hui, l'honorable ministre demande $83,902, augmentation de $34,120. Comment peut-il expliquer une augmentation aussi considérable dans les derniers six ou sept ans, tandis que le travail du département est resté virtuellement le même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En premier lieu, le travail du département n'est pas du tout le même. Le surcroit de travail dans la division des brevets est cause d'à peu près toute cette augmentation sous forme d'appointements, sur la liste de l'administration civile. La besogne dans le bureau des brevets a augmenté considérablement ; le nombre des brevets à examiner et à émettre chaque année s'est accru de plus de 30 pour 100. Les examinateurs sont trois fois plus nombreux et le procédé d'examen est beaucoup plus complet qu'il n'était auparavant, et par suite requiert plus de temps.

M. TAYLOR : La division des brevets ne rendait-elle pas autant de services en 1895-1896 qu'elle en rend aujourd'hui ?



Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est plus du tout la même chose.

M. TAYLOR : Cependant, d'après le budget principal qui nous est soumis, les dépenses ont augmenté de $34,000 depuis 1895-1896 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne vois pas où cette augmentation dont parle l'honorable député se produit. Il n'y a pas eu d'augmentation aussi considérable.

M. TAYLOR : J'ai le budget ici.

M. INGRAM : Quant aux dépenses pour appointements que l'honorable ministre a signalées, ces employés sont des élèves de nos collèges ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il leur faut être gradués ès sciences de quelque université.

M. INGRAM : Leur nomination n'a pas de caractère politique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ils ont été nommés uniquement en considération de leurs aptitudes techniques. J'ai ici le budget du département de l'Agriculture pour 1895-96, et je vois que les crédits s'élèvent à $49,782. Cette année, ils sont de $66,000, ce qui fait une différence de $16,000, et non de $34,000.

M. TAYLOR : Et le ministre a beaucoup d'imprévu à y ajouter, lequel ne figurait dans le budget principal auparavant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne vois pas d'imprévu ici qui ne fût pas dans les budgets précédents.

M. TAYLOR : Indiquez-le dans le budget principal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député sait parfaitement que l'imprévu ne forme pas un crédit distinct. Il figurait au budget alors et il y figure encore.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le passé la pratique a été de voter les dépenses éventuelles séparément, mais de cette façon nous discutions deux fois les crédits d'un même ministère, et on a jugé plus commode de réunir sous un même titre les appointements et les dépenses éventuelles afin de discuter le tout ensemble.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les frais de l'administration publique et les dépenses éventuelles se sont élevées en 1895-96 à $14,500 et cette année elles sont estimées à $17,750.

M. TAYLOR : Ce qui fait une augmentation de $20,000 pour ces deux crédits depuis que l'honorable ministre est arrivé à la tête de ce ministère, et l'ouvrage est pour bien dire resté à peu près le même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'ouvrage n'est pas le même.

M. BARKER : Dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1901-02, premier volume à D—11, les dépenses éventuelles sous ce titre s'élevaient à $9,711.22, tandis que l'année dernière et cette année elles s'élèvent à $17,750. Comment expliquez-vous cette différence ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ce crédit il y a $10,000 pour les commis aux écritures et autres aides, mais l'honorable député trouvera à part cela deux autres sommes, pour impression, papeterie et divers. Cela n'était pas compté dans les $9,711.

M. R. L. BORDEN : Je désire demander à l'honorable ministre s'il s'est occupé du renvoi du capitaine D. Stuart, de Halifax, sujet sur lequel j'ai appelé son attention l'année dernière, de même que sur le refus du ministère de rembourser au capitaine une somme considérable qu'il a payé au fonds de retraite. On l'a destitué sans aucune enquête et sans lui donner l'occasion de se défendre, mais il a envoyé, je crois, une explication écrite au ministère. J'ai promis à mon honorable ami, l'année dernière, que je signalerais dans la conduite des fonctionnaires de la Nouvelle-Ecosse des actes beaucoup plus répréhensibles que tout ce que l'on avait reproché au capitaine Stuart, mais c'était une question à part. J'ai insisté plutôt avec beaucoup de force pour que les sommes qu'il avait versées au fonds de pension lui fussent remboursées au plus tôt, et que la même règle qui avait été appliquée dans d'autres cas semblables fût appliquée dans ce cas-ci, c'est-à-dire que son argent lui fut remis avec quatre pour cent d'intérêt. Je crois que l'honorable ministre a soulevé l'objection que les termes du statut n'étaient pas suffisamment précis pour lui permettre d'agir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas exactement le statut mais notre interprétation du but pour lequel le statut a été fait.

M. R. L. BORDEN : Si les termes du statut ne sont pas à l'encontre de ma demande tant mieux. La prétendue inconduite —bien que je ne crois pas qu'il y ait eu inconduite réelle—qui a été donnée comme raison du renvoi était du caractère le plus futile. L'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross) sous lequel le capitaine Stuart a servi pendant plusieurs années, a déclaré bien clairement dans cette Chambre qu'il n'avait pas le moindre doute que la cause du renvoi du capitaine Stuart était une inimitié entre lui et un des officiers supérieurs. Dans ces circonstances je ne crois pas que le gouvernement du Canada soit justifiable de priver le capitaine Stuart des versements qu'il a faits au fonds de pension de retraite, et en même temps de le destituer pour prétendue inconduite sans l'entendre.

J'espère que le ministre auquel j'ai soumis la question vers la fin de la session, l'année dernière, s'en occupera maintenant, et je n'ai aucun doute que si les faits réels sont portés à sa connaissance, et s'ils sont tels que le public d'Halifax le croit, qu'il n'hésitera pas à rembourser l'argent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'avoue que j'avais oublié cette affaire, mais je serai heureux si je puis trouver un point d'appui et convaincre mes collègues que le gouvernement serait justifiable d'accéder à la demande de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question du remboursement des contributions au fonds de pension de retraite n'est pas une affaire que nous devons demander au ministre de l'Agriculture de décider. Les termes du statut ne s'opposent pas à ce remboursement, mais il a été expressément entendu lorsque ce statut a été adopté, que son objet était de permettre le remboursement des versements au fonds de pension de retraite à ceux qui étaient renvoyés du service pour ingérence dans la politique. La Chambre a cru que les fonctionnaires étaient suffisamment punis par la perte de leur emploi, sans ajouter à leur punition en leur faisant perdre l'argent qu'ils avaient versé au fonds de pension de retraite. Si nous sortons de là, nous trouverons de nombreux cas dignes de nos sympathies, mais jusqu'à présent nous nous en sommes tenus strictement à l'objet pour lequel la loi a été votée, ainsi que cela a déjà été expliqué. Je ne voudrais pas faire porter à l'honorable ministre de l'Agriculture la responsabilité du refus de remettre l'argent versé au fonds de pension de retraite. C'est là une question d'intérêt public dont le bureau de la Trésorerie et le gouvernement sont seuls responsables.

M. R. L. BORDEN : L'intérêt public ne demande pas que le gouvernement garde l'argent du capitaine Stewart. L'accusation contre lui comportait une simple peccadille dont le public n'a pas souffert. La coutume dans les corporations particulières, est de rembourser aux employés qui ont été destitués pour des raisons dix fois plus graves que celles que l'on a alléguées pour le renvoi du capitaine Stewart, l'argent qu'ils ont versé au fonds de pension de retraite. Je ne crois pas que le gouvernement soit justifiable de retenir les $200 ou environ que le capitaine Stewart a versés au fonds de pension de retraite et que devraient lui être remboursés avec intérêt.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas discuter le cas du capitaine Stewart, parce que je ne me souviens pas de toutes les circonstances qui l'entourent. Si des corporations particulières remboursent l'argent dans des cas semblables, c'est probablement parce que c'est stipulé dans leurs règlements, mais il n'en est pas ainsi pour les fonctionnaires du gouvernement fédéral, et sous tous les gouvernements des employés qui avaient contribué au fonds de pension de retraite pendant des années ont

été renvoyés sans qu'on leur ait remboursé un seul sou. La famille d'un fonctionnaire qui meurt après avoir été dans le service pendant un quart de siècle ne recevait, en vertu de l'ancienne loi, pas un sou des sommes qu'il avait payées au fonds de pension de retraite ; et il en a été ainsi pendant de nombreuses années.

M. R. L. BORDEN : La règle est la même pour les fonds de pension des retraites de corporations particulières. La famille d'un employé ne reçoit à sa mort rien de ses contributions, mais je connais des cas où ces corporations bien qu'elles eussent le pouvoir absolu de garder l'argent, ont cru qu'il n'était pas juste de le faire. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement de ce pays, adopterait une politique plus mesquine que celle suivie par les corporations particulières. Je laisse au ministre de l'Agriculture et au ministre des Finances à décider la question, mais j'y reviendrai dans quelque temps, lorsqu'ils auront eu le loisir de l'étudier. Je crois sûr que le ministre de l'Agriculture jugera la chose d'une façon impartiale, et je n'ai aucun doute qu'il viendra à la conclusion qu'il n'est pas juste de priver le capitaine Stewart de son argent.

M. BARKER : Je vois dans le rapport de l'auditeur général que l'on a dépensé $1,-115.16 en timbres-poste. Je croyais que le ministre jouissait de la franchise postale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La plus grande partie de ces timbres étaient pour les correspondances au sujet de brevets avec les pays étrangers le ministère des Postes exige que nous payions ces matières.

M. BARKER : Je croyais que le sceau du ministre était honoré dans tous les pays qui font partie de l'union postale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, c'est l'affaire du ministère des Postes, auquel nous devons payer.

M. BARKER : Je découvre que le ministre a acheté un livre intitulé " Nemesis of mis-Government ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de l'Agriculture doit avoir étudié l'histoire de l'ex-gouvernement.

M. BARKER : Oh ! non, c'est plusieurs années après la chute de l'ex-gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas lu le livre, dont on a dû avoir besoin dans le ministère.

M. HENDERSON : Je n'ai pas eu le plaisir de faire connaissance avec le sous-ministre de l'Agriculture, mais je vois que celui qui est ici ce soir n'est pas le même que les années dernières. Je désire demander au ministre quel est le nom de ce monsieur, quelle est sa profession et quelles sont les qualités spéciales qui le désignent à remplir la charge de sous-ministre de l'Agriculture. Je crois qu'il serait convenable de présenter un nouveau sous-ministre à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Constitutionnellement parlant, mon honorable ami (M. Henderson) ne devrait pas constater la présence dans cette Chambre d'aucune personne qui n'est pas un député. Je puis dire à l'honorable député que le sous-ministre de l'Agriculture actuel, est M. George F. O'Halloran, et qu'il a été nommé dans le cours de l'année dernière pour succéder à l'ex-sous-ministre, M. W. B. Scarth. M. O'Halloran est un avocat qui a eu plusieurs années de pratique, d'abord dans les Cantons de l'Est, où il est né, où il a été élevé, et ensuite dans la cité de Montréal. C'est un avocat de talent et d'expérience, et je le crois et mes collègues le croient comme moi, parfaitement compétent à occuper le poste de sous-ministre de l'Agriculture, dont les fonctions ne se limitent pas exclusivement à l'industrie agricole. Outre le département de l'Agriculture proprement dit, il y a ceux des brevets, des marques de commerce, des dessins, des droits d'auteur, des statistiques, etc. Les sujets exclusivement agricoles sont surtout confiés à des experts. Le Dr Saunders dirige la ferme agronomique, le professeur Robertson est à la tête de la laiterie et de l'agriculture proprement dite, le Dr Rutherford dirige le service vétérinaire et le Dr Montizambert, celui de la quarantaine. Le sous-ministre a la surveillance de tous ces départements, mais il n'a rien à faire dans ce que je pourrais appeler le travail technique de ces départements. Les autres dont j'ai parlé sont soumis à la direction spéciale et personnelle du sous-ministre, et c'est cette direction que le sous-ministre actuel est appelé à exercer particulièrement.

M. HENDERSON : L'honorable ministre (M. Fisher) semble être très satisfait de l'explication qu'il vient de donner, mais lorsqu'il est en voyage au Japon et en Angleterre, et est absent de son bureau pendant une grande partie de l'année, je prétends que celui qui le remplace dans la direction du ministère devrait avoir au moins quelques connaissances pratiques en agriculture. Nous croyons qu'il n'y a pas de sens commun à mette un avocat à la tête du ministère de l'Agriculture. Ce n'est pas ce que l'on a promis au pays, ni ce que le pays s'attendait d'avoir. L'honorable premier ministre s'est vanté devant le pays d'avoir placé à la tête du ministère de l'Agriculture un agriculteur pratique, mais il y a un an ou deux, on a confié à un avocat la charge importante d'inspecteur des fruits. Le ministre semble croire qu'il n'y a que les avocats qui soient capabales d'occuper des charges dans le ministère de l'Agriculture, mais, je suis d'avis que les cultivateurs ont des titres que le gouverne-

ment ne peut ignorer, et l'on aurait certainement pu trouver parmi les cultivateurs intelligents de ce pays, quelqu'un capable de remplir les devoirs de sous-ministre de l'Agriculture.

Si le ministre a besoin de consultation légale, il a toujours à sa disposition son ami le ministre de la Justice, qui, j'en suis sûr, est parfaitement capable de lui donner tous les conseils nécessaires. Je crois que c'est une injure à faire à la classe agricole de ce pays, que d'encombrer le ministère de l'Agriculture, à Ottawa, avec des hommes de professions libérales qui ne connaissent rien en fait d'agriculture pratique. Je ne connais pas le sous-ministre actuel. Il est possible que ce soit lui qui lise le livre dont a parlé l'honorable député de Hamilton dans le but d'acquérir quelques connaissances en l'agriculture. S'il en est ainsi, je crois que c'est une méthode bien lente de lui enseigner comment remplir ses devoirs, surtout lorsque c'est à lui qu'incombe en réalité la tâche de diriger le ministère, car le ministre s'amuse à parcourir le pays et se repose entièrement sur le sous-ministre pour faire la besogne. Je crois qu'à l'avenir le ministre devrait, soit consacrer un temps raisonnable à ses devoirs, soit choisir un cultivateur pratique pour administrer les affaires du ministère de l'Agriculture.

M. CLANCY : Le ministre de l'Agriculture me semble jeter un blâme très sévère sur le ministère de la Justice, car c'est la première fois que la Chambre apprend qu'il avait besoin d'un avocat comme sous-ministre. C'est la première fois, je crois, qu'un ministre manque de confiance dans le ministère de la Justice. Il n'arrive pas souvent que l'opposition soit obligée de défendre un membre du gouvernement contre son collègue ; mais je dois dire que le ministre de l'Agriculture jette un blâme sérieux sur le ministère de la Justice en disant à cette Chambre qu'il se présente dans le ministère de l'Agriculture des questions qui nécessitent les lumières d'un avocat, et il s'adjoint ce qu'il appelle un bon avocat. Or, voici une brochure écrite, je crois, par le ministre de l'Agriculture lui-même et dans laquelle il fait son propre éloge.

M. CLARK : Où a-t-elle été imprimée ?

M. CLANCY : Je ne sais pas si elle a été imprimée par des ouvriers de l'union ou non ; elle ne porte pas l'étiquette de l'union. Le ministre du Travail n'est pas à son siège, et si mon honorable ami veut que je remette cette question jusqu'à ce qu'il revienne, bien qu'il puisse être absent assez longtemps, nous recevrons sans doute une réponse. A la page 5 de la brochure du ministre de l'Agriculture écrite, je crois, en vue des élections générales et des élections complémentaires——

M. INGRAM : Avant ou après ?

M. CLANCY : La brochure peut convenir aux deux conditions ; mais voici ce qu'on y trouve après. A la page 5, on lit :

Le gouvernement Laurier et l'agriculture. Ce que l'honorable M. Fisher a fait pour l'amélioration de la condition de la classe agricole. Sir Wilfrid Laurier et son parti ont promis aux électeurs pendant les élections de 1896, qu'ils travailleraient à améliorer la condition de la classe agricole. Le premier acte du premier ministre en prenant charge de l'administration du pays a été d'appeler à la tête du ministère de l'Agriculture, un agriculteur pratique. Sous l'ancien gouvernement les chefs de ce ministère étaient des avocats, des médecins, des brasseurs ou autres personnes qui n'avaient aucunes connaissances techniques ou pratiques en agriculture.

L'honorable ministre nous a dit qu'il avait choisi un avocat qui avait des connaissances techniques, et cependant dans sa brochure il dit que les avocats, les médecins et autres gens de profession sont impropres à conduire ce ministère. Je lui demande maintenant s'il va se rétracter. Comment la déclaration qu'il vient de faire peut-elle s'accorder avec sa brochure qui circule dans la province de Québec et ailleurs, dans laquelle il fait un crime au parti conservateur d'avoir choisi de tels hommes ? J'attendrai la réponse de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est trop simple.

M. CLANCY : Si c'est très simple, cela ne devra pas prendre beaucoup de temps pour qu'il s'explique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'explication n'est pas longue.

M. BARKER : L'honorable ministre va peut-être nous dire qu'il voulait en savoir un peu plus que son sous-ministre en fait d'agriculture, et que c'est pour cela qu'il a nommé un avocat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député de Bothwell peut accepter cette explication.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre accepte l'explication de l'honorable député d'Hamilton, je n'ai rien à dire, mais il est bon que je continue :

M. Laurier——

C'était avant que l'honorable premier ministre fût créé chevalier.

—a pensé que sous son administration il en devait être autrement, et il a appelé à la tête du ministère de l'Agriculture l'honorable Sydney Fisher, un cultivateur ayant de plus de vingt années d'expérience et connaissant parfaitement les besoins de ceux qui comme lui cultivent le sol. Les résultats de cette sage politique——

M. HUGHES (Victoria) : Qui a écrit cela ?

M. CLANCY : Celui qui dit que c'est une sage politique, je suppose.

Le résultat de cette sage politique——

Quel a été ce résultat ? Choisir le ministre actuel. Le gouvernement n'a pas pour habitude d'avoir une politique arrêtée, mais dans ce cas-là il en avait une qui était de nommer ministre celui qui aujourd'hui conduit si bien ce ministère.

M. CLARKE : Le gouvernement doit avoir une politique, car il ne l'a jamais donnée.

M. CLANCY : (lisant)—

Les résultats de cette sage politique se font sentir dans tout le pays. M. Fisher, tout en pratiquant la plus stricte économie dans son administration, tout en réduisant le nombre de ses employés et le chiffre total de leurs traitements, a réussi à rendre plus effectives et plus utiles à la classe agricole les opérations de son ministère.

Mais aujourd'hui l'honorable ministre dit qu'il a besoin d'aide. Il a plus de commis maintenant qu'il en avait alors. Il nous a toujours dit dans le passé, au sujet du département des Brevets, qu'il choisirait des jeunes gens capables et préparés pour faire précisément les travaux pour lesquels il dit être obligé aujourd'hui de s'assurer les services d'un avocat. Quelles étaient les raisons qu'il donnait dans le passé pour ignorer la loi du service civil et payer des traitements élevés à certains fonctionnaires employés à des travaux techniques. S'il lui faut employer des fonctionnaires spéciaux pour faire ces travaux où est alors le besoin d'un avocat comme sous-ministre de l'Agriculture pour faire la même besogne ?

Les brevets soulèvent-ils des points de droit tellement difficiles que le ministre de la Justice ne puisse pas les régler ? Je ne crois pas. Quelle raison particulière peut-on donner pour justifier la nomination d'un avocat comme sous-ministre de l'Agriculture, que l'on ne pourrait pas donner dans tous les autres ministères ? Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Halton lorsqu'il dit que l'on n'augmentera pas la confiance lu public en nommant comme sous-ministre de l'Agriculture un avocat, quelles que puissent être ses connaissances légales. S'il a réussi à devenir bon avocat, il a fait autant qu'un homme peut faire. Passer maître dans une profession est tout ce que le commun des hommes peut espérer attendre en ce monde, et si M. O'Halloran a réussi à faire un bon avocat, il n'a pas dû pouvoir consacrer beaucoup de temps à l'agriculture. Si l'honorable ministre a choisi le sous-ministre de l'Agriculture actuel pour ses connaissances de la loi, il est bon que le pays le sache. Le comité a droit d'avoir des explications sur cet item, et le ministre est tenu tout particulièrement de nous dire pourquoi il a choisi un avocat pour sous-ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne vois pas que je puisse ajouter grand'chose aux explications que j'ai déjà données. Je ne crois pas avoir dit que j'ai choisi M. O'Halloran parce qu'il est avocat. Je l'ai choisi parce que je le croyais parfaitement compétent à remplir et les fonctions de sous-ministre d'Agriculture et celles de commissaire des brevets, charge pour laquelle ses connaissances de la loi devaient lui être d'un grand secours. La direction du département des choses agricoles est séparée; elle est confiée à des experts agricoles bien connus qui ont toujours donné pleine et entière satisfaction même avant que je fus appelé à la tête du ministère de l'Agriculture.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Puis-je demander à l'honorable ministre quelle besogne la Chambre sera appelée à faire demain.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le bill des chemins de fer dans l'après-midi, et les subsides ensuite.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12 heures 45 mercredi.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 10 juin 1903.

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

### INTERPELLATIONS.

#### AGENCES COMMERCIALES DU GOUVERNEMENT.

M. THOMSON (Grey-nord), par M. Taylor :

1. Quelle est l'agence commerciale du gouvernement du Canada ?
2. Quand et comment a-t-elle été inaugurée ?
3. Quel en est de personnel ?
4. Quelles sont les fonctions des agents, et quels sont leurs appointements ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (Sir Richard Cartwright) : On peut se demander ce que signifient ces mots : " Quelle est l'agence commerciale du gouvernement du Canada ? " Toutefois, si je saisis bien ce que veut dire l'honorable député, j'ai à répondre comme suit aux questions qu'il a posées :

1. Il a été établi des agences commerciales par décret de l'exécutif, le 21 novembre 1891.

2. Le décret de l'exécutif en date du 16 mars 1892. On a nommé alors aux Antilles divers agents qui devaient entrer en fonctions le premier avril 1892. Depuis ce temps-là, il en a été nommé d'autres.

Voici les noms des agents actuels :

J. S. Larke, Sydney, Australie.
D. H. Ross, Melbourne, Australie.
J. G. Jardine, Colonie du Cap, Afrique du Sud.
Peter B. Ball, Birmingham, Angleterre.
A. E. Poindron, Paris, France.
G. E. Burke, Kingston, Jamaïque.
R. Bryson, Saint-Jean, Antigoa.

S. L. Horsford, Saint-Kitts, Antilles anglaises.
Edgar Tripp, Port d'Espagne, Trinidad.
C. E. Sontum, Christiania, Norvège.

4. Ils sont chargés de travailler à développer le commerce du Canada avec les pays où ils sont établis. Ils sont rémunérés suivant l'importance de leur poste, et reçoivent de $250 à $3,000 par année. Ceux qui occupent des postes secondaires touchent $250 ; ceux d'Australie et de l'Afrique australe qui consacrent tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions, ont $3,000 par année.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—CHEFS DE GARE.

M. HACKETT :

Quels sont les noms des agents ou gardiens des petites gares suivantes sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard :—Saint-Louis, Elmsdale, Coleman et Conway, et quel est le chiffre des appointements ou du salaire, par mois ou par année, payés à chacun d'eux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Voici les noms des gardiens des gares peu importantes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, indiquées ci-après, et le chiffre de leur rémunération :

| Gares. | Noms des gardiens. | Montant payé à chacun mensuellement. |
|---|---|---|
| Saint-Louis.. .. | John Perry.. .. .. .. | $10 50 |
| Elmsdale .. .. .. | James Forsythe .. | 8 33 |
| Coleman.. .. .. .. | N. McKay.. .. .. | 12 50 |
| Conway.. .. .. .. | A. M. Palmer.. .. | 8 33 |

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—WAGONS ET LOCOMOTIVES.

M. BARKER :

1. Combien de wagons, de diverses classes, commandés ou achetés pour l'Intercolonial avant le 1er juillet 1902, ont été reçus par les autorités du chemin de fer depuis cette date ?
2. Combien de wagons, de diverses classes, commandés ou achetés pour l'Intercolonial le 1er juillet 1902 ou après, ont été reçus par les autorités du chemin de fer depuis cette date ?
3. Combien de locomotives additionnelles ont été livrées pour l'usage de l'Intercolonial depuis le 1er juillet 1902, inclusivement, et quel est le nombre total actuellement en service ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Il n'a pas été reçu de wagon dont le prix soit imputable sur le compte du capital depuis le 1er juillet 1902.
2. Deux cents wagons-platesformes, vingt et un wagons à bestiaux et deux charrues à neige ont été reçues depuis le 1er juillet 1902, imputables sur le compte du revenu.
3. Huit locomotives ont été reçues depuis le 1er juillet 1902 ; prix imputable sur le compte du capital ; et deux locomotives, prix imputable sur le revenu, ce qui donne le nombre total de 287 faisant actuellement le service.

## VENTILATION DE LA CHAMBRE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire signaler à l'attention du ministre des Travaux publics ce que je considère être un aménagement défectueux de cette Chambre. Je pense que nous souffrons plus cette année que nous n'avons jamais souffert auparavant lorsque nous tenions ouvertes les fenêtres des deux côtés et de l'extrémité de l'ouest. L'ingénieur prétend, paraît-il que si nous laissons les fenêtre ouvertes, cela nuira au fonctionnement des ventilateurs ; et ces ventilateurs font un tel bruit que les députés des banquettes du fond ont de la peine à entendre leurs propres voix lorsqu'ils prennent la parole. Ces appareils sont peut-être d'excellents ventilateurs ; mais il vaudrait mieux les mettre en action lorsque la Chambre ne siège pas. Je vois par le thermomètre que la température est ici de 74 degrés. Elle était à peu près au même point hier ; mais j'ose dire qu'elle était beaucoup moins élevée, au dehors, à l'ombre. On dirait qu'on est ici dans une étuve.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, les membres de la droite.

M. TAYLOR : Les deux partis, je pense. Les années précédentes, lorsque les fenêtres des côtés et de l'extrémité étaient ouvertes, nous avions du meilleur air, et je recommanderais au ministre des Travaux publics de recourir à ce moyen. Il ne serait pas difficile de faire ouvrir les fenêtres. Nous pourrions en faire l'essai pour une journée, et arrêter les ventilateurs pendant que la Chambre siège.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami, du moins, ne peut se plaindre, comme beaucoup d'autres, d'être traité avec froideur. J'ai remarqué le bruit que font les ventilateurs et donné instruction qu'ils soient immobilisés durant les séances de la Chambre. Quant à ce qui est d'ouvrir les fenêtres, j'en ai parlé à l'architecte, et il me dit que si nous les faisons ouvrir l'air frais s'échappera au lieu de circuler dans l'édifice. Je vais essayer de remédier à la difficulté. Elle a toujours été éprouvée, paraît-il, depuis que la Chambre est construite. On a dépensé de fortes sommes pour y remédier, mais je regrette de le dire, sans résultat bien satisfaisant.

## TARIF DES ETATS-UNIS SUR LE BOIS A PATE.

M. R. H. POPE (Compton) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je ferai observer au gouvernement que les Etats-Unis ont imposé récemment un droit sur le bois destiné à la fabrication de la pâte de bois, importé chez eux à provenance du Canada. Les règlements du tarif à cet égard ont été changés, et maintenant le bois écorcé, soit à la main ou à la machine, est soumis à un

droit d'à peu près $1.25 à $1.50 par corde. J'aimerais à savoir si le gouvernement a été averti du fait et s'il se propose d'agir dans la circonstance.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache pas que cette affaire ait été portée officiellement à la connaissance du gouvernement ; mais je m'enquerrai et donnerai demain à l'honorable député le renseignement qu'il demande.

## DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : J'aimerais à rappeler au ministre-suppléant de l'Intérieur, une demande de document que je fis le 4 mai, au sujet de l'acquisition par la Compagnie des terres de Saskatchewan de la concession accordée à la Compagnie de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. L'honorable ministre-suppléant avait dit que ce rapport serait prêt au bout de quelques jours. J'ai aussi demandé un autre rapport, le 30 mars, au sujet de la vente des terres affectées aux écoles. Le ministre-suppléant voudra-t-il voir à ce que ces documents soient produits sous peu ?

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD —GARANTIE DES VALEURS.

La Chambre en comité sur les résolutions soumises :

1. Que le gouvernement pourra aider au prolongement de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord depuis Grandview, point où se termine l'embranchement dudit chemin désigné sous le nom d'embranchement de Gilbert-Plains, jusqu'à un point à ou près Edmonton, distance de 620 milles environ, et aussi au prolongement de l'embranchement dudit chemin sur Saint-Albert, depuis un point à 100 milles à l'est de Prince-Albert, jusqu'à Prince-Albert, distance de 100 milles environ, en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, ou autres valeurs de la compagnie portant première hypothèque, au montant de $13,000 par mille de la ligne ; l'intérêt sur lesdites obligations devant être au taux de 3 pour 100 par année, payable semestriellement, et le principal payable en 50 ans.

2. Que lesdites obligations, débentures ou autres valeurs seront garanties par une hypothèque constituant une première charge sur les lignes ferrées ainsi aidées et sur toutes les propriétés et franchises s'y rapportant, et sur tous les revenus que la compagnie en retirera. Toutefois en ce qui concerne la partie de ladite ligne entre l'extrémité de l'embranchement de Gilbert-Plains et la limite occidentale du Manitoba, distance n'excédant pas 65 milles, ladite hypothèque constituera une première charge au montant de $10,000 par mille, seulement, mais elle prendra aussi rang sur ladite partie immédiatement après les charges créées antérieurement ; en outre, ladite hypothèque constituera une charge immédiatement après une première charge de $13,000 par mille (à être créée par la compagnie) sur cette partie dudit embranchement sur Prince-Albert.

3. Que ladite hypothèque constituera aussi une charge immédiatement après les charges existant déjà, sur toutes les lignes et embranchements de chemins de fer de la compagnie actuellement en exploitation, et sur toutes les propriétés et franchises s'y rattachant, et sur tous les revenus que la compagnie en retirera.

4. Que la nature des valeurs à être garanties comme susdit, et leurs formules, et les formules et conditions de l'hypothèque qui les garantit, et la formule et les termes de la garantie, seront soumis à l'approbation de l'Exécutif.

5. Que lorsque ladite garantie sera signée au nom du gouvernement, ce dernier deviendra responsable du paiement du principal et de l'intérêt des valeurs garanties, et ledit paiement constituera une charge sur le fonds du revenu consolidé.

6. Que les taux et péages qui seront imposés pour le transport et le voiturage des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer ainsi aidées et sur les lignes possédées par le chemin de fer Canadien du Nord seront réglementés par l'Exécutif ou toute autorité, commission ou tribunal qui sera désignée ou constituée en vertu d'aucun acte du parlement pour la réglementation ou le contrôle des affaires des chemins de fer.

7. Que l'Exécutif ou toute autre autorité créée par le parlement à cette fin, pourra aussi autoriser la circulation sur aucune partie des lignes aidées par les présentes à toute autre compagnie de chemin de fer, à des conditions considérées comme équitables.

8. Qu'il ne sera pas loisible au chemin de fer Canadien du Nord de louer ou vendre aucune de ses lignes ou aucune partie d'icelles à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de se fusionner avec ladite compagnie ou d'entrer en aucun arrangement avec ladite compagnie dans le but d'établir un tarif commun de transport des marchandises et des voyageurs; mais cette disposition ne s'appliquera pas aux arrangements de trafic ou de circulation faits avec l'assentiment de l'Exécutif.

9. Que tous deniers payés par le gouvernement du Canada, aux termes de la garantie ci-dessus, seront considérés comme étant payés en acquit des engagements du gouvernement mais non en décharge de l'hypothèque qui les garantit, et les deniers ainsi payés seront considérés comme étant encore garantis par lesdites valeurs et hypothèque, et le gouvernement sera substitué dans tous les droits des porteurs d'obligations dont le principal et l'intérêt auront été payés par le gouvernement ; et, à l'égard de tous les deniers ainsi payés, le gouvernement sera, sous tous rapports, dans la position des porteurs de valeurs dont le paiement n'aura pas été acquitté, au montant des deniers payés par le gouvernement.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces résolutions, comme on voit, exposent ce que le gouvernement a l'intention de faire en vue d'aider à la construction de certaines portions de la voie du chemin de fer Canadien du Nord. Il n'est pas, à mon avis, de chemin de fer dont on pourrait aujourd'hui projeter la construction au Canada, avec plus de droit à la considération favorable du ministère et du parlement. La partie principale de la voie, celle qui s'étend de Grandview, dans la province de Manitoba, à Edmonton, a non seulement son tracé établi, mais ce tracé a été accepté en conformité de la loi. Ainsi donc, nous savons de quoi nous parlons quand nous disons que le pays traversé par ce chemin de

fer est d'une fertilité exceptionnelle, et fournira avant longtemps un trafic non seulement considérable mais lucratif. On observera que le parcours du chemin qu'il s'agit dans ces résolutions de se faire autoriser à aider, est en tout de 720 milles.

Le tracé d'une partie du chemin n'a pas encore été établi, ou du moins, n'a pas encore été approuvé ; celui de la partie à l'est de Prince-Albert n'excédant pas cent milles.

La ligne principale, comme je pourrais l'appeler (car ce sera la ligne principale du chemin de fer Canadien du Nord) s'étendant de Grandview à Edmonton et passant par Battleford, n'a pas plus de 620 milles. D'après les renseignements que nous tenons des fonctionnaires du département de l'Intérieur le chemin de fer desservira une région dont le sol, sur les quatre cinquièmes de la superficie, est propre à produire la meilleure qualité de blé qui se produise au Nord-Ouest.

M. R. L. BORDEN : Vous parlez des cent milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle des 620 milles de Grandview à Edmonton. On pourrait dire la même chose de l'autre section, à ce qu'on m'assure. Peut-être la proportion n'est-elle pas aussi élevée ; mais la différence n'est pas grande ; et la partie du pays à travers laquelle passe le tronçon de cent milles du chemin de fer à l'est de Prince-Albert est déjà assez peuplée. Il s'y est établi des colons il y a déjà bien des années ; ils se sont portés de ce côté en ces derniers temps en nombre toujours grandissant. Depuis fort longtemps, ils ont nourri l'espoir qu'un chemin de fer serait construit à travers la région. Mais on m'informe qu'ils désespèrent maintenant de l'obtenir et que plusieurs d'entre eux paraissent enclins à tout abandonner et à quitter le pays pour toujours si le chemin de fer ne se construit pas prochainement. Si l'on tient compte de la nature du pays traversé par cette section de 620 milles, de Grandview à Edmonton, on est justifiable de présupposer que toute créance raisonnable garantie par obligation, toute avance raisonnable de fonds en vue de la construction de ce chemin sera par la suite recouvrée en entier, capital et intérêts. Ceux qui sont mis au courant des opérations de cette compagnie de chemin de fer Canadien du Nord dans quelques parties de la province du Manitoba et de l'Ouest sont bien convaincus, je pense, que le trafic qui va se développer le long de cette ligne ne sera pas seulement suffisant pour solder presque au début les frais d'exploitation, mais suffira encore bien vite à payer l'intérêt sur ses obligations.

En vue de la richesse du pays desservi par ce chemin de fer, en vue de la rapidité avec laquelle les immigrants étrangers et les colons de certaines parties du Canada se portent vers le Nord-Ouest et occupent cette région, il incombe au gouvernement de voir à ce qu'un chemin de fer soit construit sans retard à travers ce territoire. Notre parlement, à mon avis, n'a pas de devoir plus impérieux que d'assurer au plus tôt la construction d'un chemin de fer pour le bénéfice de ces colons qui sont allés là-bas pour y établir leurs foyers et dans l'attente que ce chemin de fer serait construit. Si tel est le cas, et personne ne dira le contraire, je pense, la question qui s'imposait à l'attention du gouvernement était celle-ci : Est-il raisonnable de supposer que la compagnie organisée en vue de la construction de ce chemin pourra, aussi promptement que les besoins du pays le demandent, établir, construire, mettre en exploitation ce chemin, avec ses seuls moyens, en ne comptant que sur ses propres ressources financières et la confiance que son entreprise pourra inspirer aux financiers étrangers ? Ce serait nous exposer à des désappointements, ce serait trop compter sur la compagnie, ce serait préjudicier aux intérêts de la population qui s'est fixée dans ce pays, que de laisser dans les conditions actuelles la compagnie à ses seules forces. Nous perdrions du temps, et il me semble, il semble au ministère, que dans la construction de ce chemin de fer, le temps est un facteur essentiel. Or, étant arrivés à la conclusion qu'il incombait au gouvernement de donner à cette compagnie toute l'assistance possible ; que nous ne pouvions différer l'exécution de l'entreprise jusqu'au temps où la compagnie serait en mesure d'agir par elle seule en s'aidant de ses propres ressources, il restait à décider en quelle manière nous l'assisterions. Il est à la connaissance du comité que depuis des années, la politique générale, uniforme, aussi bien du présent gouvernement que de ceux qui l'ont précédé, a été d'accorder des subventions aux compagnies qu'il jugeait à propos d'assister, de prélever à leur profit sur le trésor public et de leur donner à jamais des sommes considérables en vue de les mettre en mesure de mener leur entreprise à bonne fin. Mais nous nous rendions compte qu'une entreprise de cette importance, si elle était assistée en la manière accoutumée, demanderait des sommes considérables. D'autre part, nous avions la certitude de pouvoir faire les avances nécessaires, fournir l'assistance requise, de telle manière que l'exécution de l'entreprise finalement ne coûterait pas un dollar au trésor, ni au pays. Il nous parut donc évident que ce que nous avions à faire, c'était d'assister l'entreprise dans la mesure nécessaire sans que le trésor public en souffrît. Nous en sommes venus à la conclusion, à la suite de négociations avec les promoteurs du chemin de fer Canadien du Nord, que cette somme de $13,000 par mille, mentionnée dans les résolutions, sera amplement suffisante, sans être excessive. Nous sommes venus, de plus, à cette autre conclusion, que si nous grevions l'entreprise de ce montant de $13,000 par mille, l'opération serait plus avantageuse à notre point de vue, moins onéreuse pour le pays ; elle assurerait

le remboursement de toutes les sommes obtenues directement ou indirctement par le moyen de l'assistance du gouvernement, et celui-ci se trouverait finalement libéré de toute obligation à cet égard. Ce sera, naturellement, au comité à décider si sous ce rapport nos conclusions sont bien ou mal fondées, ou de dire si un meilleur moyen aurait pu être trouvé d'atteindre, et d'atteindre le plus promptement possible le but auquel nous tendons tous.

Par ces résolutions nous demandons donc au parlement de nous autoriser à endosser en quelque sorte les obligations de cette compagnie au montant de $13,000. Nous garantissons l'intérêt sur ces débentures au taux de trois pour cent. La compagnie est à même d'emprunter sur ces valeurs à un taux peu élevé d'intérêt. Elle met à profit le crédit du gouvernement ; elle tire avantage de ce que notre endossement—étant donné surtout la réputation actuelle du Canada dans les grands marchés financiers—lui permettra d'obtenir, à un taux bien inférieur à celui qu'elle pourrait obtenir de toute autre manière, les fonds qu'il lui faut du gouvernement ; de compléter cette entreprise au plus bas prix possible et de donner les meilleures garanties que les résultats seront des plus satisfaisants. Dans le cours de mes observations, je me propose de laisser de côté les détails secondaires de la résolution.

M. BELL : Croit-on que la compagnie pourra vendre son trois pour cent au pair, avec l'endossement de l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle espère bien pouvoir le faire. Le comité observera que les résolutions font des obligations de $13,000 par mille une première charge sur toutes les lignes que nous aidons, à une seule exception. Il y a un parcours de soixante et trois milles, entre Grandview, dans le Manitoba, et la frontière de l'ouest de cette province, sur lequel nous n'aurons pas une première hypothèque au montant des $13,000 par mille. A l'exception de ces soixante et trois milles à peu près, tout le parcours est soumis dès le début à une première hypothèque en notre faveur en garantie de ces obligations de $13,000 par mille. Le comité observera que pour ces soixante et trois milles les obligations ne seront endossées par le gouvernement qu'en seconde hypothèque. En effet, dans les conventions intervenues entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et le gouvernement du Manitoba, il était stipulé entre autres choses que la compagnie pourrait hypothéquer tous ses chemins de fer dans les limites de la province jusqu'à concurrence d'une première charge de $10,000 par mille. Et il se trouvait quelques milles de chemins de fer dans cette province, entre autres ces soixante et trois milles, sur lesquels cette première hypothèque n'avait pas été accordée.



M. CLARKE : La compagnie a-t-elle eu l'aide de la province du Manitoba pour construire ces soixante et trois milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire ; je ne le pense pas. Elle consentit à la province du Manitoba une hypothèque générale, dont je ferai connaître les détails brièvement au comité, afin qu'il puisse se rendre compte exactement de la nature de nos garanties. La première hypothèque est pour les $13,000, abstraction faite de cette partie du tracé construite dans les provinces du Manitoba et de l'Ontario et nous avons, en outre, sur tout le réseau du chemin de fer Canadien du Nord une seconde hypothèque en sus de l'hypothèque consentie en faveur du gouvernement du Manitoba, ou du moins, en vertu de l'arrangement conclu avec lui.

M. LENNOX : Devons-nous comprendre que sur tout le parcours du chemin de fer Canadien du Nord, y compris la partie qui se trouve située dans l'Ontario, nous aurons une seconde hypothèque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous aurons une hypothèque générale sur toute l'entreprise depuis Port-Arthur à travers l'Ouest.

M. BARKER : Alors, je ne comprends pas bien la seconde disposition. Vous dites, je crois, que pour les soixante et trois milles nous avons une seconde hypothèque de $10,000 ; mais d'après cette disposition, si j'en saisis bien le sens, nous aurions une première hypothèque de $10,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une première hypothèque.

M. BARKER : Vous avez dit une seconde hypothèque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis pas fait bien comprendre de l'honorable député. Nous avons une hypothèque de $13,000 par mille sur tout le parcours, excepté celui compris entre Grandview et la frontière de l'ouest du Manitoba. Sur cette dernière partie nous avons une hypothèque de $10,000. L'article des conventions avec le gouvernement du Manitoba auquel je fais allusion a réservé à la compagnie le droit de grever toute partie de son chemin non encore hypothéquée, au montant de $10,000 par mille, avant que l'hypothèque du gouvernement manitobain puisse valoir.

M. BELL : Mais alors comment le gouvernement fédéral peut-il obtenir une première hypothèque de $10,000 par mille sur cette section ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que la compagnie n'a jamais accordé cette hypothèque.

M. BELL : Elle n'a pas exercé son droit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a jamais exercé son

droit de grever cette section, et elle l'exerce maintenant. Sur cette partie du chemin de quelque soixante milles notre première hypothèque se trouve réduite de $3,000 par mille.

M. ROSS (Ontario) : Cette garantie couvre-t-elle le matériel roulant et autre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'hypothèque couvrira les biens du chemin de fer Canadien du Nord, toute sa voie, ses embranchements, son entreprise et ses propriétés de toute sorte sans aucune exception quelconque.

Les charges grevant le chemin de fer Canadien du Nord sont, m'informe-t-on, les suivantes : Sur la ligne principale, de Port-Arthur à la rivière à la Pluie, il y a une première charge de $20,000 par mille.

M. MACLEAN : Qui détient cette hypothèque, le public ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le public, je pense ; oui. Sur toutes les lignes du Manitoba, il y a une première charge de $10,000 par mille. Cette première charge se subdivise en deux : une de $8,000 et une de $2,000, formant le total de $10,000. C'est la condition des affaires entre Port-Arthur et la rivière à la Pluie, et sur toutes les lignes du Manitoba. Les $20,000 par mille de Port-Arthur à la rivière à la Pluie sont de plus assurés par garantie collatérale sur les lignes du Manitoba, cette charge prenant rang à la suite de celle de $10,000 par mille mentionnée ci-dessus. De sorte qu'en notre qualité de garants de ces obligations nous serions à l'égard des lignes depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière à la Pluie et de celles du Manitoba, dans la position suivante : il y aurait antérieurement à notre réclamation des charges au montant de $20,000, qu'il nous faudrait acquitter ou garantir, sauf sur cette partie du parcours entre Grandview et la frontière de l'ouest du Manitoba, sur laquelle nous avons une première hypothèque de $10,000.

M. BELL : Il existe une première hypothèque de $10,000, et une seconde collatérale de $20,000. Ne serait-il pas exact de dire qu'il existe des charges antérieures au montant de $30,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est certain que les $20,000 d'hypothèque sur le parcours de l'Ontario, chargés collatéralement sur les lignes du Manitoba, augmentent d'autant les charges préexistantes de $10,000. Mais on ne peut dire d'une manière générale qu'il existe des charges au montant de $30,000 sur toute la ligne.

M. BELL : Non ; sur les lignes du Manitoba seulement.

M. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il dire quelles sont les obligations de la compagnie envers le gouvernement du Manitoba sur la section du Manitoba à l'heure actuel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les obligations de la compagnie, soit envers le gouvernement ou envers les particuliers, se trouvent toutes comprises dans cette somme. Je ne suis pas absolument certain lorsque je dis que les débentures émises par la compagnie sont au nom de particuliers et ont la garantie du gouvernement.

M. MACLEAN : Jusqu'à quel montant par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $10,000 par mille. La première émission fut de $8,000, et la suivante de $2,000, toutes deux garanties par le gouvernement. Le chemin se trouvait donc grevé de ces $10,000 avant que ce nouvel arrangement fût conclu.

M. MACLEAN : Le ministre voudra-t-il nous dire quel est approximativement le montant total garanti par le gouvernement du Manitoba sur le chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas indiqué ici ; mais il est très facile, je pense, de s'en assurer ; faites la somme des obligations actuelles, l'hypothèque de $20,000 dans le district de l'Ontario, et celle de $10,000 dans l'autre district, et vous avez le total.

M. CLARKE : Quels renseignements le ministère a-t-il obtenus au sujet du prix de construction de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après ces renseignements, le chemin coûtera plus que les $13,000 à construire et à outiller.

M. MACLEAN : Un chemin de fer en règle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, un chemin de fer de première classe.

M. CLARKE : Combien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les estimations ont varié de $16,000 à $17,000.

M. CLARKE : L'honorable ministre voudra-t-il déposer sur la table les renseignements qu'il a obtenus de personnes compétentes relativement au prix, afin que nous ayons l'occasion de les examiner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me procurerai ces renseignements et je les produirai lors d'un prochain débat.

M. CLARKE : Il me semble que l'honorable ministre nous a dit que le gouvernement avait décidé de garantir les obligations pour ce montant, après s'être renseigné au sujet du prix de construction. L'honorable ministre ne nous fournit pas des renseignements aussi complets que nous voudrions les avoir

au sujet du prix de construction et d'aménagement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis procuré de mon ingénieur en chef un détail approximatif du prix de construction et d'aménagement. Puis, nous avons eu des ingénieurs de la compagnie une estimation montrant sur quoi ils basaient leurs calculs.

M. CLARKE : Ne croyez-vous pas qu'il serait utile de déposer sur le bureau toutes les pièces pouvant nous renseigner exactement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose ne souffrirait pas difficulté.

M. MACLEAN : Dans le district traversé par ce chemin de fer, à l'ouest de la frontière du Manitoba, combien de terrains le gouvernement possède-t-il encore dans la zone de quarante milles, de chaque côté de la voie ferrée ? Y avons-nous encore de grands intérêts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, les intérêts que le gouvernement possède doivent être considérables. Je ne saurais, cependant, donner de chiffres précis sur l'étendue de ces intérêts.

M. DAVIS : Je dois informer l'honorable député que le gouvernement possède un intérêt dans presque toutes les terres concédées à titre de homesteads. Les sections à nombres impairs appartiennent presque toutes à différentes compagnies de chemins de fer, tandis que les sections à nombres pairs qui ne sont pas encore concédées sont la propriété du gouvernement.

M. MACLEAN : Les autres sections appartiennent-elles aux compagnies de chemins de fer ?

M. DAVIS : Quelques-unes appartiennent au gouvernement, je suppose, mais un grand nombre de ces sections sont la propriété de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Sur la plupart des observations que le ministre vient de nous adresser, la Chambre se range, sans doute, à son avis. Le besoin de nouvelles lignes de chemins de fer se fait vivement sentir dans l'ouest du Canada, et surtout dans le voisinage d'Edmonton. Cette contrée mérite, à coup sûr, les éloges que lui a prodigués le ministre, et j'ajouterai que durant le séjour que j'y ai fait l'année dernière, j'ai été vivement frappé des ressources de développement possible qu'offre la ville d'Edmonton et la contrée avoisinante. Aussi, suis-je convaincu que personne ici ne voudrait mettre obstacle au progrès des chemins de fer dans cette contrée. Toutefois, il faut se rappeler qu'il s'agit ici d'un projet qui appelle de la part de l'Etat une garantie de $9,360,000 ; et cette garantie, durant une période de cinquante ans à dater de l'époque où elle commencera à fonctionner, figurera pour certains usages de comptabilité au moins, au chapitre de la dette publique, puisque, dans certaines éventualités, le pays sera responsable de cette somme. Il importe donc de se demander, avant tout, si ce projet rentre dans le plan général élaboré par le gouvernement pour faciliter l'amélioration de nos transports. Il s'agit de savoir si ce projet cadre avec l'ensemble du réseau projeté de chemin de fer, jusqu'à l'océan Pacifique, et s'il entre dans le système qui tend au développement et à l'utilisation de nos ports nationaux, entre autres ceux des grands lacs, pour le transport des produits de l'ouest, non seulement jusqu'au littoral de l'Atlantique, mais jusqu'aux marchés de l'Europe. Interpellé à la fin de la session dernière, au sujet du concours financier que l'Etat pourrait apporter à cette ligne de l'ouest, le premier ministre nous déclara que le gouvernement prendrait, à brève échéance, une décision à cet égard.

Evidemment, le gouvernemnt a usé de temporisation, et abstraction faite de toute autre considération, je dois avouer qu'à mon avis, cette temporisation est regrettable, puisqu'elle retarde le développement des communications par voie ferrée dans l'ouest. Cette absence de communications a été une source de graves inconvénients pour une importante colonie d'immigrants anglais établis dans l'ouest, et ils ont formulé à ce sujet leurs griefs, non seulement par le passé, comme l'a fait observer le ministre, mais ces griefs se sont renouvelés au cours de l'année dernière. J'ai déjà, à diverses reprises, déclaré qu'à mon avis, le gouvernement devrait adopter quelque projet bien élaboré au sujet de l'industrie des transports. Au moment où la solution de cette grave question des transports s'impose d'urgence, il ne suffit pas de l'envisager au point de vue de l'entreprise de 300 ou 400 ou même de 500 milles de voies ferrée, mais il faut que le gouvernement dresse un plan bien élaboré et fort circonstancié, embrassant les voies navigables des grands lacs et l'outillage, à titre de ports nationaux, de tous les ports qu'on estimerait dignes de cette destination. Voilà le projet que j'ai suggéré, et à mon avis, nul autre projet ne saurait réaliser les résultats voulus, pour l'amélioration de nos transports. Je ne sais si le gouvernement envisage la chose sous ce jour. Les promoteurs de l'entreprise en discussion, on le sait, sont hommes de progrès et d'initiative ; ils ont largement coopéré par le passé, au développement de nos communications par voie ferrée, et il importe de seconder les efforts qu'ils tentent pour améliorer nos transports. Quel objectif vise-t-on ? S'agit-il de la construction d'un chemin de fer transcontinental ? S'agit-il d'une ligne reliant les grands lacs au littoral, de façon à ce que la compagnie qui exploitera ce che-

min de fer jusqu'à Edmonton ou même dans l'avenir jusqu'à la côte du Pacifique, possède une ligne de communication d'entier parcours avec le littoral de l'Atlantique ? Il va sans dire qu'il découlerait de l'exécution d'un pareil projet des avantages inappréciables pour nos populations, en fait de transports. Le gouvernement a-t-il mis ces questions à l'étude ? Il a eu tout le temps voulu pour les étudier et les mûrement délibérer, car voilà plus d'un an qu'il en est saisi.

La Chambre aurait donc pu, à bon droit, exiger que le ministre des Chemins de fer et Canaux, en nous annonçant ce projet aujourd'hui, nous formulât un système bien défini qui embrasserait non seulement la construction des 600 milles de chemin de fer jusqu'à Edmonton, mais le prolongement de la ligne jusqu'au littoral atlantique, et peut-être même jusqu'à la côte du Pacifique. Je ne sais s'il faut conclure des paroles du ministre qu'il renonce à l'exécution du projet qu'il a formulé dans l'ouest il y a quelques mois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un rêve que j'ai fait.

M. BORDEN (Halifax) : Ou peut-être mieux, un cauchemar. Le ministre n'a pas dit aux citoyens de l'ouest que ce projet était un rêve.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le mot dont je me suis servi.

M. BORDEN (Halifax) : Que vous faisiez un rêve ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre avec cette éloquence qu'on lui connaît, aurait fort bien pu employer le mot "rêve", tout en donnant à entendre à ses auditeurs qu'à ses yeux la réalisation de ce projet était dans l'ordre des choses possibles, dans un avenir rapproché, pourvu qu'il fût en son pouvoir de faire triompher la politique qu'il estimait la plus avantageuse au pays. Voilà ce que j'avais à dire au sujet de ce projet, dans ses grandes lignes, et j'en viens aux détails. On a demandé au ministre quelques renseignements sur le coût de l'entreprise, c'est là, à mon sens, une question fort pertinente, sur laquelle la Chambre a droit d'être renseignée, quand il s'agit de se lancer dans pareille entreprise. Car, bien qu'il convienne de faire les dépenses légitimes pour doter l'ouest des voies de transport voulues, encore faut-il se garder d'aller au delà des bornes de la prudence et d'une sage économie. Il me revient que dans la province du Manitoba on a réussi à construire de semblables lignes de chemins de fer, et le ministre lui-même nous a dit, je crois, qu'on a placé sur le marché monétaire des obligations garanties qui ne s'élevaient d'abord qu'au chiffre de $88,000 par mille. Le fait m'était connu, mais ce que j'avais oublié, c'est que le gouvernement du Manitoba eut donné une garantie subséquente de $2,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques-unes de ces compagnies ont obtenu le concours financier du gouvernement provincial et des municipalités. Quant à la compagnie en question, elle ne reçoit d'autre aide que celle stipulée ici.

M. BORDEN (Halifax) : Tout se résume à savoir s'il est légitime d'accorder $13,000 de garantie par mille à la compagnie en question, et le ministre devrait donner à la Chambre tous les renseignements de nature à l'éclairer et à la mettre en mesure de se prononcer en connaissance de cause. Il est un autre sujet sur lequel il convient que la Chambre soit renseignée : c'est celui de la capitalisation. J'ignore à quel chiffre cette compagnie entend porter sa capitalisation pour l'entreprise en question ; mais, on en conviendra, il importe que ce chiffre ne soit pas tellement élevé qu'on puisse, plus tard, l'invoquer comme argument contre la réglementation des tarifs par l'Etat, chose de si haute importance surtout pour les populations de l'ouest.

Le ministre devrait nous éclairer sur ce point. J'ai déjà établi la comparaison entre la subvention accordée à cette ligne et celles accordées à des lignes semblables au Manitoba. Le ministre est allé au devant d'une autre question que je tenais à lui poser, en déclarant que la compagnie en question ne reçoit le concours financier ni de la province ni des municipalités. Suis-je dans le vrai ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parfaitement.

M. BORDEN (Halifax) : Il est un autre renseignement que je tiens à obtenir du ministre, avant que nous abordions l'étude de cette mesure par le menu et c'est celui-ci: le gouvernement exerce-t-il quelque surveillance sur la construction de ce chemin de fer, tant relativement au mode de construction qu'à son coût ? Est-ce stipulé dans cette résolution ? Sinon, le ministre en conviendra, il faudrait que le gouvernement exerçât sa surveillance sur la construction de la ligne au moins, ainsi que la chose est stipulée d'ordinaire dans les conventions relatives aux subventions consenties par le gouvernement, ces quinze ou vingt années passées.

Je ne sache pas que j'aie rien autre chose à suggérer au ministre. J'ai toutefois un désir à formuler : c'est que, bien que nous puissions nullement discuter, cet après-midi, certains détails du projet, il conviendrait d'attendre, avant d'aborder le dernier débat, qu'on nous ait donné de plus amples renseignements et que mon collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart), soit de retour. Rien n'em-

pêche, sans doute, qu'on ne nous accorde un délai d'une journée, pour la raison alléguée en dernier lieu. L'avis qu'on nous a donné, à la fin de la séance d'hier soir, ne donnait pas à entendre que cette question dût venir sur le tapis aujourd'hui. Autrement, j'en suis sûr, le député de Lanark aurait remis son voyage à plus tard et serait demeuré ici pour prendre part à la discussion aujourd'hui. Il est donc parti sans savoir que ce débat s'élèverait. Du reste, je ne sache point qu'il ait quelques observations à faire sur la question; mais, comme il est très au courant de tout ce qui concerne l'industrie des transports, je tiendrais à ce qu'il fît acte de présence ici, avant que l'affaire soit définitivement délibérée en séance de comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Borden), j'en suis sûr, ne voudrait pas induire la Chambre en erreur. Or, l'insistance qu'il met à demander le dépôt de ces documents, après ce que j'ai dit au député de Toronto (M. Clarke) tendrait à créer l'impression que j'ai hésité à accéder.

M. BORDEN (Halifax) : Pas du tout. Je prie le ministre de m'absoudre sur le champ de toute imputation pareille. Rien ne saurait être plus loin de ma pensée, car je sais qu'il a accédé sans hésitation, à la proposition de mon collègue. J'ai simplement voulu réitérer la demande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai volontiers le dépôt des documents demandés, et cela à la première occasion favorable, dès que nous aborderons la délibérations des résolutions. Rien ne s'oppose à ce que l'adoption définitive de ces résolutions soit différée jusqu'après le dépôt de ces documents. Le chef de l'opposition trouve matière à censure, non pas tant dans les résolutions elles-mêmes que dans l'attitude du gouvernement sur la question des transports en général, attitude, à son avis, peu satisfaisante. A son avis, le gouvernement, en présentant ces résolutions, aurait dû faire l'exposé du système général qu'il entend appliquer, afin de donner une solution complète et définitive au problème des transports dans son ensemble. Bien que je comprenne parfaitement l'impatience et le vif désir qu'il éprouve de connaître les conclusions auxquelles s'est arrêté ou peut s'arrêter le gouvernement à ce sujet, je ne sache point qu'il nous faille, à l'occasion de la présentation de ces résolutions, formuler un pareil système. Cette entreprise de chemins de fer forme un seul tout. On le sait, cette question agite l'esprit public depuis quelque temps. Cette ligne de chemin de fer a progressé graduellement; et d'année en année, on a donné plus d'extension au réseau. Au fur et à mesure des progrès réalisés sous l'empire des diverses chartes qu'elle a obtenues, la compagnie a demandé de plus amples pouvoirs. Quand la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord établit sa ligne dans le district de la Rivière à la Pluie, je ne saurais dire si ses promoteurs se proposaient de pousser la construction de leur voie ferrée jusqu'à l'Océan Pacifique. Toujours est-il qu'avec le temps, le projet primitif prit plus d'ampleur et d'extension, ils ont obtenu du parlement l'autorisation d'étendre leur ligne jusqu'au Pacifique. Pour le moment, la proposition dont le parlement est saisie ne vise qu'à l'extension de la ligne jusqu'à Edmonton, et là se borne le concours financier que nous nous proposons de donner à la compagnie; nous pouvons, en toute sécurité, demander au parlement de subventionner cette ligne, car l'extension qu'elle pourra prendre dans d'autres directions ne viendra nullement en contradiction avec cette entreprise. Fût-elle absolument indépendante, cette entreprise serait digne de l'aide que nous demandons au parlement en sa faveur; car, ce n'est pas un projet qui soit susceptible d'éprouver de modifications quelconques, en raison de l'adoption d'un système général que le gouvernement pourrait juger utile d'élaborer plus tard.

Quant à l'établissement d'une ligne transcontinentale, le gouvernement n'a pas encore mûrement délibéré le système à adopter pour cet objet. Peut-être serons-nous en mesure avant que la session expire, de donner à la Chambre quelques renseignements sur cette question. Pour le moment, ce que je tiens à faire comprendre au comité, c'est qu'à tout événement, l'attitude que le gouvernement pourra prendre à cet égard ne saurait nullement modifier la mesure que nous soumettons aujourd'hui au parlement, relativement à l'aide à accorder à la Compagnie du chemin de fer du Nord entre les deux points mentionnés dans la résolution. Au sujet de la capitalisation de cette compagnie de chemin de fer, question que l'honorable député a soulevée——

M. BORDEN (Halifax) : Mes remarques s'appliquaient à tous les chemins de fer, et non pas à celui-ci en particulier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Eh bien ! ce qui s'applique à tous les chemins de fer, s'applique également à celui-ci. Nombre de membres du comité le savent, j'ai, à diverses reprises exprimé mes vues sur cette question, et parlant d'une façon générale, je dois dire qu'elles concordent avec celles que vient de formuler l'honorable député. A mon avis, il importe d'avoir l'œil au guet, quand il s'agit de la question de capitalisation ; au reste, dans nos séances du comité des chemins de fer, quand il s'agit de conférer ces pouvoirs, nous apportons à la question toute l'attention voulue. Avant que ce projet de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord eut revêtu sa forme actuelle, et qu'il était évident qu'elle allait donner à ses lignes une extension considérable dans les Territoires du Nord-Ouest, j'appelai l'attention

du comité des chemins de fer, sur la question de la capitalisation, et là, en présence d'un grand nombre de membres de ce comité, qui m'entendent en ce moment, je prononçai les paroles que voici : " Comme cette compagnie nous demande l'autorisation de faire une capitalisation d'un chiffre fort élevé, il convient de tenir compte d'un fait qui ne saurait donner prise au doute : c'est que sous une forme quelconque, le pays acordera son concours financier, directement ou indirectement, à cette compagnie ". Et en conséquence, le montant de la capitalisation que la compagnie demandait l'autorisation d'émettre subit une très forte réduction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle a subi une réduction de moitié.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Effectivement. De $46,000,000 ou de $50,000,000 qu'elle était, le comité l'abaissa à $24,000,000 ; réduction fort importante, comme on le voit, et inspirée par la pensée même que vient d'exprimer l'honorable député.

Quant à la surveillance à exercer au cours de la construction des travaux, je ferai observer qu'il figure au contrat nombre de stipulations qu'il serait inutile d'incorporer dans les résolutions en discussion. Le gouvernement comprend qu'il aura le devoir de veiller à ce que la compagnie donne ample satisfaction quant à la nature de la voie ferrée à construire, la qualité des travaux exécutés, le type de la voie, les dépenses et le reste ; de façon à ce que les obligations émises, ne dépassent pas le montant gagné, au cours de l'exécution des travaux. J'ai omis de dire que ce sera un chemin de fer de premier ordre, quant au tracé de la ligne, quant aux rampes, pentes et courbes, et ainsi de suite. Nous avons examiné les plans et devis et le profil de la voie, dont le relevé a été effectué à l'aide de l'instrument, et nous savons que la pente de ce chemin de fer ne dépassera pas vingt-six pieds le mille. Si l'on tient compte du fait qu'un chemin de fer d'un parcours si étendu, n'offre qu'une pente aussi légère, force nous est de conclure qu'il y a là un élément de valeur inappréciable ; car cette voie ferrée pourra ainsi gagner un dollar là où un autre chemin de fer, avec des pentes et rampes d'un et demi à deux pour 100 à franchir ne pourrait réaliser la moitié de ce gain.

L'honorable M. TISDALE : Est-ce bien là la pente de la voie sur la section de la Rivière à la Pluie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vingt-six pieds au mille.

M. HUGHES (Victoria) : En gagnant l'est ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le mémoire que m'a transmis la compagnie n'en dit rien ; c'est sans doute, pure omission de sa part. On le voit donc, la ligne est d'ordre supérieur. Quant à la question des frais de premier établissement, je dois dire qu'il y a un double pont à construire sur la rivière Saskatchewan.

M. HUGHES (Victoria) : Quatre—un sur la Saskatchewan-sud, et trois sur la Saskatchewan-nord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, cela gonflera davantage les frais de premier établissement.

M. CLARKE : Voilà qui prouve bien l'importance de renseignements circonstanciés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quant à l'estimation de $13,000, tous ceux qui sont au courant de la construction des chemins de fer le savent, c'est là un chiffre fort peu élevé pour l'outillage d'un chemin de fer de premier ordre.

M. OSLER : Quel est le montant des frais d'outillage, garanti par l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous stipulons, d'abord, un outillage ordinaire pour la construction primitive de la voie, et ces frais seront imputés sur le capital de premier établissement. Il ne serait pas légitime d'exiger de la compagnie une quantité de matériel remorqueur et roulant aussi considérable pour le début, que pour l'époque où la ligne deviendra un chemin de fer à grand trafic. Nous la mettons sur un pied d'égalité avec les autres compagnies de chemins de fer, relativement au premier établissement de leurs voies.

M. FOWLER : Cette garantie s'applique-t-elle uniquement à la voie seule ou bien à la voie et à l'outillage réunis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette garantie s'applique à tout l'ensemble de la voie, aux gares de tête et à toute la propriété de la compagnie. On a prétendu, il y a un instant, que dans la province du Manitoba, la compagnie a réussi à construire sa ligne, bien que sa subvention fût moins élevée et que la garantie des obligations n'atteignît que $8,000 par mille au début, garantie qui fût plus tard portée à $10,000; or, il faut se rappeler que ce n'est pas là toute l'aide financière que la compagnie a reçue. D'abord, sur un fort parcours de son réseau, elle a reçu 6,400 acres par mille ; puis, sur un parcours de 120 milles, à partir de Port Arthur, en gagnant le district de la rivière à la Pluie et y compris partie de ce district, elle a obtenu du parlement fédéral la subvention ordinaire de $6,400 par mille. Ainsi, au concours financier du gouvernement du Manitoba sont venues s'ajouter d'autres subventions.

M. MACLEAN : Je ne saurais souscrire à la proposition formulée par le ministre, aujourd'hui. Il s'agit ici, affirme-t-il, d'un chemin de fer d'intérêt local, d'un petit chaînon de la route, qui n'entre pas dans un

système général. Il importerait, pourtant, que le gouvernement formulât un système général et qu'il nous fît connaître la solution qu'il se propose de donner au problème d'un chemin de fer transcontinental. Il a ouvert la porte toute grande et dorénavant le gouvernement sera tenu de prêter son concours financier à la construction de toute voie ferrée destinée à desservir une contrée nouvellement ouverte à la colonisation. Voilà ce que le ministre a affirmé. Il s'agit ici, nous a-t-il dit, d'un pays de colonisation; les colons s'y sont établis et le gouvernement est tenu de subventionner ce chemin de fer. C'est là un précédent qui s'appliquera dorénavant à toutes les demandes, et le gouvernement aurait dû nous dire aujourd'hui si, après avoir prêté son concours à la compagnie en question, il ne viendra pas nous proposer, la semaine prochaine, de l'accorder au Grand-Tronc-Pacifique. Il aurait fallu nous renseigner à cet égard. En saisissant la Chambre de ces résolutions, le gouvernement aurait dû se mettre en mesure de formuler un système d'application générale, sur la question de l'établissement d'une voie ferrée transcontinentale. Je ne saurais donc appuyer pareille proposition. Etudions sommairement les faits. Cette compagnie de chemin de fer, qui dessert Port-Arthur et Winnipeg, à l'ouest, a reçu des subventions considérables. A l'époque où la Chambre fut saisie du projet d'établissement du tronçon primitif, je prétendis que, puisqu'il s'agissait de prêter notre concours financier à cette entreprise, le gouvernement devait le construire et l'exploiter lui-même. Le gouvernement, ai-je prétendu, devrait construire et exploiter un chemin de fer trans-continental, dont l'Etat serait propriétaire et dont il pourrait réglementer le tarif, de façon à ce que toutes les autres compagnies de chemins de fer fussent tenues de se conformer à cette réglementation: ce serait la véritable solution à donner au problème des chemins de fer. Voilà ce qu'on aurait dû faire de vieille date, et lorsqu'il fut question de subventionner ce chemin de fer de la Rivière à la Pluie, le ministre des Chemins de fer nous déclara qu'il songeait en effet à ce système, mais qu'il n'y avait pas lieu de l'appliquer à ce tronçon de voie ferrée. Or, aujourd'hui qu'il s'agit de ce nouveau projet, le ministre nous tient encore le même langage: c'est toujours une entreprise d'intérêt sectionnel, qu'il faut laisser adopter. Le pays est en lieu de s'attendre à une toute autre attitude de la part du gouvernement. Il entend que le cabinet formule son système au sujet des chemins de fer transcontinentaux. Puisqu'il s'agit de contribuer pour certaines sommes à cette entreprise, qu'on en fasse un chemin de fer de l'Etat. L'exploitation des chemins de fer par l'Etat, voilà une question qui revient souvent sur le tapis. Il y a quelques années, il n'y avait, parmi nous qu'un petit nombre de partisans de ce système, or, aujourd'hui le pays se prononce de plus en plus dans ce sens. C'est là un signe des temps. Le régime du libre-échange, au dire de certains députés, devait s'éterniser et le régime protectionniste, à leur avis, était suranné et condamné à périr. Aujourd'hui——



Une VOIX : A l'ordre !

M. MACLEAN : Je ne mentionne ce fait, qu'à titre de point de comparaison. En Angleterre, les esprits sont en fermentation, au sujet de la question commerciale, et la masse des hommes publics commencent à s'apercevoir que l'heure est venue de réformer leur régime fiscal et de retourner vers le protectionnisme.

M. COWAN : Vous n'avez pas lu les journaux du matin.

M. MACLEAN : Je les ai lus. Ainsi en est-il ici de la question des chemins de fer. On commence à comprendre que puisqu'il faut engager le crédit public dans la construction d'un chemin de fer trancontinental, il importe que l'Etat construise, exploite et règlemente lui-même ce chemin de fer. Aujourd'hui, voilà que nous accordons notre concours financier à un chemin de fer, d'initiative privée, qui sera exploité par une compagnie. Ce n'est pas là le système qu'il convient d'appliquer, et ce n'est pas ce que le peuple demande.

Qu'en adviendra-t-il ? Il est clair comme le jour, que la semaine prochaine ou plus tard, on viendra demander à la Chambre une exorbitante subvention, peut-être même une concession de terres, ou une garantie énorme en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Où tout cela aboutira-t-il ?

La porte est toute grande ouverte, et le gouvernement a posé en principe que si, dans un district nouvellement ouvert à la colonisation, la population demande l'établissement d'un chemin de fer, il faut le construire aux frais du pays. Je ne saurais souscrire à pareille proposition. Le ministre prétend que cela ne nous engage à rien. Au contraire, nous engageons énormément notre crédit. D'abord, nous garantissons plus de $9,000,000 d'obligations. Voilà un engagement qui grève plus ou moins le crédit public, et si l'Etat accorde semblable garantie au Grand Tronc-Pacifique, ce sera encore une nouvelle charge imposée au pays. Nous sommes en train de compromettre le crédit public, en construisant des chemins de fer pour des compagnies. L'opinion publique, aujourd'hui, est hostile à une pareille politique. Quand la grande voix du peuple se fera entendre, on comprendra qu'il s'oppose à ce régime de subventions accordées à des compagnies pour la construction de voies ferrées. Qu'on construise ce chemin de fer dans l'ouest, je le veux bien. Les promoteurs de cette entreprise qui demandent notre concours sont des hommes d'initiative et de progrès, qui coopèrent à la colonisation et au développement du pays ; mais c'est à leur propre bénéfice, non pas

au bénéfice du public, qu'ils travaillent. Le ministre dit que, virtuellement, nous ne nous engageons à rien. Sait-on ce que vaut l'endossement de ce billet de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ? Cela la mettra en mesure, paraît-il, de faire un emprunt à 3 pour 100 d'intérêt. S'il lui fallait aller emprunter sur le marché libre, on lui demanderait 6 pour 100, de sorte qu'elle réalise un gain annuel de $30,000 par million, soit $270,000. Cela revient donc à une subvention à perpétuité, accordée à cette compagnie. Nous lui endossons donc un quart de million de dollars annuellement, sans qu'il y ait de perspective d'en rien obtenir en retour. Mais, s'écrie le ministre, nous aurons le droit de réglementer les tarifs. Dans quelle mesure, jusqu'ici, avons-nous réglementé les tarifs de ces compagnies de chemins de fer ?

La province de Manitoba, il est vrai, a obtenu un avantage grâce au marché conclu avec cette compagnie de chemin de fer. Les tarifs ont été abaissés dans une certaine mesure, mais autant qu'ils auraient dû l'être. Par exemple, on aurait dû fixer, lors de cet arrangement, le maximum des tarifs que la compagnie pourrait exiger pour le transport des marchandises, et celui des voyageurs principalement. C'est ainsi qu'on obtient la haute main sur un chemin de fer. Nous avons à traiter avec le chemin de fer Canadien du Pacifique; nous aurons peut-être à traiter avec le Grand-Tronc-Pacifique, et d'autres voies ferrées peuvent se construire, et le réseau du *Canadian-Northern* en est un. On pourrait absolument contrôler chacun de ces chemins de fer, si une voie ferrée de l'Etat entrait en concurrence avec eux, ou si le gouvernement fixait les prix que les compagnies pourront exiger pour le transport des voyageurs et des marchandises. Ces résolutions contiennent-elles aucune clause à cet effet ? Aucune. La promesse qu'on nous a faite autrefois d'avoir la haute-main sur les tarifs du transport et les chemins de fer n'a pas été suivie de résultats appréciables. Tout l'argent que nous avons dépensé et les millions nombreux que nous consacrons à améliorer nos terminus, la navigation des lacs et des rivières, nos ports de mer, n'ont pas produit de résultats satisfaisants, parce qu'on prétend que la nation est tenue d'exécuter ces travaux. A quoi bon dépenser tout cet argent pour améliorer la navigation sur les grands lacs, les canaux et les ports océaniques, si nous n'avons aucun empire sur les compagnies de chemins de fer ? Le seul moyen d'exercer cet empire c'est d'avoir au moins une voie ferrée appartenant à l'Etat.

Tout l'argent que nous coûtent ces divers projets suffirait à construire une chemin de fer de l'Etat d'un océan à l'autre. Pourquoi n'en aurions-nous pas un ? Pourquoi ne prolongerions-nous pas l'Intercolonial jusqu'à l'océan Pacifique ? Pourquoi ne pas consacrer tout l'argent que donne le public à la construction d'une voie ferrée qui serait la propriété du public qui l'administrerait ? Cet argent est gaspillé. Au lieu de résoudre le problème, nous le rendons plus compliqué par la proposition qui nous est aujourd'hui soumise. Elle rend plus difficile l'obtention de la haute main sur ces voies ferrées et la solution finale du problème des moyens de transport.

J'élève la voix dans cette enceinte et je déclare au gouvernement que la population de ce pays est hostile à cette pratique de subventionner les chemins de fer. La proposition qu'on nous soumet aujourd'hui va moins loin que les projets dont on nous saisissait autrefois, car elle ne comporte aucune subvention en terres ou en argent et elle pourvoit à une certaine règlementation des taux de transport des marchandises; pourtant, je soutiens que, malgré les modifications apportées, le sentiment populaire désapprouve l'aide donnée aux chemins de fer du pays qui appartiennent à des partisans, et nos adversaires l'apprendront. Je prends la responsabilité, quelle qu'elle soit, de défendre cette théorie et de dire que tout l'argent que nous consacrons à une voie transcontinentale devrait être employé à la construction d'un chemin de fer qui appartiendrait à l'Etat et qui serait exploité par lui, afin de compléter notre système de navigation des lacs et des rivières que nous sommes censés établir. A quoi sert de consacrer de fortes sommes à l'amélioration de nos ports de mer, à l'éclairage du Saint-Laurent, au creusement des canaux, en aides à la navigation sur nos rivières et nos lacs, à l'établissement de ports sur ceux-ci, si nous ne pouvons pas avoir une maîtrise efficace sur les voies ferrées qui alimentent ces ports ? Je laisserai aux représentants des Territoires du Nord-Ouest le soin de traiter cette question. Ils ont un compte à rendre à leurs commettants et le sentiment de la population de là-bas, que partage entièrement les habitants de l'est du pays, est qu'il est temps de cesser de subventionner les voies ferrées et de consacrer tous ces fonds à la construction d'un chemin de fer de l'Etat.

Je n'entrerai pas dans les détails du projet. Le leader de l'opposition (M. Borden, Halifax) a fait observer, aujourd'hui même, dans cette enceinte, qu'il fallait se préoccuper vivement de la qualité de la voie ferrée et de la manière dont on la construit. Le capital peut être majoré. La voie peut être construite de manière à nuire à son exploitation future. Tous ces détails secondaires et toutes ces questions doivent être soigneusement scrutés ; cependant j'en fais moins de cas que du fait que le gouvernement construit une voie ferrée sur laquelle il n'aura pas la haute main et qu'il ne la construit pas de manière à établir une artère transcontinentale, de manière à justifier la dépense que le pays a faite pour établir des ports sur les lacs et des ports de mer, pour améliorer la navigation des lacs et des rivières, et qu'en agissant ainsi il ne tient au-

cun compte de l'opinion clairement exprimée par le public qui croit qu'il est temps de cesser de subventionner les chemins de fer appartenant à des particuliers.

M. BOURASSA: M. le président, je ne veux pas me livrer à un examen général de tout le projet, mais je désire exprimer l'espoir que, lors du débat final auquel le présent bill donnera lieu, le gouvernement sera en mesure d'expliquer nettement sa politique relativement à la construction d'une voie ferrée transcontinentale. Il est indubitable que, dans la province de Québec au moins, et même dans tout le Canada—jusqu'au moment où le gouvernement a donné avis de la présentation des présentes résolutions—le public était d'avis que, s'il fallait aider des deniers publics la construction dans l'ouest d'un important chemin de fer, on devrait les appliquer à une voie ferrée transcontinentale qui, non seulement favoriserait le transport des céréales de l'Onest, mais qui relierait les deux extrémités du pays et assurerait le progrès du commerce de tout le Canada. Je crains que l'adoption des présentes résolutions et du bill dont elles sont l'avant-coureur soit de nature à empêcher le gouvernement d'adopter un projet de construction d'une voie ferrée transcontinentale.

M. MACLEAN: D'un chemin de fer appartenant à l'Etat.

M. BOURASSA: Je n'ai pas dit d'un chemin de fer de l'Etat. Tout en souhaitant qu'il en soit autrement, je crains que ces résolutions ne rendent plus difficile la construction à une date rapprochée d'une voie ferrée transcontinentale telle que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ou toute autre que le parlement pourrait approuver. Dès que ce chemin de fer sera exploité, il desservira la partie la plus lucrative du commerce du pays à l'heure actuelle, car il est certain que le transport du grain depuis le Nord-Ouest jusqu'au lac Supérieur est aujourd'hui la plus grande source de bénéfices; par conséquent, lorsqu'une nouvelle compagnie se verra privée d'une bonne part de ce trafic, elle sera moins disposée à construire une voie ferrée depuis le lac Supérieur jusqu'à Québec et jusqu'aux provinces maritimes.

J'espère que le gouvernement a examiné cet aspect de la question et que, lorsque la Chambre sera saisie du bill, il fera connaître sa politique et donnera à la population des provinces de l'est l'assurance que ce projet ne mettra pas en danger la construction d'un chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'à Québec et jusqu'aux provinces maritimes en passant au nord d'Ontario et de Québec.

Quant à notre politique générale relativement aux chemins de fer, sans m'aventurer aussi loin que le représentant d'York-est (M. Maclean), j'admets qu'au Canada on est de plus en plus d'opinion qu'il est



temps d'abandonner la ligne de conduite que nous avons suivie dans le passé. Aucun pays du monde n'a autant besoin de voies ferrées que le Canada. Nulle part l'avenir du pays, au point de vue commercial et politique, ne dépend autant des chemins de fer, et, cependant, nulle part on n'a moins tenu compte des besoins futurs de la population dans la construction des voies ferrées. Eu égard à sa population, le Canada a plus dépensé pour ses chemins de fer qu'aucune autre nation et moins qu'aucune autre nation il a lieu d'espérer la récompense des sacrifices qu'il a faits.

Après la déclaration faite à la dernière session par le ministre des Finances lorsque j'eus signalé cette question au cours du débat sur l'Adresse, j'espérais que le gouvernement serait en mesure de s'ouvrir à nous à la présente session et de nous donner l'espérance qu'il modifierait sa politique relativent aux chemins de fer. J'admets que les présentes résolutions comportent une modification digne d'approbation. Cette manière d'agir à l'égard du Canadian-Northern vaut bien mieux que l'ancienne méthode en vertu de laquelle nous ne faisions que gaspiller les deniers publics sans aucun espoir de remboursement. Néanmoins, ce changement ne suffit pas. Il nous faut approfondir d'avantage cette question et étudier ce que font les autres nations qui ont mieux résolu ce problème que nous et que la population d'Angleterre et des Etats-Unis. Sur le continent européen, on est bien plus avancé qu'en Angleterre et aux Etats-Unis relativement à cette question des voies ferrées. Sauf en Allemagne, le gouvernement ne possède pas et n'exploite pas les chemins de fer, et je crois que cette pratique est sage, car la nationalisation des voies ferrées a été un insuccès partout où elle a été tentée. Mais on a adopté un moyen terme, l'Etat conserve le droit de propriété et concède à des compagnies particulières pendant un certain nombre d'années l'exploitation des chemins de fer soumise à sa surveillance. Il n'accorde à la compagnie qu'un bail lui permettant d'exploiter la voie ferrée sous la direction du gouvernement et il se borne à garantir le paiement de l'intérêt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Quels ont été les résultats de cette expérience ?

M. BOURASSA: Excellente en France, en Belgique et en Hollande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: C'est tout le contraire, d'après les renseignements que je possède.

M. BOURASSA: En France et en Hollande principalement, on a mis divers systèmes à l'essai; et, en étudiant la question, le ministre constatera que le moyen terme qui a été adopté dernièrement a produit d'heureux résultats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami, (M. Bourassa) doit avoir remarqué que le gouvernement français a eu un fort déficit l'an dernier, déficit qui provenait en grande partie de l'exploitation des chemins de fer d'après le système signalé par l'honorable député.

M. BOURASSA : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne fait que donner plus de poids à ma thèse, parce que ce déficit provenait de l'exploitation des chemins de fer du réseau appartenant à l'Etat et administre par lui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après le système signalé par l'honorable député.

M. BOURASSA : Je dois dire à l'honorable ministre qu'il y a deux, et même trois systèmes d'exploiter les chemins de fer qui ont cours en France. D'abord, l'Etat accordait des chartes et des privilèges permanents aux compagnies, comme nous le faisons au Canada; il n'y a plus que quelques petits chemins de fer exploités de cette manière. Ensuite, comme cela arrive ordinairement en France, le gouvernement est allé à l'extrême contraire ; il a possédé et exploité des voies ferrées et il y en a encore aujourd'hui quelques-unes sous ce régime.

M. CLARKE : C'est-à-dire des voies ferrées exploitées par l'Etat ?

M. BOURASSA : Oui. Ensuite, le gouvernement a constitué en corporation les six grandes compagnies avec lesquelles il a conclu un marché en 1857. A vrai dire, les événements politiques en France ont influé quelque peu sur la politique suivie à l'égard des chemins de fer et ont causé des perturbations. Ainsi, après la révolution de 1848, quelques-unes des compagnies secondaires étant tombées en déconfiture, le gouvernement augmenta le réseau des voies ferrées exploitées par l'Etat. Il prit possession des chemins de fer de la Charente et de la Vendée et plus tard, sous l'empire, il a plus ou moins fondu les trois systèmes en un seul. Après la guerre de 1870, il y eut beaucoup de confusion dans l'administration des voies ferrées dont la cause première fut l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine qui dépouilla certaines compagnies de chemins de fer d'une partie de leur réseau. A la suite de difficultés plus ou moins grandes, en 1879, le gouvernement français, sous M. de Freycinet, voulut augmenter le réseau des chemins de fer exploités par l'Etat et modifia l'arrangement qu'il avait conclu avec les six grandes compagnies. Il prit possession d'une partie de leur chemin de fer et c'est l'exploitation de ces voies ferrées par la nation qui s'est soldée chaque année par des déficits. Mais les voies ferrées des six grandes compagnies n'ont pas donné de déficit.

M. RUSSELL : Si l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a pas été lucrative, n'est-ce pas parce que les compagnies se sont emparées des meilleurs routes laissant les moins profitables à l'Etat. Quelques écrivains ont déclaré dans les périodiques que lorsque les chemins de fer appartiennent, les uns à l'Etat, les autres à des compagnies, c'est toujours le premier qui est le plus mal partagé.

M. BOURASSA : Cela est exact en théorie ; mais, en France, l'Etat fut propriétaire des voies ferrées avant la convention faite avec les six compagnies. En vertu du marché consenti en 1879 par M. de Freycinet une partie du réseau de ces grandes compagnies fut annexée au réseau des chemins de fer nationaux, mais cela ne dura que quatre ans, et, lors de la refonte générale de 1883, la nation se dessaisit des voies ferrées dont elle s'était emparée en 1879, et conclut avec les six grandes compagnies un arrangement par lequel elle leur remettait les tronçons de chemin de fer dont elle avait pris possession à cette époque.

Je veux bien admettre avec le ministre des Chemins de fer et Canaux que sur certaines parties du réseau des chemins de fer de France l'arrangement n'a pas produit d'aussi bons résultats qu'ailleurs. Mais si vous vous livrez à une étude attentive du système, vous constaterez que, partout où il y a un déficit considérable, il faut l'attribuer à l'action du gouvernement qui a obligé les compagnies à construire certaines voies ferrées dont l'exploitation n'a pas été avantageuse. Cela a été le résultat des exigences politiques et le déficit provient de causes absolument étrangères au système lui-même.

La France a aussi adopté une politique singulière—politique dont je ne recommanderais pas l'adoption—mais elle n'en a pas moins eu raison de le faire. Elle a divisé les chemins de fer en deux réseaux—l'ancien et le nouveau. Elle a garanti le paiement de l'intérêt sur le nouveau réseau et afin de se rembourser elle a exigé qu'on appliquât à ce dernier une part des bénéfices réalisés sur l'ancien. Cela a créé des mécontentements et celui-ci a été aboli parce qu'il n'est pas utile. Que le ministre examine le résultat de l'exploitation des chemins de fer français par l'Etat, et il constatera que partout elle s'est soldée par un déficit. Ce système n'a pas réussi, les Français le savent et, s'ils le maintiennent en vigueur, c'est probablement pour les mêmes causes qui nous portent à continuer l'exploitation de l'Intercolonial. Mais, abstraction faite des chemins de fer exploités par la nation, qui ne couvrent qu'environ 2,500 kilomètres tandis que les réseaux des grandes compagnies couvrent un parcours de 26,000 kilomètres, l'honorable ministre verra que le système adopté en 1857 et remis en vigueur par l'arrangement de 1883, produit d'heureux résultats et qu'en outre c'est, au point de vue des finances, la mesure administrative qui laisse concevoir les plus grandes espérances. Après quarante-trois ans d'expérience, l'avenir est

si brillant qu'à l'expiration des baux, en 1956, les chemins de fer, au lieu d'être un fardeau onéreux pour la nation et une source de dettes, contribueront probablement à diminuer considérablement la dette nationale française. De fait, abstraction faite des voies ferrées exploitées par l'Etat ou de celles qui ont été construites et exploitées dans des circonstances particulières, le montant de l'intérêt que le gouvernement français paie en vertu de ce système idéal, ainsi que nous pouvons l'appeler, diminue chaque année ; et, au bout de quatre-vingt-dix-neuf ans, c'est-à-dire en 1956, tout le réseau reviendra à la nation. Pourtant, elle ne se propose pas d'exploiter les chemins de fer, à l'expiration des baux, mais de les affermer de nouveau aux conditions qu'elle pourra imposer, conditions qui, à cette époque, seront probablement beaucoup plus favorables qu'aujourd'hui, grâce à l'augmentation de la population et du commerce et à une meilleure administration.

En France, il n'y a pas de loi générale concernant les chemins de fer. Ces derniers sont exploités en vertu d'un arrangement, d'une cédule modèle qui est modifiée afin de l'appliquer aux circonstances particulières. Certaines clauses de la cédule donnent au gouvernement les mêmes pouvoirs que nous possédons au Canada et le droit de reviser les tarifs à certaines époques. Il y a également deux autres privilèges. Ainsi, le gouvernement a le droit de prendre possession des voies ferrées en aucun temps pendant la durée du bail et celui d'annuler ce dernier.

En Allemagne, les tarifs des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat furent d'abord abaissés, et c'est l'un des dangers à craindre quand la nation est propriétaire des voies ferrées. Ces diminutions furent trop fortes. Tout d'abord, elles plurent à la population, mais le gouvernement, s'apercevant qu'il marchait vers la banqueroute, dut relever les tarifs, ce qui, naturellement provoqua beaucoup de récriminations. Autrefois, la Hollande exploitait ses propres voies ferrées, mais elle adopta ensuite le système français, et aujourd'hui les chemins de fer qui sont la propriété de l'Etat sont exploités par des compagnies autorisées, en vertu d'une convention spéciale. En Allemagne, malgré les inconvénients qu'offre ce système, l'Etat conserve la propriété et l'exploitation des voies ferrées, pour des raisons d'ordre purement militaire qui n'existent pas ici.

Je ne m'étais pas proposé de traiter cette question aussi longuement; si j'ai donné ces explications, c'est que, à mon avis, il est temps de nous mettre sérieusement à l'étude de notre politique concernant les chemins de fer. Nous n'avons aucun avantage à attendre de la temporisation. Accorder des chartes et des subventions comme nous le faisons aujourd'hui, c'est sacrifier la fortune publique à des particuliers, sans espoir de retour. Il est temps que nous fassions



preuve de plus de sagesse et de moins de libéralité à l'endroit des chemins de fer.

M. SCOTT : Je crois qu'il n'y a pas et que, de fait, il ne saurait y avoir divergence d'opinion quant à la question générale de doter de chemins de fer les régions que doivent traverser les lignes dont on projette la construction. Je n'ajouterai rien à ce que j'ai déjà dit et répété ici sur ce sujet.

Comme l'honorable député qui vient d'adresser la parole, je trouve la proposition actuelle de beaucoup préférable à toutes celles qu'on a présentées jusqu'ici à la Chambre relativement aux chemins de fer, et sur ce point j'ai de sincères félicitations à offrir au cabinet. Cependant, je ne sais trop si ces résolutions sont aussi bonnes qu'elles pourraient l'être.

A mon sens, le gouvernement est tenu, à l'heure qu'il est, de faire avec ces promoteurs et entrepreneurs du chemin de fer Canadien du Nord le marché le plus avantageux possible.

L'honorable chef de l'opposition et certains autres députés ont donné cet après-midi au ministre des Chemins de fer d'excellents conseils. Il en est un, cependant, qu'ils ont omis ; je vais le lui donner moi-même. Je suis en faveur du principe prôné avec tant de persistance et d'enthousiasme par l'honorable député d'York-est : la nationalisation des chemins de fer et leur administration par le gouvernement ; mais je ne crois pouvoir aller, comme lui, jusqu'à demander que le gouvernement se mette tout de suite en frais d'appliqur ce principe. Je le sais, et l'honorable député doit, lui aussi, le savoir et le reconnaître, la majorité de la députation est opposée à l'application immédiate de ce principe-là, et je doute fort que la majorité des électeurs y soit favorable. J'admettrai néanmoins avec lui que cette idée gagne très rapidement du terrain, et je crois qu'il serait bon d'insérer dans le contrat une clause permettant au gouvernement de s'emparer, à des conditions raisonnables, des lignes que nous nous proposons aujourd'hui de subventionner et de faire construire, lorsque plus tard la majorité du peuple, favorable à l'application immédiate de ce principe, aura élu une députation pensant comme elle.

L'honorable député d'York-est a exprimé un autre avis excellent et très essentiel en disant qu'il faudrait mettre dans le contrat une disposition établissant quels seront les plus hauts prix de transport, afin que la population des régions traversées par les lignes qu'il s'agit de construire sache, de façon claire et définitive, à quoi s'attendre en retour des faveurs accordées à cette compagnie. Pour ces raisons, et afin qu'on ait le temps d'élaborer d'autres dispositions et de retoucher le projet déjà adopté en partie par le gouvernement et la compagnie, je demanderai, avec l'honorable chef de l'opposition, qu'on n'insiste pas que cette question se

vide à présent, mais qu'il soit accordé un certain délai nous permettant d'y réfléchir davantage.

M. McCREARY : Je crois comprendre que l'honorable ministre n'entend pas terminer la discussion de ce sujet aujourd'hui, mais le soumettre de nouveau à la considération de la Chambre dans dix ou quinze jours. Alors, il devrait au moins déposer un projet de la convention qu'il s'agit de faire avec cette compagnie, et aussi une copie de l'obligation hypothécaire qu'elle doit consentir au gouvernement. Je crois que le titre de l'obligation relative à l'arrangement conclu entre la législature du Manitoba et la compagnie a été déposé sur le bureau de la Chambre et a fait le sujet d'une discussion. En tous cas, nous pourrons revenir plus tard à ces questions, de même qu'à celle du tarif de transport des marchandises et de la nationalisation des chemins de fer. Toutefois, les habitants de l'ouest regretteront de voir que le rêve de l'honorable ministre ne s'est pas réalisé et qu'à son réveil il ne s'est pas occupé d'exécuter le magnifique plan qu'il avait conçu en dormant.

M. BORDEN (Halifax) : Il dort encore.

M. McCREARY : Mais la subvention que le gouvernement accorde à ce chemin ne devrait pas l'empêcher d'en construire un lui-même. Tout ce chemin-là, sans en excepter un seul mille, mais surtout la partie comprise entre le lac Supérieur et Edmonton, va être productif de revenus. Mais il est des choses auxquelles l'expérience nous enseigne de veiller de fort près. Ainsi, le gouvernement devrait charger un ingénieur et quelques aides de se tenir continuellement sur le chemin pour surveiller les travaux de construction. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui compte pourtant vingt années d'existence, a été si mal construit que, cette année, comme le disent les journaux de Winnipeg, outre l'armée ordinaire des cantonniers de la compagnie, il y a trois mille hommes qui travaillent, sous les ordres de la compagnie Foley-Larson, à réparer la partie du chemin comprise entre Winnipeg et Port-Arthur.

Il est aussi bien connu qu'il faudra reconstruire depuis Lethbridge jusqu'aux Montagnes Rocheuses le chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, qui a été subventionné par le présent gouvernement. Les tranchées ouvertes à travers les collines de terre mouvante sont en si mauvais état que la réparation de l'ancienne voie coûterait aussi cher que la construction d'une nouvelle. C'est pourquoi je conseille fortement au gouvernement de préposer des hommes à la surveillance des travaux de construction et d'exiger qu'on dispose convenablement les pentes et les installations terminales. Cette compagnie déclare que la pente de la voie ne sera que de 5 pour 100 ; mais, comment traversera-t-elle cinq fois la Saskatchewan, comment jettera-t-elle cinq ponts sur cette rivière, comment escaladera-t-elle et descendra-t-elle les collines conduisant à ces endroits si la pente n'est que de 5 pour 100 ; voilà un problème de génie civil que je ne voudrais pas être tenu de résoudre.

Il est un autre aspect de cette question sur lequel je veux appeler l'attention. Lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique—de la voie principale ainsi que des embranchements—et lors de l'établissement du chemin du pas du Nid-de-Corbeau, le traitement infligé aux ouvriers a été de nature à nous couvrir de honte. Chacun doit se rappeler qu'en 1897, pendant la construction du chemin du pas du Nid-de-Corbeau, des dépêches furent transmises à l'étranger qui nécessitèrent l'intervention du premier ministre. Le gouvernement devrait avoir des employés le long de la voie pour s'assurer que les ouvriers reçoivent des salaires suffisants et sont traités d'une manière convenable. A vrai dire, si la récolte au Manitoba et au Nord-Ouest est aussi abondante que l'an dernier, la question des salaires ne présentera pas de difficultés, sauf celle-ci : lors de la construction du chemin du pas du Nid-de-Corbeau, les ouvriers ont été mal nourris, les campements ont été mal disposés, les effets de literie n'étaient pas convenables et les ouvriers n'avaient pas assez d'espace; mais, ce qui est plus grave, les ouvriers engagés à Winnipeg durent payer un prix très élevé pour leur transport aller et retour et supporter de plus d'autres frais excessifs, si bien que chacun n'a pu gagner qu'environ $13 par mois, toutes dépenses payées. J'ai moi-même envoyé un grand nombre de Doukhobortses, de Galiciens et d'autres gens travailler à la construction de la voie, et ces pauvres gens, après avoir constamment travaillé, ne touchèrent qu'un maigre salaire, déduction faite des frais de transport, des honoraires d'un médecin qu'ils ne virent jamais et qu'ils payèrent à raison de $1 par mois, et de $3 par sac de farine. Tout ce qu'ils purent réaliser fut treize dollars ou treize dollars et demi par mois.

On devrait profiter de la construction de cette voie ferrée pour coloniser la prairie. C'est la construction des chemins de fer Northern-Pacific et Great-Northern qui peupla le Manitoba et le Dakota ; mais, malheureusement, le système suivi dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et de ses embranchements, du Manitoba and Southern et du Deloraine dégoûta tellement les ouvriers qu'ils quittèrent le pays. Le devoir incombe au gouvernement de s'assurer que les ouvriers sont nourris et logés convenablement et qu'on n'exige pas d'eux des prix excessifs pour leur transport et leurs approvisionnements. S'il agissait ainsi, je crois que de braves et courageux colons se rendraient là-bas afin de gagner quelques dollars et s'établiraient ensuite dans la prairie.

Il ne faudrait pas permettre à la compagnie d'envoyer ses agents à Minnéapolis, à Duluth et à Chicago embrancher un trou-

peau d'Italiens, conduits par des *padrone*, à raison de quarte-vingt-dix cents par jour, car ce serait nuire au pays plutôt que de lui faire du bien. Maintenant que nous imposons certaines obligations à la compagnie, c'est le temps de dicter nos conditions.

Quant à l'outillage du chemin, le ministre devrait dire exactement quel devra être cet outillage par mille—quel sera le nombre des voitures à voyageurs, des wagons fermés, des wagons-plateformes et des locomotives et les modèles de ces dernières. Il est bien connu que, bien que les chemins de fer américains possèdent aujourd'hui moins de locomotives par mille, ils transportent des charges plus lourdes qu'il y a cinq ou six ans, parce que leurs locomotives sont plus grosses. On devrait nous donner un aperçu de ce que sera le matériel roulant du chemin dans deux, trois ou cinq ans. Le ministre dit qu'il n'est pas d'usage d'outiller un chemin comme il doit l'être, pendant sa construction ; pourtant dès que les premiers cent milles de cette voie ferrée auront été construits et seront exploités, il y aura assez de marchandises à transporter pour permettre à la compagnie de réaliser de jolis bénéfices. On ne saurait comparer cette voie ferrée à un chemin de fer nouveau construit dans un pays non encore colonisé, car cette région se peuplera dès que le chemin sera construit. De fait, des colons s'y sont déjà établis.

Autre question : Est-ce que ce sera une grande voie nationale ? Je ne crois pas nécessaire de trancher cette question tout de suite. Si le gouvernement décide d'entreprendre la construction d'une grande artère publique, ce chemin de fer ne sera pas un obstacle ; le gouvernement sera libre de l'utiliser ou de n'en rien faire. L'une des clauses du marché se rapporte au droit de circulation sur cette voie ferrée. Toute autre compagnie aura un droit de circulation ; mais malheureusement, je crains que les conditions relatives à l'acquisition de ce droit de circulation ne soient pas suffisamment définies. Il est dit que les compagnies obtiendront ce droit à des conditions raisonnables ; cependant, je crois que ces conditions devraient être précisées. Si le Grand Tronc ou toute autre compagnie désire circuler sur cette voie ferrée, les conditions devraient être établies. Je n'examinerai pas ce marché, non plus qu'une autre question à laquelle le ministre n'a probablement pas pensé—la condition dans laquelle se trouve cette partie du réseau du Canadian Northern qui a été simplement louée, pour ainsi dire, du Northern Pacific. Celui-ci a cédé 357 milles de voie ferrée dans la province de Manitoba à raison de $7,000,000, ce qui entraîne un paiement annuel de $210,000.

J'ignore si le ministre avait devant lui une copie de ce contrat, quand il établissait les conditions de cette hypothèque. C'est aussi bien qu'il ait dû avoir cette copie. Ils n'ont pas la propriété du chemin. Ce n'est là qu'une simple tenure à bail, qui peut prendre fin en soixante ou quatre-vingt-dix jours, j'ignore au juste. J'ai obtenu du président de la compagnie tous les détails précis. Je crois que c'est là une affaire dont on devrait s'occuper. Je le répète, je m'abstiendrai de discuter la chose plus au long. Jusqu'à ce que le contrat même soit soumis à la Chambre.

M. OLIVER : Comme l'occasion me semble excellente pour donner des conseils au gouvernement, je viens lui soumettre certaines considérations qui m'ont frappé. Je sollicite pour cela l'indulgence de la Chambre, car je me trouve à représenter une région qui serait desservie par le chemin de fer qu'on se propose de construire. Je me sens plutôt porté à appuyer sur l'importance de la proposition qui est en ce moment devant la Chambre. On semble croire que ce chemin n'aura jamais une bien grande importance, parce que ce ne saurait jamais être là une grande route transcontinentale. Il est vrai que ce chemin n'a pas l'importance qu'il aurait, s'il faisait partie d'une route transcontinentale. Mais laissez-moi vous dire, cependant, qu'il sera d'une importance énorme, non seulement pour les quelques colons actuellement établis dans cette région, ou les centaines de mille colons qui occuperont plus tard cette partie du pays, mais aussi pour le Dominion tout entier. Ce chemin a pour objet le développement de la vallée de la Saskatchewan, et cette vallée, c'est le futur grenier du Canada et de l'Amérique du Nord, que dis-je ! peut-être celui de l'univers entier.

M. McCREARY : Que faites-vous ici de la vallée de la rivière Rouge?

M. OLIVER : La vallée de la rivière Rouge n'est qu'une partie de la grande région, dont la vallée de la Saskatchewan couvre la plus grande étendue. C'est vers cette grande région de blé du Nord-Ouest, qui s'appelait autrefois la zône fertile, et qui comprend les vallées de la Saskatchewan et de la rivière Rouge, que devra se porter dans l'avenir le courant de richesse et de population du Canada. Là seulement abondent les terres fertiles pouvant contribuer au développement de la richesse et de la population d'un grand pays comme le nôtre. Je dis donc qu'il est de la plus haute importance, en envisageant tout cela au point de vue national, que ce chemin soit construit, et que cette construction se fasse dans des conditions convenables. Je n'ai rien à dire au sujet de la subvention qu'on se propose de donner, ni des conditions dans lesquelles on accordera cette subvention, ni enfin des garanties qu'on devra prendre. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de discuter beaucoup là-dessus. Il n'est guère important pour le pays que nous garantissions les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $10,000 ou $13,000 par mille. Il n'importe guère même beaucoup que nous soyons obligés de payer l'intérêt sur ces obligations. Ce qu'il importe

de savoir, c'est ce que nous aurons à payer pour les services que nous retirerons du réseau. J'ai déjà quelque peu importuné la Chambre et quelques-uns des comités à ce sujet, je reviens de nouveau à la charge, tenant à faire remarquer que les prix de transport qu'on demandera sur ce chemin de fer, non seulement pour ses services dans la région desservie, mais pour tout le Canada, constituent la question la plus importante qu'il nous faut considérer. On paraît croire généralement que la question des transports du Canada se rattache à la partie du pays allant de Fort-William à Québec. Permettez-moi, cependant, de dire que, sur cette distance, il n'y a aucun problème sérieux de transports à prendre en considération. La nature, aidée de ce que nous avons pu faire, a déjà résolu dans une grande mesure ce problème des transports sur cette distance, à tel point que, une fois le grain arrivé à Fort-William, les tarifs et la question de transport jusqu'aux points extrêmes du marché ne sauraient plus présenter la moindre difficulté. Il n'y a pas, non plus, de difficultés à considérer, pour les produits manufacturés qu'on envoie à destination de l'Ouest, tant que ces marchandises ne sont pas arrivées à Fort-William. Les lacs et les chemins de fer sont là pour répondre à tous les besoins.

Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas encore des améliorations à réaliser ; nous savons tous qu'il y en a. Je ne veux pas dire, non plus, que ces améliorations ne sont pas désirables, car nous sommes tous d'accord qu'elles le sont. Mais je répète que ces améliorations, si importantes qu'elles soient, ne sauraient être comparées à cette énorme importance de la question des transports vers l'ouest, à partir de Fort-William. Il m'est inutile, je crois, d'appuyer sur l'importance, pour les cultivateurs de blé de l'ouest, d'avoir un tarif aussi bas que possible pour le transport de leur grain jusqu'au point extrême du marché, chose qui ne saurait s'obtenir, je le répète, qu'en ayant le tarif le plus bas possible depuis le lieu de production jusqu'à Fort-William. A partir de là, tout peut s'arranger facilement. Mais c'est sur le parcours entre les régions de blé et Fort-William, que se prélèvent les péages qui empêchent les colons du Nord-Ouest de s'enrichir et tiennent ce pays arriéré ; et c'est sur la loi qu'on va adopter, et la subvention qu'on décidera d'accorder, que doit se concentrer en ce moment toute notre attention. Il me suffira, je crois, de faire remarquer, qu'une différence de 1 cent par boisseau, pour le transport jusqu'à Fort-William, représente une différence de un demi-million de dollars pour chaque 50 millions de boisseaux de blé qu'on exporte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous attendez-vous d'avoir beaucoup de récoltes de 50 millions de boisseaux à exporter ?

M. OLIVER : Mais oui, certainement. Je suis heureux qu'on ait attiré mon attention là-dessus. Nous nous attendons même de quintupler ce chiffre, et nous voulons qu'on nous accorde des réductions de transport équivalant à 1 cent par boisseau. Les 50 millions de boisseaux dont je parle représentent l'exportation de l'année dernière, et proviennent pour la plus grande partie—c'est-à-dire, en réalité, pour le tout—de ce que nous continuons à appeler la région de la Rivière Rouge du Nord-Ouest, ce qui veut dire la région arrosée par les rivières Rouge, Assiniboine et Qu'Appelle. C'est là la région qui produit ces 50 millions de boisseaux. Si l'on s'arrête à considérer que toute cette région n'est pas très peuplée, et qu'il y a en outre une immense étendue de terres depuis Grand-View jusqu'à Edmonton, je crois qu'on admettra que la production actuelle n'est pas le quart ni même le cinquième de la production que nous obtiendrons quand le pays sera habité jusqu'à Edmonton, et plus loin par la vallée de la Saskatchewan.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette exportation de blé——

M. BOYD : Je désire protester contre la manière dont les questions sont posées par des membres de la droite. Des questions ont été posées par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par d'autres députés, mais pas un député de la gauche ne sait ce qui a été dit. Je crois qu'on devrait avoir un peu plus d'égards pour les députés de la gauche, et poser les questions de telle sorte que nous pourrons les entendre et connaître les réponses.

M. OLIVER : Je parlais——

M. BOYD : Dites-nous ce que le ministre vous a demandé, et quelle est votre réponse.

M. OLIVER : Je parlais de l'augmentation de nos exportations à l'avenir, et j'émettais que, toutes choses bien considérées, nos exportations seraient certainement quintuplées quand la vallée de la Saskatchewan serait habitée comme l'est présentement la vallée de la Rivière Rouge. Le ministre a fait remarquer qu'il ne croyait pas que nos exportations augmenteraient en proportion de la population. Je serais très heureux de croire que la population du Canada augmentera à tel point que nos exportations ne sauraient correspondre au chiffre de cette population. Mais je ne vois pas qu'il y ait rien dans le moment qu puisse nous faire concevoir ces sortes de doutes. Dans tous les cas, la question du transport resterait la même, depuis la région du blé jusqu'à Fort-William, parce que notre grande augmentation de consommateurs, en dehors de nos producteurs, sera toujours naturellement dans les régions de l'est.

La question des prix de transport se trouverait être alors la même que maintenant, avec cette différence que les frais se trouve-

raient à la charge de l'est et de l'ouest, c'est-à-dire, que le consommateur de l'est prendrait sa part de ces frais tout comme le producteur de l'ouest ; au lieu que, dans le moment, ces frais sont à la charge du producteur de l'ouest et du consommateur européen. Mais il m'est bien inutile de m'appesantir là-dessus, car chacun comprend que c'est là l'évidence même.

Le point sur lequel je désire appuyer, c'est que cette question n'intéresse pas seulement les producteurs de blé du Nord-Ouest, mais que les fabricants et les marchands de l'est sont tout aussi intéressés à arriver à bon marché jusqu'aux régions du blé, comme le producteur de l'ouest peut être intéressé à pouvoir atteindre à bon compte les marchés qui lui achètent son blé. Le marché même vers lequel doivent se tourner, en définitive, les fabricants et les marchands de l'est, est nécessairement celui où se trouvent ces régions productrices du blé. C'est là où est ce marché, ou bien il n'est nulle part. Le développement de nos manufactures se rattache nécessairement, par des lois immuables, au développement de ce marché de l'ouest. Eh bien, il nous importe tout autant d'avoir le tarif le plus bas possible pour faire parvenir les produits de nos manufactures jusqu'à ces régions de l'ouest, qu'il peut en importer au cultivateur de l'ouest d'expédier son blé au dehors à bon marché. La différence entre un tarif élevé et un tarif aussi bas que possible représente, pour le cultivateur de l'ouest, une différence de bénéfices. Mais si vous ne pouvez pas obtenir un tarif raisonnable, pour le transport des produits de nos manufactures dans l'ouest, vous ne pouvez rien fabriquer du tout, on vous tient à la gorge, et vous ferez aussi bien de vous retirer des affaires.

Laissez-moi maintenant vous indiquer exactement comment cette éventualité peut se produire. Chacun sait que, dans l'ouest du Canada, l'importation d'instruments agricoles venant des Etats-Unis s'est accrue hors de toute proportion avec l'augmentation de notre population. Le mouvement des ventes des articles fabriqués dans l'est est distancé par l'accroissement progressif de la population dans l'ouest. Et pourquoi cela ? Il n'y a aucune différence dans les droits protecteurs, et il n'y a aucune différence avec les tarifs de transport sur nos lignes de l'est. La différence consiste en ce que les centres manufacturiers des Etats-Unis qui fournissent ces instruments agricoles sont situés à proximité du Canada et qu'il jouissent de tarifs de transport excessivement bas à partir de la côte de l'Atlantique. Ils peuvent donc faire parvenir leurs produits jusqu'à nos régions de blé dans des conditions telles que toute concurrence devient impossible. C'est là où l'on vous tient à la gorge. Cela est non seulement le cas pour ces produits des manufactures, mais même aussi pour certaines provisions. Je suis allé à Saint-Paul et Minneapolis, et il n'est pas un Canadien visitant ces deux villes qui ne soit convaincu que leur commerce avec le Nord-Ouest canadien est un de leurs principaux éléments de prospérité. Du reste, ces deux villes admettent elles-mêmes que notre Nord-Ouest est leur client le plus précieux. Elle grandissent et prospèrent avec notre Nord-Ouest, et elles comptent bien que cela continuera toujours. Et à moins que vous ne puissiez obtenir de meilleurs tarifs de transport pour arriver au Nord-Ouest, ces deux villes continueront à croître et à prospérer à vos dépens, tandis que vous resterez toujours stationnaires, comme vous l'avez été en grande partie dans le passé.

Ce que je viens de dire de Saint-Paul et de Minneapolis, mis en regard de notre Nord-Ouest, s'applique tout aussi bien à Spokane, pour ce qui est du district minier de Kootenay dans la Colombie Anglaise. Les journaux et les maisons de commerce de Spokane ont cet objectif en vue, et cela pour la bonne raison que les tarifs de chemin de fer, par suite de la concurrence, sont très bas à Spokane. Cette ville est située tout près de la frontière canadienne, et le Pacifique Canadien exige à cet endroit des prix élevés.

Si élevés que soient les droits que vous imposez, ces droits sont compris dans les taux de transport, et vous n'en retirez aucun avantage. Les villes de Spokane et de Saint-Paul, je le répète, ont grandi depuis quelques années plus qu'aucune ville du Canada, et ces progrès se rattachent principalement au progrès et au développement du Nord-Ouest canadien. La raison en est que ces villes ont eu pour elles l'avantage de taux des chemins de fer que nos fabricants de l'est n'ont pas pu obtenir, et quand ce parlement et ce gouvernement se proposent d'augmenter encore nos facilités de chemins de fer, leur premier devoir est de faire en sorte que les tarifs de ces chemins de fer soient abaissés autant qu'ils peuvent l'être. Et pourquoi pas ? Si nous garantissons les obligations d'une compagnie de chemin de fer jusqu'au plein montant requis pour construire et outiller ce chemin de fer—comme je comprends que nous faisons en cette occasion, et en cela, selon moi, nous agissons fort sagement—alors tout nous engage à prendre en considération les besoins de notre commerce par rapport au développement de notre pays, et à établir nos taux de chemins de fer de telle sorte que nous assurerons la possession de notre marché à notre propre population.

Quand j'ai déjà mentionné tout cela, on a émis l'avis d'insérer dans ces résolutions des dispositions relativement à la règlementation, jusqu'à un certain point, des tarifs de ce chemin de fer projeté. C'est ainsi que je lis :

6. Il est résolu que les taux et péages demandés pour le transfert et le transport des marchandises et des passagers, sur les lignes de chemin de fer ainsi subventionnées, et sur les lignes possédées par le chemin de fer Canadien du Nord, seront sous le contrôle du Gouverneur

en conseil, ou de toute telle autorité ou commission, ou de tout tribunal désigné ou constitué par aucun acte du parlement du Canada pour le règlement ou le contrôle des affaires des chemins de fer.

On nous dit que le bill de la commission des chemins de fer, en ce moment devant la Chambre, est l'autorité même qui devra réglementer les tarifs du chemin de fer Canadien du Nord. J'ai tout lieu de croire qu'il serait en effet possible de rédiger une loi qui nous assurerait la règlementation de ces tarifs, mais j'ai lu la disposition contenue dans l'article 260, qui est, je crois, la disposition même se rapportant à la règlementation des tarifs, et je ne crois pas, d'après ce que je puis voir, qu'il y ait rien là dont on doive espérer de bons résultats. Si j'ai bien saisi l'objet que l'on prête à ce bill de la commission des chemins de fer, on se propose d'empêcher qu'on puisse édicter des taux différentiels, c'est-à-dire d'empêcher les conditions qui ne règnent que déjà trop au Canada, où une ville se voit traiter différemment d'une autre, et où les taux d'un chemin de fer diffèrent souvent de ceux d'un autre. Ce n'est pas l'uniformité des tarifs que nous demandons. Ce n'est pas là ce dont nous avons besoin. Ce qu'il nous faut, c'est, je le répète, l'abaissement des tarifs, qui nous est absolument nécessaire pour notre commerce; le bill de la commission des chemins de fer n'a pas cet objet en vue, et ses dispositions ne nous permettraient pas non plus de rien entreprendre en ce sens, parce que ce serait agir contrairement à l'esprit et même à la lettre de ce bill. Je dis donc que ce bill de la commission des chemins de fer ne nous sert à rien pour l'objet que nous avons en vue.

Nous prétendons que, en échange d'une certaine subvention spéciale, un arrangement spécial devra être conclu au sujet des tarifs. La commission des chemins de fer n'établit aucune condition de ce genre. L'attitude que je prends en toute cette affaire, c'est que, en ce moment où nous sommes à jeter les bases d'un arrangement, c'est maintenant le temps ou jamais de déterminer quel sera le maximum de tarif que la compagnie aura le droit de demander pour le transport des marchandises. C'est le moment de conclure cet arrngement, et c'est le meilleur moment. Nous venons à l'aide de cette compagnie afin de lui permettre de réaliser un certain objet, et il paraît que nous pouvons la forcer à accepter telle ou telle condition pour des choses de plus ou moins grande importance ; et c'est maintenant le moment, je le répète, d'imposer des conditions qui nous paraissent participer de l'importance d'une question de vie ou de mort, non seulement pour la région plus spécialement intéressée, mais pour le pays tout entier. Il ne suffit pas de dire que le gouvernement, après tout, réglementera les tarifs. Le gouvernement a la haute main sur les tarifs de plusieurs chemins de fer au Canada, mais je n'ai jamais entendu dire qu'il ait jusqu'ici exercé ce droit de contrôle proportionnellement aux subventions accordées à ces chemins de fer pour en assurer la construction. Je ne crois pas, non plus, que le gouvernement serait justifiable d'exercer ce contrôle, en se basant sur les conditions où ont été accordées ces subventions. La seule réduction effective de tarifs que nous ayons eue dans les Territoires du Nord-Ouest a été la réduction consentie lors de l'arrangement intervenu au sujet de la Passe du Nid-de-Corbeau, et sur paiement d'une certaine somme d'argent. Ce fut là simplement une affaire conclue comme entre gens d'affaires, et nous en avons retiré toute la mesure de satisfaction possible. Je persiste à croire que ce fut la compagnie de chemin de fer qui tira le meilleur parti de cet arrangement, mais ce pays n'en obtint pas moins alors ce qu'il n'aurait jamais obtenu autrement, et c'est là la seule faveur qu'il ait jamais retirée en échange de toutes les subventions accordées aux chemins de fer. Je ne veux pas manquer de courtoisie envers personne, mais je me permettrai d'attirer l'attention du comité sur un petit incident relatif à ce chemin de fer du Nid-de-Corbeau, qui suffira à vous expliquer comment il se fait que quelques-uns d'entre nous n'ont pas plus de confiance dans le seul contrôle général des tarifs par le gouvernement. D'après l'arrangement de la Passe du Nid-de-Corbeau, le gouvernement a le droit de régler les taux d'un endroit à un autre sur ce tronçon de chemin de fer. Après que ce chemin eût commencé à fonctionner, un tarif fut mis en vigueur qui se trouva être moins que satisfaisant pour les villes et villages situés sur son parcours. On s'est plaint de ce tarif, et ces plaintes sont parvenues jusqu'à cette Chambre. Je porte en ce moment mes regards sur l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) se rappellera sans doute nous avoir dit qu'il avait examiné ce tarif et l'avait trouvé satisfaisant. Peu de mois après cela, la compagnie de chemin de fer réduisit ses taux afin de les rendre plus acceptables le long des différents points desservis par ce tronçon. Nous nous attendions alors que le gouvernement forcerait la compagnie de chemin de fer à abaisser ses tarifs, et nous dûmes alors convenir que nous avions été mis en mesure de consentir à un arrangement qui, autant qu'on pouvait voir, ne contenait rien par rapport à la règlementation de ces tarifs en une occasion où l'on aurait dû certainement exercer ce droit de contrôle. La preuve que ces taux étaient trop élevés, c'est que la compagnie les abaissa elle-même par la suite. Je ne veux pas, pour le moment, m'appesantir plus longtemps là-dessus, mais comme représentant d'une circonscription des Territoires du Nord-Ouest, et comme représentant d'une partie de la région que le chemin de fer projeté doit desservir, je dois

faire remarquer au gouvernement et à cette Chambre que, pour ce qui est des populations de ces régions, elles seront loin de voir d'un bon œil qu'on vienne à l'aide de ce chemin de fer, à moins qu'on ne stipule expressément quel sera le maximum des taux le long du parcours de ce chemin de fer, de telle sorte que le pays tout entier s'aperçoive alors qu'il en aura pour son argent.

M. MACPHERSON : Je ne désire pas, M. l'Orateur, venir me prononcer pour le moment au sujet de ce bill. Mais l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) se trompe du tout au tout, je crois, quand il affirme que Spokane a progressé aux dépens de la Colombie-Britannique, et par suite des taux élevés de transport. Je viens lui demander de me dire quelle distance il y a entre Spokane et le Kootenay, et entre le Kootenay et les villes du littoral. Je puis dire que Spokane est à 50 milles du Kootenay, alors que les villes du littoral en sont éloignées de 425 milles. On voit donc par là que les taux élevés de chemin de fer n'ont en rien contribué à la prospérité de Spokane, pour la bonne raison qu'on ne saurait établir aucune comparaison pour cela. C'est plutôt parce que les Américains ont montré plus d'esprit de progrès, et parce qu'ils se sont emparé des terres.

M. OLIVER : Puis-je demander à l'honorable député de Burrard (M. MacPherson) s'il admet que la prospérité de Spokane est surtout due au commerce du Kootenay?

M. MACPHERSON : Non, je ne puis pas admettre cela. Je dis que Spokane a surtout prospéré, par suite de la proximité des mines d'or et de cuivre du Kootenay. Les Américains sont venus s'emparer des terrains miniers, et ils ont édifié Spokane à même les profits tirés des mines. C'est l'or extrait des mines du Kootenay qui a fait la prospérité de Spokane.

M. OLIVER : Je dois dire, au sujet des taux de transport, que la ville de Spokane ne peut pas par elle-même créer du commerce. Ce n'est ni une ville manufacturière, ni une ville devant ses progrès au commerce. Tout ce qu'elle achète lui vient par voie de mer et des centres manufacturiers. Elle est située, je crois, en deça de 150 milles de Nelson, qui est la métropole du district de Kootenay. Nelson est aussi rapproché que Spokane des centres manufacturiers d'où Spokane tire ses approvisionnements, et si le commerce converge en grande partie vers Spokane ce doit être parce que cette dernière ville jouit de l'avantage de meilleurs taux de transport. Et nous sommes ici pour voir à ce que Nelson obtienne ces mêmes avantages, dès que l'occasion pourra s'en présenter.

Seconde résolution.

M. R. L. BORDEN : Que veut dire le second article de la résolution? A-t-on l'intention de remettre à un fidéicommissaire une hypothèque qui sera la garantie des porteurs d'obligations en même temps que la garantie du gouvernement? Ou bien, est-il question de remettre une hypothèque au gouvernement, garantissant celui-ci contre toute perte se rattachant à la garantie des obligations? La résolution est quelque peu vague sur tout cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il a été question d'émettre des obligations avec hypothèque à un fidéicommissaire, les obligations étant garanties par le gouvernement. Il faudrait prendre aussi une autre hypothèque sur l'autre section du chemin de fer, qui est déjà grevée pour une bonne partie, et alors il faudrait dresser ici un autre acte distinct et séparé.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux choses distinctes. D'abord, une série d'obligations, garanties par la Couronne. Je dirai ici, en passant, qu'on devrait s'entendre pour définir le mot "gouvernement," qui n'est pas un mot reconnu en loi; et dans l'Acte du Manitoba, ce mot, bien qu'on s'en serve dans le statut, a été défini en premier lieu comme s'appliquant à la Couronne représentée par le gouvernement exécutif du Manitoba. Je suppose qu'on suivra ici la même ligne de conduite. Vous pouvez avoir des obligations garanties par le gouvernement, ou bien garanties par une hypothèque à un fidéicommissaire. C'est là l'une des propositions. Je ne suis pas porté à croire que les obligations auraient un grand surcroît de valeur en les garantissant par hypothèque, à moins qu'elles ne soient garanties par le gouvernement, parce qu'alors le crédit du pays, y compris le chemin de fer même, se trouvera engagé vis-à-vis des porteurs d'obligations. Si nous devons donner la garantie du gouvernement, on devrait supposer que la meilleure façon de procéder consisterait à obtenir une hypothèque garantissant le gouvernement contre toute perte se rattachant à la garantie accordée aux obligations.

Il y a deux façons bien distinctes de procéder, et je ne puis pas saisir, d'après le second article de la résolution, auquel de ces deux modes on a l'intention de se rallier, bien que je doive naturellement supposer, en me plaçant au point de vue des affaires, que le gouvernement préfèrera adopter le second moyen. Quel est donc le sens réel du second article ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'on s'était proposé, en dressant le texte de la résolution, d'émettre des obligations comme à l'ordinaire, obligations portant la garantie du gouvernement, et qu'il y aurait une hypothèque remise à un ou plusieurs fidéicommissaires, qui engegerait tout l'actif et les propriétés de la compagnie afin de garantir les obligations.

M.R. L. BORDEN : Je vois bien qu'on pourrait avoir une hypothèque dont tous les ter-

mes seraient rédigés de telle sorte que la Couronne serait garantie, mais il faudrat y inclure des dispositions différentes de celles qui se voient généralement dans une hypothèque remise à un fidéicommissaire afin de garantir les obligations d'un chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, tout naturellement.

M. R. L. BORDEN : Il n'y aurait pas qu'à considérer les intérêts des porteurs d'obligations, mais il faudrait aussi que des dispositions très complètes fussent établies afin de permettre au gouvernement de tirer tout l'avantage possible de l'hypothèque, advenant l'éventualité où la compagnie ne pourrait pas faire face à ses obligations, et advenant le cas où le gouvernement aurait à payer certaines sommes au lieu et place de la compagnie. Puis-je demander au ministre si l'hypothèque qu'on se propose de prendre a déjà été dressée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas encore.

M. R. L. BORDEN : Il aurait peut-être été préférable de soumettre cela à la Chambre, afin que nous puissions nous rendre compte des recours que le gouvernement pourra avoir. Il pourrait résulter, advenant l'éventualité où le chemin de fer ne pourrait pas faire face à ses obligations, que le gouvernement pût acquérir le droit de prendre possession de ce chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien ce que nous avons l'intention de faire.

M. R. L. BORDEN : Bien entendu, une hypothèque dressée dans la forme ordinaire ne serait pas suffisante dans ce cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que nous pourrions peut-être considérer tout cela différemment, si la Chambre connaissait exactement les conditions de l'arrangement proposé. L'hypothèque est ici un instrument excessivement important. Par exemple, quelles limites assignera-t-on à la compagnie, pour manquer de payer l'intérêt consenti, avant que le gouvernement puisse prendre possession du chemin de fer et en entreprendre lui-même l'exploitation ? Quels recours aurait alors le gouvernement ? Quels droits aurait aussi alors la compagnie pour racheter son chemin de fer ? Bon nombre de questions intéressantes pourraient être ainsi soulevées, en examinant de près les conditions de l'hypothèque, et si le gouvernement ne peut pas encore nous soumettre le texte même de cette hypothèque, il devrait du moins pouvoir nous donner une idée des dispositions que cette hypothèque contiendra afin de pourvoir à ce que je viens d'indiquer. Supposons que la compagnie ne puisse pas durant plusieurs années payer l'intérêt sur ses obligations, intérêt qui aurait été alors tout le temps à la charge du gouvernement, à quel moment le gouvernement pourrait-il intervenir pour forcer la compagnie à lui rembourser les sommes qu'il aurait payées au nom du chemin de fer, et à quel moment le gouvernement pourrait-il avoir le droit de prendre possession du chemin de fer et de l'exploiter à son propre compte afin d'empêcher que de telles choses ne se renouvellent à l'avenir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont là de simples détails auquels, bien entendu, on devra pourvoir en rédigeant les documents à faire signer par les deux parties en cause. Nous n'aurons garde d'oublier que toutes ces éventualités, et d'autres encore, peuvent se présenter, quand nous établirons les termes de la garantie qui sera donnée et détenue par le gouvernement et au sujet de laquelle il ne convient peut-être pas d'en dire plus long dans le moment. Les résolutions sont fort claires: il y est pourvu à ce qu'on vienne en aide à ce chemin de fer de telle manière, et en vertu de tels actes, que le gouvernement aura toutes les garanties nécessaires. En même temps, advenant le cas où le gouvernement avancerait les sommes nécessaires pour payer les intérêts que la compagnie ne pourrait pas payer, ou ferait quelque paiement imputable sur le principal, nous nous trouverions être alors dans la situation de premiers créanciers ou détenteurs d'obligations pour le plein montant que nous aurions payé.

Toutes ces questions demandent à être soigneusement étudiées et il ne serait pas prudent de trop nous hâter. D'ailleurs, rien ne presse. Nous prendrons tout le temps nécessaire pour que l'intérêt public soit sauvegardé. Je conmprends que mon honorable ami désire que ce document soit préparé avec soin, mais cela n'implique pas la nécessité de le rédiger tout de suite, et il serait même difficile de le faire à présent et d'y apporter tout le soin que demande la rédaction d'un document comme celui-là. C'est le gouvernement seul qui sera responsable de l'exécution des conditions auxquelles ces subventions sont accordées. Cette proposition me paraît raisonnable, et je ne crois pas que la Chambre exige que tous les détails soient mis immédiatement sous les yeux du public, ni que le gouvernement soit forcé d'agir avec précipitation.

M. SCHELL : Rapprochée des remarques de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), la déclaration que vient de faire l'honorable ministre est très importante. Il croit que ces $13,000 par mille couvriront le coût entier de la construction de ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. SCHELL : L'honorable député d'Aberta l'a dit. Le ministre prétend que le gouverne-

ment doit prendre toutes les précautions nécessaires pour se garantir. Je ne vois pas qu'une garantie sur notre propre propriété constitue un gage bien valable. Un prêteur ne considérerait pas cela comme une bien bonne garantie. Ce paragraphe se lit comme suit :

La dite hypothèque constituera aussi une charge, immédiatement après les charges existant déjà.

Le gouvernement ne prend une hypothèque que pour une partie des fonds avancés, et encore, n'est-ce qu'une seconde hypothèque. Nous ne savons pas combien d'obligations prévilégiées seront émises en vertu des premières charges de $10,000 par mille. Je crois qu'avant d'aller plus loin on devrait soumettre à la Chambre le tracé du chemin et une copie du contrat. Si le sentiment populaire est aujourd'hui hostile à la subvention des chemins de fer, c'est que depuis un certain nombre d'années les subventions accordées et les obligations émises sur le chemin ont été suffisantes pour en payer la construction. Il est facile de devenir millionnaire quand c'est l'Etat qui avance les fonds. J'espère que le ministre nous soumettra une copie de ce contrat avant de faire voter cette subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il se trompe quand il prétend que le gouvernement ignore la nature et le montant de la première obligation sur l'autre partie du chemin de fer Canadian Northern ; il était peut-être absent quand j'ai donné ces explications à la Chambre ; mais il pourra les lire demain dans les " Débats ".

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre prétend que ce sont des questions de détail. Cela est vrai, dans un sens ; mais ce sont des détails qui tiennent au principe même. Ce paragraphe, par exemple, dit que le gouvernement aura une première hypothèque, mais il n'y est question ni des moyens à prendre pour faire exécuter les conditions de cette hypothèque, ni du délai après lequel elle deviendra exigible.

Ces détails ne sont pas précisés comme dans le cas du chemin de fer du comté de Drummond, où le contrat lui-même a été soumis à la Chambre. Il en a été de même, dans le traité conclu avec le Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agissait alors d'acheter une propriété et nous étions arrivés à une entente. C'est cette entente qui a été soumise à la ratification de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Dans le cas du Grand Tronc, le gouvernement acquérait des installations terminales et contribuait à la restauration du pont Victoria.

M. SCHELL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce traité, il n'était pas question du pont Victoria. La subvention relative au pont a été l'objet d'un crédit distinct.

M. BORDEN (Halifax) : Le contrat concernant la subvention accordée pour le pont n'a-t-il pas été soumis à la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne faisait pas partie du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que cela ne faisait pas partie des conventions concernant les installations terminales ; mais c'était un contrat séparé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Il est bien difficile de saisir la portée d'une proposition rédigée en termes aussi généraux. Comment la Chambre peut-elle se faire une idée des relations futures entre le gouvernement et la compagnie ? L'article dit que le gouvernement aura une première hypothèque, mais la Chambre ne connaît rien des conditions dans lesquelles le gouvernement pourra un jour être obligé à exploiter lui-même le chemin. Si le ministre ne peut pas nous soumettre le contrat lui-même, ne peut-il pas nous en expliquer la nature ? Si nous devons laisser un article en suspens, je demanderais que ce soit celui-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y vois pas d'objection; mais l'honorable député ne doit pas en conclure que j'admets la nécessité de soumettre à la Chambre les termes mêmes du contrat avec tous ces détails.

M. BORDEN (Halifax) : Je parle d'un aperçu général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si j'entreprenais de donner un aperçu général du traité, il me faudrait en expliquer les conditions avec un certain degré de précision. Le parlement doit être disposé à s'en rapporter au gouvernement pour l'arrangement de ces détails. C'est toujours le cabinet qui en sera responsable. Nous soumettons un projet à la Chambre, et cette dernière nous autorise à conclure certains arrangements avec la compagnie, tout en sauvegardant l'intérêt public. Après être ainsi autorisé, le gouvernement étudiera la question sur toutes ses faces. Nous aurons alors à entamer des négociations et des discussions pour imposer des restrictions et des règlements et à mettre le projet à exécution. Il y a, par exemple, la question du délai dans lequel le gouvernement pourra faire valoir ses droits et prendre possession du chemin, au cas où les intérêts ne seraient pas acquittés. Je n'ai pas encore eu le temps de bien étudier cette question ; mais il est important de savoir s'il

ne vaudrait pas mieux accorder un certain délai et dire qu'il devra s'écouler un, deux ou trois ans, avant d'opérer la confiscation.

L'intérêt public pourrait exiger que le gouvernement ne fasse pas valoir ses droits. Le gouvernement, après avoir pris connaissance de toutes les circonstances, doit être laissé libre d'agir et de dire s'il est préférable de prendre possession du chemin, ou d'acorder un nouveau délai à la compagnie —s'il ne serait pas préférable de laisser les intérêts s'accumuler tout en laissant la compagnie exploiter la ligne. Voilà autant de questions sur lesquelles il ne serait pas prudent de faire des déclarations catégoriques, car notre conduite devra être déterminée par les circonstances.

Le comité fait rapport de ses délibérations, et la séance est suspendue à six heures.

## Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

### DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 190) concernant le Collège de la Reine à Kingston.—(M. Harty.)

Bill C (n° 195) du Sénat, pour faire droit à James Reid Steele.—(M. McCreary.)

Bill (n° 196) pour faire droit à William Allan.—(M. McCreary.)

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et charbonnage des Montagnes Rocheuses.—(M. Costigan.)

### SUBSIDES.—CHEMIN DE FER MARITIME DE CHIGNECTOU.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. LOGAN : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre et surtout du gouvernement sur une question qui a été différée trop longtemps et qu'il serait opportun de régler dans l'intérêt de la réputation du pays. Avec la permission de la Chambre, je me propose de donner quelques explications sur ce que j'appellerai une question d'honneur. Je sais que ce projet de chemin de fer de transport maritime de Chignectou, est devenu banal depuis dix ou quinze ans, mais tant que cette affaire ne sera pas réglée, on la considèrera comme un tache sur l'honneur national, et un obstacle au placement des capitaux étrangers dans le pays. Les auteurs du projet ont renoncé à la construction de ce chemin. Je ne viens donc pas demander au parlement de voter une subvention à cette compagnie pour lui permettre de continuer les travaux ; mais je demande simplement à la Chambre de régler la question d'un manière définitive et de faire honneur à nos engagements envers des étrangers. Je ne prendrai que juste le temps nécessaire pour expliquer cette affaire. D'abord, le projet de relier la baie de Fundy avec le détroit de Northumberland a été approuvé, non seulement par un gouvernement, mais par deux. Dès 1825, M. F. Hall traça le plan du canal de la baie Verte pour réunir le golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy, en perçant l'isthme qui unit la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick. Plus tard, vers 1840, M. Thomas Tellford, un ingénieur civil, revisa le rapport de M. Hall, et plus tard encore, un autre plan fut préparé par un ingénieur du nom de Crawley. Laissant de côté beaucoup d'autres plans et rapports sur cette même question, j'arrive à l'année 1870, alors qu'un décret ministériel du gouvernement de sir John Macdonald nomma une commission d'ingénieurs et d'experts, pour étudier cette question et faire un rapport. Cette commission était composée de M. C. S. Gzowski, de Toronto ; M. D. D. Calvin, de Kingston ; M. Georges Laidlaw, de Toronto ; M. Hugh Allan, de Montréal ; M. Pierre Garneau, de Québec ; l'honorable William Stairs, d'Halifax, et de M. Alexander Jardine, de Saint-Jean, N.-B. Le décret ministériel leur enjoignait de faire une enquête complète sur toute la question du transport, tant au point de vue de l'exécution qu'au point de vue commercial et de recueillir à toutes les sources d'information les renseignements propres à la constitution d'un plan d'ensemble en vue d'améliorer le réseau entier de nos voies fluviales pour mettre le Canada en mesure de concourir avantageusement dans le transport du trafic de l'ouest. Le décret ministériel mentionnait un certain nombre de projets, parmi lesquels se trouvait la contruction du canal de la baie Verte, à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe Saint-Laurent. Les commissaires étaient aussi chargés de faire rapport sur les travaux qu'ils croiraient nécessaires. Le 24 février 1871, la commission fit son rapport et voici ce qu'elle disait du canal de la baie Verte :

La construction du canal de la baie Verte à travers l'isthme qui relie les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick se rattache intimement au développement du commerce intercolonial. Les avantages qui devront en resulter non seulement pour la confédération en général, mais pour le commerce des provinces maritimes en particulier, sont si clairement démontrés par les chambres de commerce de toutes les grandes villes du Canada, par des hommes intéressés au développement de nos intérêts commerciaux—non pas simplement les marchands de Saint-Jean et des autres endroits voisins de la localté du canal projeté, mais aussi des marchands de Toronto, Hamilton, Montréal et Québec—qu'il est superflu pour les commissaires de faire autre chose que mentionner brièvement quelques-uns des traits saillants de ce projet.

Un bateau à vapeur chargé de farine pour Saint-Jean, N.-B., descend adjourd'hui le golfe jusqu'à Shédiac d'où son chargement est trans-

porté par chemin de fer jusqu'à destination. La distance totale par eau, de Shédiac à la baie de Fundy, par le détroit de Canso et en faisant le tour de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la capitale commerciale du Nouveau-Brunswick, est d'environ 600 milles et la conséquence est qu'il y a peu ou point de communications directes entre les ports de la baie de Fundy et ceux du fleuve Saint-Laurent. S'il existait un canal à travers l'isthme, la distance de Shédiac à Saint-Jean ne serait pas de beaucoup plus de 100 miles.

Cela suffit à démontrer l'insurmontable obstacle qui existe maintenant à l'établissement d'un commerce de quelque importance entre Montréal et les ports de la baie de Fundy, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse et l'immense impulsion qui sera nécessairement donnée au commerce par l'ouverture d'une route qui raccourcira la distance d'une manière aussi importante, établira une voie de navigation intérieure entre les lacs et Boston et par conséquent réduira les taux du fret, entre ces points, d'un moins 25 pour cent.

Le rapport énumère ensuite les avantages que retireraient les provinces maritimes de l'exécution de ce projet, surtout au point de vue de l'industrie du cherbonnage. Ce canal diminuerait le prix de transport à Boston de $1 la tonne. L'industrie du bois et celle de la pêche, dans le golfe Saint-Laurent, tant dans l'Ile du Prince-Edouard que dans le Nouveau-Brunswick, profiteraient aussi de cette entreprise, avec une route plus courte et plus sûre, pour se rendre dans les ports de la baie de Fundy et des Etats-Unis.

Ces hommes distingués se livrent à de longues considérations sur la construction de ce canal. Ils parlent de l'importance qu'il aurait non seulement pour les provinces maritimes, mais aussi pour Ontario et Québec. Ils terminent en indiquant l'essor que cela donnerait au commerce dans tout le pays. Le rapport mentionne, par ordre d'importance, différents projets qui, dans l'opinion de la commission, devraient être mis à exécution, dans l'ordre indiqué. Ces travaux sont divisés en quatre catégories distinctes, et au premier plan se trouve le canal de la baie Verte. La partie du rapport qui traite de l'exécution du projet dit :

> Tous ceux qui sont consultés insistent avec une force et une unanimité remarquables sur la nécessité d'ouvrir une voie au commerce entre le golfe Saint-Laurent et la tête de la baie de Fundy, à travers l'isthme de Chignectou qui les sépare.

En soumettant un rapport de M. Keefer, approuvé par M. Gzowski, les commissaires disent :

> Nous croyons que ce rapport fera disparaître tous les doutes sur la possibilité d'exécution de l'entreprise projetée.

Après avoir soumis ce rapport, le gouvernement de cette époque fit voter certains crédits pour l'exécution de ce projet qu'il considérait être de la plus haute importance. Plus tard, le gouvernement MacKenzie fit voter un million de dollars pour réunir les eaux de la baie de Fundy à celles du détroit de Nortumberland, et chargea un ingénieur de faire un rapport très complet. M. MacKenzie déclara que si le canal pouvait être construit pour cinq millions de dollars, il était prêt à en recommander la construction, et il commença par demander un crédit d'un million de dollars. A la suite d'un examen plus minutieux, on constata que le canal coûterait entre neuf et dix millions, et ce chiffre décida le parlement à s'abstenir. Le gouvernement prétendit qu'il ne pouvait pas consacrer une somme aussi considérable à l'exécution de ce projet. Je tiens à faire remarquer que le gouvernement d'alors était prêt à consacrer cinq millions de piastres à cette entreprise. La question fut reprise plus tard par un ingénieur canadien de grande réputation, du nom de Ketchum. Cet ingénieur vint dire au gouvernement : " Vous consentez à dépenser cinq millions, mais non pas dix millions pour réunir la baie de Fundy au détroit de Northumberland ; or, je puis vous construire un chemin de fer de transport maritime à travers l'isthme et cela coûtera beaucoup moins cher qu'un canal ". Le projet de M. Ketchum fut soumis au gouvernement et approuvé par l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, dans son rapport du 4 février 1882. Une compagnie canadienne fut fondée ; ce sont des Canadiens qui obtinrent une charte, qui allèrent à Londres demander des capitaux, et je tiens à faire remarquer que l'argent des capitalistes anglais a été dépensé et perdu dans cette entreprise par la faute, je dirai, du gouvernement et du parlement du Canada. La compagnie elle-même n'avait pas d'argent pour construire le chemin de fer. Elle sollicita et obtint l'autorisation du parlement. En 1882, ce dernier vota deux actes pour instituer légalement la compagnie et pour lui accorder une subvention annuelle de $150,000 pendant 25 ans. Voici ce que dit ce dernier acte :

> En considération des grands avantages qui résulteraient, pour les provinces maritimes et le trafic intercolonial du Canada, de la construction d'un chemin de fer maritime à travers l'isthme de Chignectou——

Dans l'acte instituant la compagnie, il est dit que la construction de ce chemin développerait les intérêts commerciaux et le trafic de cabotage des provinces maritimes. L'année suivante, en 1883, le parlement du Canada passa une loi fixant le capital de la compagnie à quatre cent mille louis en actions et à sept cent mille louis en obligations.

Pendant ce temps-là, les représentants de la compagnie se rendirent à Londres pour consulter des ingénieurs éminents et se procurer des capitaux. Ils ne purent en obtenir aux conditions faites par le gouvernement et revinrent au Canada préparer un autre rapport. En 1886, le parlement passa une autre loi pour remplacer la subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, par une autre de $170,602, pendant vingt ans, pour induire les capitalistes à se charger de

l'exécution du projet. A cette même époque, sir Benjamin Baker, l'ingénieur hydraulique le plus éminent peut-être du monde, fit un rapport favorable sur le projet. En même temps qu'elle obtenait ce nouveau subside, la compagnie signa un traité avec le gouvernement et s'engagea à construire le chemin de fer. Remarquez bien que le gouvrnement s'engageait à payer $170,602 par année pendant vingt ans, mais n'avançait pas un sou avant que le chemin fut terminé. Dans le cas d'un chemin de fer ordinaire, la subvention aurait été payée au fur et à mesure que les travaux auraient avancé ; mais dans ce cas-ci, la compagnie ne pouvait rien retirer tant que le chemin ne serait pas construit et exploité. C'est à ces conditions que le capital fut souscrit à Londres avec l'entente que les plans et devis des ingénieurs seraient approuvés par le gouvernement canadien. Le contrat fut signé le 23 mai 1888, et il était évidemment impossible de terminer les travaux pour le premier juillet 1889, la date mentionnée au contrat. Comme le but de la compagnie était de se procurer des capitaux à Londres, le parlement canadien vota un autre acte accordant jusqu'au 1er juillet 1892, pour terminer les travaux. C'est donc à cette dernière date que le chemin de fer devait être terminé. Je signale ce fait tout particulièrement, parce que le gouvernement canadien a déclaré que ce délai avait été accordé aux bailleurs de fonds. Il est difficile de prétendre cela, puisque le chemin n'était pas commencé, et que les capitalistes anglais n'eurent rien à faire avec la compagnie avant 1889, date à laquelle ils consentirent à fournir le capital et à se charger des travaux. Je rappellerai en passant certaines remarques faites dans le parlement sur les conséquences de cette législation. L'honorable M. Mackenzie, qui était alors le chef de l'opposition, dit:

> Il n'y a pas de doute que M. Ketchum réussira à se procurer de l'argent sur le marché anglais, avec la garantie du gouvernement canadien.

La même assurance fut donnée chaque fois qu'il fut question de ce projet entre 1882 et 1888. Cette dernière année, sir Charles Tupper qui était alors ministre des Finances dit :

> Le gouvernement n'est pas appelé à payer, mais simplement à faciliter aux capitalistes anglais les moyens de se procurer les fonds nécessaires et de nous doter de cet ouvrage pour la moitié moins qu'il ne coûterait autrement.

Ainsi, entre 1882 et 1888, le parlement canadien vota deux actes et les modifia subséquemment en 1882, 1886 et 1889. La compagnie canadienne comprennait 21 noms qui n'étaient mis là que pour amorcer les capitalistes.

Le prospectus fut publié au commencement de 1889, mais on constata que dans l'intervalle, la loi générale sur les chemins de fer avait été modifiée. L'article 93, qui traite de l'émission des obligations, fut amendé par l'adjonction du paragraphe suivant:

> Nulles obligations ne seront émises avant que 20 pour cent du coût des travaux aient été dépensés dans l'entreprise.

La compagnie ne pût donc pas émettre ses obligations, ni offrir en vente les trois cent mille louis d'actions prévilégiées. Ces dernières furent souscrites le 20 mars. Je ferai observer que sans cet amendement à l'acte des chemins de fer, la compagnie qui était alors dans une excellente situation financière à Londres, aurait pu se procurer tout l'argent nécessaire pour compléter les travaux en négociant ses obligations.

Les travaux commencèrent. On dépensa deux cent vingt milles louis ou plus d'un millions de piastres. Cependant, grâce à ce paragraphe, la compagnie ne pouvait pas encore légalement négocier ses actions. Cet argent fut dépensé aussi rapidement que les travaux purent être poussés, d'après les conseils des ingénieurs, jusqu'au mois de novembre 1889. Après avoir fait ces dépenses, il survint une crise financière. A la suite de difficultés dans la République Argentine, la maison Baring, de Londres, suspendit ses paiements et la compagnie du chemin de fer maritime ne réussit à placer que deux cent cinquante mille louis sur les sept cent mille louis qu'elle était autorisée à émettre, et depuis cette époque, la compagnie s'est toujours trouvée dans des embarras financiers.

En 1892, ce paragraphe, cause de toutes les misères, qui avait été voté par le parlement fédéral, fut abrogé, car on jugea qu'il ne pouvait pas rester dans la législation canadienne.

Je récapitule. D'abord la loi fut changée en 1888.

L'honorable M. HAGGART : Quel était ce paragraphe?

M. LOGAN : L'article de l'Acte des Chemins de fer qui traite de l'émission des actions et obligations fut modifié par l'adjonction du paragraphe suivant :

> Nulles obligations ne seront émises avant que 20 pour cent du coût des travaux aient été dépensés dans l'entreprise.

Deuxièmement, pour cette raison, la compagnie ne pouvait pas légalement émettre d'obligations avant d'avoir dépensé deux cent vingt mille louis dans la construction du chemin. Sans ce malheureux paragraphe, elle aurait pu obtenir tout l'argent nécessaire. Troisièmement, dès que la compagnie fut en état d'émettre ses actions, au mois de novembre 1889, la crise financière survint, et quatrièmement, le paragraphe fut abrogé en 1892. La crise financière diminua d'intensité et les directeurs de la compagnie réussirent à faire un traité provisoire pour terminer le chemin avec MM. Pierson et fils de Londres, et à se procurer le capital nécessaire. En 1892, la compagnie s'adressa au

gouvernement pour obtenir une prorogation du délai. Le 9 juillet 1892, par un décret ministériel le gouvernement s'engagea à recommander au parlement la prorogation du délai, à condition que les travaux seraient en voie et que le chemin serait terminé le 1er juillet 1894. M. Provand, un des directeurs de la compagnie, et membre de la Chambre des communes de Londres, télégraphia à l'honorable sir John Thompson, alors premier ministre du Canada, comme suit :

Au très honorable Sir John Thompson,
Premier ministre,
Ottawa.

Nous avons réuni le capital nécessaire pour construire le chemin de fer de Chignectou et nous sommes entendus avec des entrepreneurs de premier ordre pour commencer les travaux aussitôt que nous aurons obtenu une prorogation du délai suffisante pour les terminer, disons deux ans, que je vous demande par la présente dépêche, au nom de la compagnie.

(Signé) A. D. PROVAND.

Sir John Thompson répondit par un câblegramme que la session était trop avancée pour s'occuper de la question cette année-là.

Le MINISTRE DES FINANCES En quelle année était-ce ?

M. LOGAN : En 1894. Au mois d'octobre 1894, M. George E. Foster se rendit à Londres. Une délégation de la Compagnie du chemin de fer de Chignectou alla le trouver et il leur fit la déclaration suivante :

Toutefois, dans cette affaire, le gouvernement est tenu de faire entrer en ligne de compte d'autres considérations que le soin d'observer strictement et absolument la légalité et je puis vous assurer—c'est tout ce que je puis faire à titre de ministre responsable du gouvernement—que celui-ci examinera l'affaire ainsi qu'il l'a promis à M. Provand et qu'il tiendra compte, autant que possible, de ce qu'on peut appeler ses obligations morales, sans perdre de vue, ainsi qu'il est tenu de le faire, l'intérêt bien entendu de notre population dont nous ne sommes que les gardiens et pour laquelle nous devons agir avec beaucoup de soin et de prudence.

Vous avez parfaitement raison, je crois, d'exiger la solution de cette question, le plus tôt qu'il se pourra. Il a été impossible et il l'est encore de trancher une question aussi grave sans une réunion plénière du conseil et pendant les vacances les évènements ne nous ont pas permis de réunir le cabinet.

Comme vous le savez, Monsieur, sir John Thompson doit aller passer quelques semaines à Londres, et dès qu'il sera de retour, je suis bien convaincu que le gouvernement s'occupera de l'affaire et y donnera une solution, de sorte que je crois que vous pouvez compter sur une réponse à cette question vers le milieu de décembre.

Cela avait lieu en 1894, il y a neuf ans passés. Peu de temps après, sir John Thompson mourait à Windsor. En mai 1895, un des ministres appelait M. Provand à Ottawa par câblegramme. Il reçut une lettre de M. Foster, alors ministre des Finances à Ottawa, qui se lisait comme suit :

M. LOGAN.

Ministère des Finances,
Ottawa, Canada,
Le 29 mai 1895.

Cher M. Provand,—Au sujet de la conversation que nous avons eue ce matin relativement à votre demande de prolongation de délai pour la construction du chemin de fer de transport maritime de Chignectou, je désire vous dire ce qui suit : —Le gouvernement a écouté attentivement les raisons que vous lui avez exposés au nom de la compagnie, et tout en étant disposé à leur donner toute la valeur possible en faveur d'une prolongation de délai, je considère qu'il est difficile dans le moment, alors que tous les efforts tendent à affermir la situation financière du Canada, en réduisant les crédits et en refusant de contracter de nouvelles obligations, de vous donner une réponse définitive pour le moment. Le gouvernement va cependant réserver la question afin de se prononcer sur son mérite l'année prochaine, et vous pouvez être assuré que ce délai n'implique en aucune manière une réponse défavorable à la demande formulée par la compagnie, qui sera étudiée avec autant de considération à une époque ultérieure.

Votre bien dévoué,
(Signé) GEORGE E. FOSTER.

L'honorable M. TARTE : En quelle année cette lettre a-t-elle été écrite ?

M. LOGAN : En 1895. Au commencement de l'année 1896, le gouvernement au pouvoir résolut de soumettre à la Chambre, à sa prochaine session, un projet de loi ayant pour objet de prolonger les délais de la charte, ce qu'il fit au moyen d'une mesure d'intérêt privé. Cette mesure fut d'abord rejetée par une voix de majorité, puis replacée sur l'ordre du jour par une majorité de 17 voix. Le célèbre débat qui eut lieu durant cette session sur la question des écoles fut la cause que les promoteurs de ce bill ne purent le ramener devant la Chambre cette année-là, et depuis ce temps, pour résumer l'affaire, la compagnie demande en vain au parlement canadien de l'arracher à sa position embarrassante. Elle prétend que le gouvernement fédéral, le haut commissaire canadien en Angleterre et le cabinet alors au pouvoir sont en grande partie responsables de ces difficultés. Le gouvernement canadien a grandement encouragé cette entreprise. On était convaincu que ce chemin de fer était nécessaire pour relier les deux bras de mer, que la construction d'un canal serait une entreprise trop dispendieuse, et finalement M. Ketchum est venu de l'avant avec sa compagnie canadienne et a demandé au gouvernement fédéral de la constituer en corporation.

Une fois la charte accordée, les promoteurs de l'entreprise se rendirent en Angleterre où les capitalistes anglais consentirent à placer des capitaux dans l'entreprise. Le public canadien ignore sans doute que ces capitalistes anglais ont dépensé plus de de $4,000,000 dans la construction de ce chemin de fer. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a dit dans cette Chambre :

Le fait de la part du parlement d'accorder une subvention annuelle de $170,000 pendant vingt

ans à ce chemin de fer, fera comprendre aux capitalistes anglais, de qui l'on espère obtenir l'argent dont on a besoin, que le gouvernement canadien a étudié la question, qu'il croit l'entreprise importante et que l'on peut raisonnablement en conclure qu'il considère qu'elle devra rapporter des bénéfices satisfaisants à ceux qu'on invite indirectement à y mettre l'argent en accordant cette subvention.

Sir Charles Tupper, alors haut-commissaire, parlant à une députation qui était allé l'entretenir à ce sujet à Londres, disait :

A la lumière de tout ce qui s'est fait jusqu'à présent, à la lumière des connaissances que je possède de cette partie du pays que doit traverser ce chemin de fer, et grâce à mon expérience des affaires et du commerce d'expédition du Canada, je n'hésite pas à dire que je crois que tout ce qui manque aujourd'hui c'est le capital nécessaire pour compléter cette entreprise, afin d'en faire non seulement un succès au point de vue de l'art, mais aussi un grand succès financier, et avec la subvention accordée par le gouvernement canadien, ceux qui placeront leurs capitaux dans cette entreprise peuvent compter en retirer des résultats aussi profitables que dans n'importe quelle autre entreprise financière ou commerciale qui ait jamais été soumise au public.

Voilà ce que le haut-commissaire canadien disait à ces capitalistes ; et quand ils eurent dépensé $4,000,000 dans cette entreprise, les représentants du Canada leur assurèrent que ce placement était aussi avantageux que s'il était fait dans n'importe quelle autre entreprise financière ou commerciale qui ait jamais été offerte au public. Se fiant à cette assurance du représentant du Canada, les capitalistes anglais placèrent leur argent par millions de dollars dans ce chemin de fer, et quand l'Acte des chemins de fer vint plus tard les mettre dans l'impossibilité d'émettre des obligations à une époque où le marché monétaire était favorable ; quand ils se trouvèrent pris dans la faillite de la maison Baring et frères ; alors ils s'adressèrent au gouvernement pour lui demander de prolonger le délai pour compléter les travaux, et ce dernier refusa de se rendre à leur demande et leur dit d'attendre à l'année suivante, et ils attendent depuis 1893, c'est-à-dire depuis dix ans. Pourquoi ces gens ont-ils été traités de cette façon ? Pourquoi n'ont-ils pas obtenu la prolongation de délai demandée ? On dira peut-être que le projet est insensé ; qu'il a été condamné par tous les marins du pays ; que tous les capitaines ont prétendu que c'était de l'argent perdu ; mais cela ne fait qu'aggraver la situation, car, si c'est un projet insensé, qu'advient-il de ce magnifique avenir réservé à la compagnie, que les représentants du Canada ont fait miroiter aux yeux des gens intéressés qui ont engagé leurs capitaux dans l'entreprise ? Qu'advient-il de la responsabilité du Canada par suite de pareilles représentations ? Peut-on supposer pour un instant, M. l'Orateur, que si des capitalistes canadiens avaient englouti $4,000,000 dans une entreprise et demandaient une prolongation de délai, qu'ils ne réussiraient pas à tirer suffisamment de ficelles pour obtenir cette prolongation ? Sommes-nous pour traiter ces capitalistes anglais qui ont englouti leur argent dans ce chemin de fer canadien d'une manière différente ? Prenez le cas de la Compagnie du pont Interprovincial situé à quelques pas de cette Chambre. Elle obtint sa charte en 1882, en 1890 ses délais furent prolongés, il en fut de même en 1896, ainsi qu'en 1898. Je pourrais citer d'autres exemples du même genre, mais je ne veux pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre. Permettez-moi de citer de nouveau certaines paroles de sir Charles Tupper :

L'honorable M. TARTE : L'honorable député voudrait-il avoir l'obligeance de me dire en quelle année sir Richard Cartwright a prononcé ce discours qu'il a cité ?

M. LOGAN : Je ne puis donner la date exacte, mais j'ai cité ses paroles telles que je les ai trouvées dans les Débats. Ces bailleurs de fonds du chemin de fer maritime eurent une autre entrevue avec sir Charles Tupper, le 20 mars 1893, et il leur répondit comme suit, en cette occasion :

Il est certain que ceux qui ont placé leur argent dans cette entreprise sont en droit, à mon avis, de réclamer du gouvernement canadien la plus entière considération. Ils se sont lancés dans cette entreprise sur des calculs erronés. Toutes les mesures possibles ont été prises pour faire croire aux capitalistes que l'affaire était avantageuse.

Voici ce qu'il disait relativement à la prolongation de délai nécessaire pour compléter le chemin de fer :

Il est inutile d'insister plus longuement sur cet évènement aussi malheureux qu'imprévu qui a été cause de la suspension des travaux ; mais j'ai bien peur que vous ne puissiez recevoir du gouvernement canadien plus que ce qui est contenu dans le décret du Conseil—c'est-à-dire que, comme vous l'avez dit avec raison, il n'est pas extraordinaire pour les gouvernements comme pour les particuliers de s'attendre à ce que les entrepreneurs—principalement lorsqu'il s'agit de travaux considérables—ne soient pas en mesure de les terminer au temps dit—et je ne sache pas qu'aucun gouvernement ou aucune compagnie honorable ait profité de la suspension des travaux par suite de circonstances absolument irrésistibles et imprévues par les parties, pour se libérer de toute responsabilité. Je ne crois pas que le gouvernement canadien agisse ainsi. Je ne le crois pas. Je suis convaincu que l'esprit de justice qu l'anime à l'égard des promoteurs et des capitalistes concernés dans cette grande entreprise, de même que son désir de sauvegarder le crédit et le bon renom du pays, doivent être pour vous une garantie que, si plus tard vous êtes en mesure de vous conformer aux dispositions du décret gouvernemental, vous n'éprouverez pas de difficulté à obtenir un délai raisonnable pour compléter l'entreprise. Il me fait plaisir de pouvoir vous dire cela, car je consdère que vous avez droit à cette considération, et je suis persuadé qu'elle ne vous fera pas défaut de la part du gouvernement canadien.

Je pourrais citer de nombreuses opinions émises par les journaux canadiens sur cette question du chemin de fer maritime de Chignectou, mais je me contenterai d'en choisir quelques-unes. Voici ce que disait à ce sujet le " Globe " de Toronto :

La question la plus importante pour le peuple de ce pays, c'est de savoir jusqu'à quel point la responsabilité du gouvernement fédéral est engagée dans cette affaire. Il est vrai que la promesse d'une subvention durant vingt ans était soumise à l'achèvement des travaux, mais il est aussi bien évident que cette décision du parlement a été l'amorce qui a servi à attirer le capitaliste étranger. Personne n'aurait mordu à un hameçon dégarni. Le subside promis en 1882 s'élevait à $150,000 par année durant 20 ans, mais en 1886, cela fut changé en un subside de $170,000 par année durant 20 ans. Si nous répudions toute responsabilité, comme nous sommes en droit de le faire strictement parlant, le crédit du pays en souffrira, car il est certain que la responsabilité morale du gouvernement est engagée jusqu'à un certain point relativement à cette entreprise.

Le " Free Press ", d'Ottawa, disait :

Mais l'aventure présente un côté rien moins que déplorable, car, au résumé, elle équivaut à une tache sur notre honneur national. Tablant sur l'approbation donnée à cette entreprise par le gouvernement et le parlement, plusieurs capitalistes anglais ont été amenés à jeter de l'argent dans la construction de ce chemin de fer, et cet argent peut être considéré maintenant comme perdu.

M. Provand eut l'occasion d'adresser la parole devant une réunion de sénateurs, ici, à Ottawa, et l' " Evening Journal " publia le lendemain un compte rendu de cette assemblée. Quand il eut fini de parler, sir Mackenzie Bowell, qui était alors premier ministre, dans l'ancienne administration, dit :

M. Provand n'a pas prétendu avoir aucun titre légal, mais il a basé sa réclamation sur la raison et la justice, ainsi que sur le fait que dans toutes les autres entreprises subventionnées à l'exception d'une seule, on a obtenu des délais quand on s'est trouvé dans l'impossibilité d'exécuter les travaux dans le délai fixé. Il ne connaît pas d'autre compagnie que celle du chemin de fer de transport maritime qui ait été traitée de cette manière. M. Provand a tout simplement dit : " traitez-nous comme vous avez traité les autres, ou indemnisez-nous ". Il a prétendu que les bailleurs de fonds n'ont placé leur argent dans cette entreprise qu'après avoir constaté que le parlement s'était engagé à contribuer tel montant.

Je citerai maintenant les paroles prononcées par sir John Abott, alors premier ministre, au cours du débat qui eut lieu sur la requête faite au parlement demandant le renouvellement de la charte de la compagnie.

Je considère que nous sommes tenus en justice de donner à ces entrepreneurs l'occasion de compléter ces travaux. Je ne vois pas comment nous pourrions leur refuser cette autorisation. Un refus de notre part de permettre à ces entrepreneurs qui ont déjà dépensé trois millions de dollars, d'en dépenser $1,500,000 de plus, serait de nature à nuire considérablement à nos entreprises, quand il nous faudra nous adresser à l'Angleterre pour emprunter de l'argent nécessaire pour les exécuter, et je crois que ce serait prendre une décision bien extrême que de contraindre ces entrepreneurs, parce qu'ils ont été incapables compléter leur entreprise dans le délai stipulé au contrat, à perdre les sommes énormes qu'ils y ont placées.

Je ne citerai plus aucun extrait des articles publiés par les journaux ou des discours prononcés par les hommes d'état canadiens sur cette question. La compagnie demande aujourd'hui, comme elle le fait depuis plusieurs années, à être indemnisée. Ses promoteurs prétendent qu'ils ne sont pas traités avec justice. Ils disent que d'autres compagnies, qui ont entrepris certains travaux en société avec le gouvernement fédéral, ont été indemnisées quand elles se sont trouvées dans l'impossibilité de les compléter. La compagnie affirme avoir agi de concert avec le gouvernement fédéral dans cette tentative de relier les eaux de la baie de Fundy à celles du détroit de Northumberland, en exécutant le projet de cette commission dont j'ai parlé dans la première partie de mes remarques. Elle dit qu'elle a été entraînée dans cette entreprise par l'attitude du parlement et de son représentant, et que, par conséquent, elle a le droit d'être indemnisée dans une certaine mesure pour les pertes qu'elle a subies.

A part cet aspect particulier de la question, il ne faut pas oublier que les actions et autres obligations de la Compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou sont détenues à l'heure actuelle par une foule de capitalistes anglais. J'ai ici une liste d'environ trente institutions financières qui ont en leur possession des actions et des obligations de cette compagnie, parmi lesquelles figurent : la banque de Londres et Westminster; Balli et frères (banquiers grecs) ; la " Capital and Counties Bank " ; la banque Martin, à responsabilité limitée ; la banque Prescotts ; la banque Union ; l' " Union Bank of Scotland " ; Cocks, Biddulph et Cie ; la " Manchester and County Bank "; Coutts et Cie; Lacond, Youald et Cie ; la banque Nationale, à responsabilité limitée, et ainsi de suite. Presque chaque institution financière importante de Londres détient des actions et des débentures de cette malheureuse compagnie. Ne croyez-vous pas, M. l'Orateur, qu'il est contraire à l'intérêt du Canada que cette question demeure non réglée ? Si le gouvernement pouvait trouver moyen d'en arriver à un règlement raisonnable avec ces personnes, cela nous ferait beaucoup de bien sur le marché financier de la Grande-Bretagne. Ceux qui sont allés à Londres savent que c'est toujours cette question qui revient sur le tapis, quand vous avez l'occasion de parler aux financiers de ce pays. Ils font allusion à la façon indigne dont on a traité les bailleurs de fonds du chemin de fer de transport maritime de Chignectou ; et quand vous leur demandez de placer de l'argent dans une entreprise canadienne, ils nous rappellent l'histoire de cette compagnie et ils disent : c'est ainsi que vous avez traité une

compagnie anglaise, vous avez obtenu notre argent sous de fausses indications, puis vous avez refusé de nous accorder une prolongation de délai, et plus tard vous avez refusé de nous indemniser des pertes que nous avions faites. Cette seule considération ne devrait-elle pas être suffisante, M. l'Orateur, pour amener le gouvernement à régler cette question d'une manière définitive et à faire disparaître cette tache qui souille la réputation de notre pays ?

Comme je viens de le dire, la compagnie a dépensé environ $4,000,000. Mais elle ne demande pas qu'on lui rembourse tout ce montant ; loin de là. Le représentant de la compagnie me dit qu'ils ont payé, sous forme de droits et de frais de transport au trésor fédéral, environ $500,000. Allons-nous garder cet argent que ces gens ont ainsi payé pour apporter l'outillage requis pour la construction de ce chemin de fer? La compagnie demande à être indemnisée dans une proportion raisonnable des dépenses considérables qu'elle a faites. Elle a toujours payé ses employés. L'ouvrage a été exécuté dans le comté de Cumberland que je représente. Politiquement parlant, je ne suis pas intéressé dans ce qui pourra arriver à cette compagnie, seulement, je crois de mon devoir de demander au gouvernement de régler cette question de manière à mettre fin aux difficultés qui existent entre cette compagnie et lui, ainsi que sur le marché financier d'Angleterre.

Il existe un autre point dont il faut tenir compte dans cette affaire. En règlant avec cette compagnie, le gouvernement se trouvera en même temps à régler une dette d'honneur envers le comté de Cumberland. Comme ce comté tenait à voir ce chemin de fer se construire dans ses limites, il a accordé à la compagnie un droit de passage gratuit, pour lequel la population dut acheter le terrain et emprunter l'argent à cette fin. Maintenant, elle veut que, s'il survient un arrangement entre le gouvernement et la compagnie, il soit stipulé dans cet arrangemnt que ce droit de passage qui a été accordé pour une fin déterminée qui ne s'est pas accomplie, et qui n'a aucune valeur pour la compagnie, puisqu'elle a renoncé au projet, retourne au comté de Cumberland. Encore une fois, la compagnie ne demande pas à ce que ses délais soient prolongés, puisqu'elle a complètement renoncé au projet; elle remet simplement son sort entre les mains du peuple canadien, et elle demande au gouvernement d'honorer ce que nous devons tous considérer comme une dette d'honneur pour le Canada.

M. OSLER : Au cours d'un voyage que je fis à Londres, il y a quelques années, on me demanda d'avoir une entrevue avec deux personnes. J'y consentis, et ces deux personnes étaient les fidéicommissaires du chemin de fer maritime de Chignectou. Je ne connaissais de ce projet que ce que j'en avais lu dans les journaux; mais ils m'expliquèrent l'affaire, me firent l'historique de la compagnie, me racontèrent de quelle manière ils avaient été amenés à placer leur argent dans cette entreprise, et me demandèrent s'ils n'étaient pas en droit de prier le gouvernement de les rembourser de l'argent qu'ils avaient dépensé, ou tout au moins de demander une compensation raisonnable. Leur cause, telle qu'ils me l'expliquèrent, m'intéressa, et à mon retour au Canada, une fois que je fus devenu membre de cette Chambre, j'étudiai les origines de ce projet, et j'en arrivai à la conclusion qu'il avait reçu l'approbation unanime du parlement canadien, non seulement lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, mais même sous l'administration de l'honorable Alexander Mackenzie. Des ingénieurs éminents du pays semblaient l'approuver, et tous les hommes d'affaires canadiens paraissaient partager leur manière de voir à ce sujet. Les hommes d'affaires des provinces maritimes, qui devaient savoir à quoi s'en tenir sur sa valeur au point de vue commercial, l'appuyèrent de toutes leurs forces. Alors une compagnie se forma, qui fit valoir auprès des capitalistes anglais toute la valeur du projet et l'aide considérable que le gouvernement canadien était disposé à lui accorder. Le député de Cumberland (M. Logan), a fourni de nombreux détails à ce sujet, il a indiqué les différentes phases traversées par la compagnie, de sorte qu'il m'est inutile de revenir sur ce point.

La compagnie a dépensé en tout environ $4,000,000. Par suite d'une négligence devenue fameuse de sa part, elle avait oublié de tenir compte du fait qu'un article de l'Acte des chemins de fer l'obligeait à dépenser 25 pour 100 de son capital souscrit avant d'emprunter sur le marché. Par suite de cette négligence, la compagnie fut incapable de trouver de l'argent. Mais cette difficulté aurait fini par être surmontée, et l'on était sur le point de trouver l'argent nécessaire, lorsque se produisit la faillite de la maison Baring et de ses associés; sans cet accident, le gouvernement se serait trouvé obligé de payer $170,000 par année pendant 20 ou 25 ans. Je dis aux fidéicommissaires qu'à mon avis le projet était insensé, et que je ne conseillerais certainement pas au gouvernement d'accorder un nouveau délai pour compléter les travaux et payer la subvention, mais il est bien évident que le gouvernement et ces bailleurs de fonds étaient en société, car ces derniers ne devaient rien recevoir tant que l'ouvrage ne serait pas terminé, et les obligations du gouvernement ne commençaient à valoir que de cette date. Il s'agissait donc d'une affaire de bonne foi de la part des deux parties. Ces gens agirent de bonne foi, mais une panique financière les empêcha de compléter leur entreprise, lorsqu'ils en avait déjà les trois quarts d'accomplis. Si le gouvernement eut renouvelé leur charte—et je présume que ce renouvellement n'est jamais refusé, quand les travaux sont suffisamment avancés—ils

auraient eu droit à leur subvention, et je considère que c'est une véritable violation de la promesse donnée de la part du pays que de refuser de reconnaître l'obligation dans laquelle nous sommes placés de rembourser à ces capitalistes, au moins dans une certaine mesure, l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise. Si nous examinons la question en hommes d'affaires, nous sommes tous surpris de voir qu'un pareil projet ait pu recevoir l'approbation de nos principaux ingénieurs, de nos hommes politiques et de nos hommes d'affaires du pays, et qu'ils aient pu considérer cette entreprise, du moins apparemment, comme devant être une affaire fructueuse, et un avantage considérable pour cette partie du pays. L'entreprise aurait été un fiasco si on l'eut terminée.

A ce moment, la lumière électrique fait défaut et l'honorable député ne peut continuer son discours pendant quelques minutes.

M. OSLER : Si j'étais personnellement intéressé dans cette affaire, M. l'Orateur, et porté à la superstition, je pourrais considérer cette suspension momentanée de la lumière comme un mauvais présage pour la cause que je défends, mais je suis plutôt porté à croire que c'est là une preuve que la Chambre, reconnaissant que cette affaire a été une entreprise malheureuse, tant pour le gouvernement que pour le peuple canadien et pour ceux qui y ont placé leur argent, est disposée à remettre à ces porteurs d'actions au moins une partie des capitaux qu'ils y ont placés de bonne foi, et à terminer cette affaire une fois pour toutes, avec l'entente qu'il va essayer d'éviter de semblables entreprises à l'avenir.

Je considère que le pays est moralement tenu de remettre à ces porteurs de débentures au moins une partie de leur argent. Ce projet a été soumis au peuple anglais pour lui demander d'y placer son argent après qu'il eut reçu l'approbation tacite du gouvernement, de ses ingénieurs, des deux partis dans cette Chambre et avec l'assurance de la part des hommes d'affaires que l'entreprise était avantageuse. Je ne sache pas qu'aucun projet ait été plus solidement appuyé de cette manière, et que l'on ait insisté plus vivement pour laisser supposer au peuple anglais qu'il s'agissait là d'une entreprise dans laquelle il pouvait placer son argent sans crainte. Si le gouvernement traite généreusement ces porteurs de débentures et les indemnise d'une manière quelconque des pertes qu'ils ont subies, il peut être certain qu'il n'aura fait que son devoir et que sa conduite recevra l'approbation du peuple de ce pays.

L'honorable M. TARTE : J'ai eu occasion d'étudier la question qui nous est actuellement soumise lorsque je faisais partie du gouvernement. M. Provand est venu à Ottawa chaque année depuis cinq ou six ans. Je faisais partie du sous-comité auquel la question avait été renvoyée. Les faits de la cause sont bien simples. Une compagnie fut organisée pour construire le chemin de fer de transport maritime de Chignectou. Elle se composait d'hommes d'affaires qui entreprirent d'exécuter les travaux moyennant une certaine subvention qui devait leur être payée une fois l'ouvrage terminé. Voilà la base de l'arrangement. J'ignore si l'honorable député de Toronto (M. Osler) s'est occupé de ce côté de la question.

M. OSLER : Oui.

L'honorable M. TARTE : La compagnie commença les travaux, mais ne put les terminer. Elle demanda une prolongation de délai, laquelle lui fut accordée deux fois. La dernière fois que le gouvernement s'est occupé de la question, c'est en 1896. Je faisais alors partie de cette Chambre en qualité de simple député. Sir Charles Tupper, qui était alors premier ministre, favorisait l'entreprise, mais il ne crut pas devoir la placer sous l'égide du gouvernement, et la question fut soumise au moyen d'un bill d'intérêt privé. Je ne me rappelle pas qui était le promoteur de ce bill, mais je sais que sir Charles Tupper l'approuvait. La proposition se heurta à une telle hostilité de la part des partisans du gouvernement, que le bill fut abandonné et la charte ne fut pas renouvelée. La compagnie ne demandait à cette époque aucune subvention. Nous arrivâmes au pouvoir, la question revint de nouveau sur le tapis, pour savoir ce qu'il y avait à faire. Or, le gouvernement ne fit rien, et la question en est rendue au même point qu'elle était lorsque sir Charles Tupper abandonna la direction des affaires.

Mon honorable ami de Toronto (M. Osler) prétend que ces capitalistes de Londres ont droit d'être indemnisés. Si le gouvernement croit qu'il est dans l'intérêt du pays de payer à ces porteurs de débentures une certaine somme d'argent, il sera responsable de sa conduite sous ce rapport. Légalement parlant, cette réclamation n'est pas fondée. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a cité un extrait du discours du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Si l'honorable député avait lu les paroles prononcées par l'honorable ministre avant comme après cette citation, il se serait aperçu que ce qu'il en a cité ne représente pas exactement l'opinion du ministre du Commerce sur cette question. Un long débat eut lieu à ce sujet dans la Chambre, en 1896, et il y en avait eu plusieurs autres avant cela. Je m'en souviens très bien, car j'étais journaliste à cette époque. En chaque circonstances, le parti libéral, qui occupait alors les sièges de la gauche, s'opposa vigoureusement à l'adoption de ce projet et le dénonça de toutes ses forces. Il ne peut y avoir le moindre doute sur ce point, car les Débats sont là pour établir ce que j'a-

vance à ce sujet. Pas un seul membre du parti libéral était favorable à la proposition. Et, en 1896, l'opposition de la part des membres du parti conservateur fut tellement forte que l 'on a dû renoncer à l'idée de faire renouveler la charte de la compagnie. Quelle était la cause de cette opposition et pourquoi cette charte ne fut-elle pas renouvelée ? Parce que ce projet qui, durant un certain temps, avait été considéré comme praticable, était alors considéré comme une entreprise utopique d'exécution impossible.

Voilà quelle était la situation en 1896. Le gouvernement crut que l'entreprise était irréalisable et qu'il serait dangereux de renouveler la charte de la compagnie, car cela pourrait avoir pour résultat d'encourager des hommes à essayer d'accomplir une entreprise désespérée. Maintenant, si mon honorable ami le ministre des Finances croit qu'il est nécessaire, pour le bon renom du Canada, d'indemniser ces personnes, il est ministre des Finances et c'est à lui qu'il appartient de décider cette question. Mais au point de vue du droit, je ne crois pas que leur réclamation soit fondée. Quant à savoir si le crédit du Canada peut avoir à souffrir de notre refus de satisfaire les réclamations que l'on nous présente, c'est là une autre affaire.

M. BARKER : J'ai écouté attentivement les remarques faites par les députés des deux partis sur cette question. Je sais que les deux partis ne connaissent pas même les noms des détenteurs des obligations de cette compagnie. Il y a deux ans passés, j'ai eu occasion d'avoir en ma possession les documents concernant ce projet, je les ai étudiés très attentivement, afin de me rendre compte des obligations que le pays pouvait avoir encourues à l'égard des personnes qui avaient placé leur argent dans cette malheureuse entreprise. Les faits de la cause, tel que je les comprends, sont les suivants : Il a environ 30 ans, plusieurs citoyens importants de ce pays s'imaginèrent que la construction d'un canal ou d'un chemin de fer pour le transport des navires à Chignecto constituerait une grande amélioration pour les provinces maritimes. On n'en faisait pas une question de parti. Des hommes éminents dans les deux partis, dont quelques-uns se retrouvent dans le ministère actuel, tandis que d'autres formaient partie de l'administration précédente, étaient d'accord sur la nécessité qu'il y avait d'entreprendre ces travaux. Pour une raison ou pour une autre, cependant, les travaux restèrent en suspens durant plusieurs années. Il ne paraissait exister aucun doute sur le coût estimatif de l'entreprise. Finalement, on obtint une charte et les travaux furent commencés. Le gouvernement fédéral consentit à contribuer une subvention considérable à l'entreprise. Les travaux avançaient ; les directeurs de la compagnie, appuyés qu'ils étaient par l'opinion exprimée sur la valeur de l'entreprise par les hommes les plus éminents du pays, tant dans ce parlement qu'au dehors, réussirent à prélever des sommes considérables en Angleterre pour les fins de cette entreprise.

Il y eut des délais, et la compagnie ne put espérer émettre ses obligations, comme elle s'y attendait, à cause d'une disposition stupide—ainsi que tout le monde a pu le constater ensuite—qu'on avait insérée dans la loi des chemins de fer relativement à l'émission des obligations. Cela empêcha pendant un certain temps la compagnie d'atteindre son but.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un détail matériel de cette affaire. On ne négocia pas ces obligations sur le marché anglais, de la façon ordinaire, c'est-à-dire, à escompte. Je crois que chaque obligation fut négociée au pair et au-dessus du pair. On considérait que cette entreprise était absolument sûre, que les hommes les plus réputés du Canada, que le parlement même de ce pays l'encourageaient et s'en montraient les partisans enthousiastes. Eh bien ! on se mit à l'ouvrage, et nous savons tous, maintenant, que cette entreprise ne réussit pas et se changea en désastre pour les intéressés. Ce fut un immense fiasco du commencement à la fin. Les capitalistes anglais avaient risqué des millions dans cette entreprise, parce que les principaux hommes du Canada leur avaient garanti le succès ; chaque dollar qu'ils ont dépensé honnêtement, de la façon que je viens d'indiquer, leur aurait rapporté tout autant et peut-être plus, s'ils l'avaient jeté à l'eau. Le pays consentit à accorder une subvention à cette compagnie. On constata, alors, que cette entreprise ne serait qu'un fiasco complet, qu'il aurait mieux valu pour tous les intéressés qu'elle n'eût jamais été commencée; on comprit qu'il serait inutile d'y risquer d'autre argent. Les intéressés désiraient avoir l'occasion de poursuivre les travaux. Le parlement du Canada décida alors, et avec raison, je crois, de ne pas prolonger le délai d'exécution accordé pour le parachèvement complet de cet ouvrage. Cette attitude permit au pays de sauver le montant complet de la subvention qu'il avait promis de payer aux directeurs de cette compagnie. Je ne veux pas dire qu'en refusant de prolonger le délai accordé pour la construction de cet ouvrage, le parlement d'alors voulait s'exempter de payer cette subvention. Mais même si telle avait été son intention, je ne sache pas que cette attitude eût été déraisonnable. Au contraire, je considère que le parlement a adopté alors la seule attitude logique qu'il pouvait prendre. Il n'y avait pas nécessité de gaspiller tout cet argent. L'exécution de cette entreprise était devenue absolument impossible ; c'est pourquoi le pays avait raison de refuser d'accorder une prolongation de délai à la compagnie qui, dans le cas contraire, aurait pu obtenir cette subvention.

Mais une autre question se présente ici. En refusant d'accorder plus de délai à la compagnie pour la construction de cet ouvrage, nous avons pu, heureusement, sauver un fort montant d'argent que nous aurions perdu autrement, tandis que ceux qui avaient si malheureusement acheté des actions de cette entreprise, ont perdu jusqu'au dernier sou de leurs mise de fonds. Si je ne me trompe, nous étions tous associés ensemble. On avait induit ces gens à mettre leur argent dans cete entreprise, et nous avions consenti à dépenser un fort montant. Grâce à des circonstances fortuites, nous avons pu connaître en temps utile tous les faits se rapportant à ce projet, et cela nous a permis de sauver notre argent, alors qu'il était trop tard pour ces capitalistes étrangers de retirer leurs fonds. C'est là toute la question.

Nous sommes tous associés dans un certain sens; que nous reste-t-il à faire dans des circonstances semblables? En examinant cette question, en ma qualité de représentant du peuple, je voudrais faire, aujourd'hui, ce que, en honnête homme, je croirais juste de faire, les circonstances étant les mêmes, s'il s'agissait d'une transaction à laquelle je serais mêlé. A mon sens, nous jetterions du discrédit sur nous, si nous profitions de la situation où se débattent les personnes qui, en vérité, se trouvaient associées à nous dans cette entreprise. Nous-mêmes, nous les avons engagées à agir comme elles l'ont fait. Ce projet n'était pas vulgaire. Des hommes publics, des ministres de la Couronne ont fait, dans cette Chambre et ailleurs, des déclarations qui ont engagé ces capitalistes à risquer leur argent dans cette entreprise. Ils ont suivi ces conseils et ils ont tout perdu, intérêt et capital, car nous ne leur avons encore remis un seul sou. Dans ces circonstances, M. l'Orateur, je dis qu'il s'agit d'une question de droit non pas au point de vue de la loi, mais au point de vue de l'honneur et de la dignité du pays. Je dis que le Canada devrait agir envers ces personnes comme le feraient tous les membres de cette Chambre les uns envers les autres, dans des conditions semblables. J'ignore à quel montant s'élèvent les pertes de ces capitalistes, mais l'on a parlé de $4,000,000. Le gouvernement peut facilement savoir quel est le montant exact. Je dis que, à mon humble avis, le gouvernement du Canada agirait sagement et équitablement en étudiant tous ces faits, toutes ces circonstances, afin de traiter ces personnes avec justice, avec générosité, même avec cette libéralité qui n'est pas de l'extravagance. Quant à moi, je serais heureux d'approuver une mesure semblable nous venant d'un gouvernement libéral.

L'honorable M. DAVID TISDALE (Norfolk-sud) : A mon point de vue, toutes les circonstances se rattachant à cette malheureuse entreprise se trouvent parfaitement expliquées ; aussi les membres de la Chambre qui n'étaient pas députés, quand s'est opéré cet arrangement, connaissent maintenant tous les détails de cette affaire. J'appuie de tout cœur cette proposition qui nous demande d'en venir à une entente quelconque avec les personnes qui ont perdu leur argent dans cette entreprise. Ceux d'entre les membres de cette Chambre qui ont assisté aux débats auxquels cette question a donné lieu, se rappelleront que ce projet reçut l'appui de deux gouvernements, celui de M. Mackenzie et celui de sir John A. Macdonald qui lui succèda. Il y a plus, les ingénieurs du gouvernement, à ces différentes époques, déclaraient par écrit et faisaient rapport au gouvernement que cette entreprise réussirait certainement et rapporterait de gros bénéfices ; ils se montraient très enthousiastes dans ce sens. J'attache plus d'importance aux rapports de nos propres fonctionnaires qu'à tout ce qui pourrait nous être suggéré d'ailleurs. Tous les partis s'unirent pour approuver la décision à laquelle le gouvernement en était arrivé. A mon avis, l'insuccès de cette entreprise est surtout dû au développement qui s'est produit dans la construction des chemins de fer, à l'abaissement des tarifs de transport, aux avantages plus nombreux offerts au public. Il est évident que les ingénieurs, les hommes d'affaires et les hommes publics de ce temps-là se trompaient dans leur attente. Je partage fortement l'opinion de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui a si bien exprimé les vues que j'entretiens sur ce sujet.

Le fiasco n'est pas dû à notre refus de prolonger—car cette demande est accordée d'ordinaire—le délai accordé pour la construction de cette voie ferrée ; non, mais la Chambre a compris enfin que l'exécution de ce projet devenait inutile, qu'elle nous ferait gaspiller un fort montant d'argent. Si quelques membres actuels de la Chambre veulent lire les débats auxquels a donné lieu le refus du gouvernement d'accorder une prolongation de délai, ils prendront note surtout des discours prononcés alors par les députés des provinces maritimes qui, connaissant plus à fond cette question, pouvaient mieux la juger que les députés d'Ontario et de Québec.

Tenant compte de tout cela, je m'en rapportai à leur opinion. Cependant, tout en reconnaissant que cette entreprise était inutile, j'ai voté en faveur du principe d'accorder, suivant la règle ordinaire, une prolongation de délai aux entrepreneurs de ce chemin de fer. J'ai voulu respecter la parole donnée. Les membres de la Chambre savaient parfaitement qu'il serait inutile de dépenser d'autre argent dans cette entreprise malheureuse, parce que les circonstances qui s'étaient modifiées, le développement que prenait l'industrie des chemins de fer, démontraient qu'on avait commis une erreur. Heureusement pour ceux qui demandaient au gouvernement de faire quelque chose en

faveur de cette compagnie, les deux partis politiques ont reconnu l'inutilé de cette entreprise, et je crois qu'on devrait tenir compte surtout de cette considération dans le règlement de cette affaire. Les auteurs de ce projet eux-mêmes, qui ont perdu beaucoup d'argent dans cette entreprise, ne viennent pas nous déclarer que, s'ils avaient eu l'occasion de dépenser toute la subvention sur laquelle ils comptaient, cela aurait été plus avantageux pour le pays et pour eux-mêmes. Ils seraient plus contents de conclure un arrangement équitable, aujourd'hui, qu'ils ne l'auraient été, s'ils nous avaient vus dépenser nos deniers dans cette entreprise. Il en serait ainsi du pays qui n'aurait pas aimé voir le gouvernement dans l'obligation de demander au parlement de lui voter cette subvention énorme. Il ne s'agit ni d'un côté ni de l'autre, d'un manque de parole ; pourtant, dans les circonstances qui nous sont faites, je crois que, pour le peuple de ce pays et pour les étrangers qui ont eu le malheur de risquer de l'argent dans cette entreprise, parce qu'ils avaient d'excellentes raisons de croire, s'ils s'en rapportaient aux déclarations du gouvernement et à celles des ingénieurs de ce dernier, que ce placement était parfaitement sûr, il vaut mieux qu'on n'ait pas permis aux auteurs de ce projet de terminer cet ouvrage et qu'on n'ait pas demandé au gouvernement de voter cette subvention. A mon avis, le gouvernement pourrait régler les réclamations des intéressés pour une somme moins considérable que le montant qu'il aurait dépensé, s'il eût prolongé le délai accordé pour la construction de cette voie ferrée, et s'il avait été obligé de payer la subvention en question. Cela étant vrai, je crois que le gouvernement ferait bien de conclure un arrangement avec les intéressés. Je puis affirmer, après l'honorable représentant de Toronto (M. Osler), que nous avons pu juger, certains amis et moi, lors d'une tentative qui nous faisions pour lancer un projet quelconque sur le marché anglais, combien désastreuse a été l'impression causée en Angleterre par la transaction qui fait l'objet de ce débat.

Nous avons commencé cette tâche, il y a huit ou dix ans, et la première objection qu'on nous a faite reposait sur ce fiasco du Chignectou. Mais ma surprise n'a pas été bien forte, lorsque je connus la liste des banques intéressées dans cette malheureuse transaction. Cependant, en ma qualité de représentant du peuple de ce pays, je suis prêt à prendre ma part de responsabilité en demandant au gouvernement de conclure un arrangement équitable et satisfaisant avec toutes les personnes intéressées dans ce projet, afin de nous débarrasser une bonne fois de toute cette question.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. Je faisais partie de la Chambre quand on a présenté le projet de loi concernant la construction du chemin de fer de Chignectou. Nous devons nous souvenir que ce projet fut approuvé par le parlement du Canada, par les ingénieurs du ministère des Chemins de fer, qui ont déclaré qu'il était possible de construire cette voie ferrée, par le ministère des Chemins de fer et Canaux qui, responsable au peuple, devait être considéré comme parlant avec autorité et avec connaissance de cause par les hommes de la finance, en Angleterre, lorsque, discutant l'entreprise au point de vue financier, il déclarait, en toute sincérité, que tout indiquait que les bénéfices de la compagnie rapporteraient à celle-ci l'argent qu'elle aurait consacré à cette entreprise. Nous devions d'abord accorder une subvention de $60,000 par année, mais on porta ce chiffre à $170,000. On amenda la loi des chemins de fer et, par inadvertance, on y inséra une disposition qui atteignait ce chemin de fer de Chignectou, alors que le parlement n'avait aucune intention de nuire à cette entreprise particulière; cette disposition mettait les intéressés dans l'impossibilité de prélever les fonds suffisants pour la construction de cette voie ferrée. En vertu de cet amendement, il fallait dépenser 20 pour 100 à compte du capital, avant que la compagnie pût émettre des obligations. Plus tard, lorsque le parlement remédia à cet état de choses, et lorsque la compagnie put mettre ses obligations sur le marché, surgit cette crise financière malheureuse qui occasionna la faillite de la maison Baring ; il devint impossible d'obtenir de l'argent, en Angleterre, pour n'importe quel projet, quelque avantageux fût-il. Je me demande maintenant si nous allons profiter de la situation malheureuse de ces personnes qui, de bonne foi, ont placé leur argent dans cette entreprise. On a dit que, au point de vue légal, nous n'avions aucune obligation envers ces personnes. Les membres de cette Chambre ne sont pas tenus d'observer très strictement la loi dans des questions semblables. A maintes reprises, nous nous sommes déchargés de notre responsabilité légale, en soumettant aux tribunaux civils les poursuites pour dommages prises contre le gouvernement, et nous avons laissé à ces tribunaux la tâche d'établir la responsabilité morale de l'Etat. Je prétends, d'abord, que nous avons une obligation morale envers les personnes qui ont placé leur argent dans cette entreprise. Elles ont agi en s'en rapportant à la bonne foi du parlement, aux déclarations des principaux hommes publics du Canada, à celles des ingénieurs du ministère des Chemins de fer et Canaux, et, en outre, elles avaient au préalable soumis toute cette question aux principaux ingénieurs de la Grande-Bretagne. L'architecte le plus distingué de la mère patrie, celui qui a préparé les plans du pont jeté sur le Forth, avait fait un rapport favorable sur la possibilité d'accomplir ces travaux.

Il est vrai que nous avons changé d'idée ensuite ; il est vrai aussi, comme l'a déclaré

l'ex-ministre des Travaux publics, que l'opposition, à cette époque, était unanime à condamner ce projet. Elle n'a pas voulu, en 1896, qu'on renouvelât la charte de la compagnie. Sir Charles Tupper, s'il eût resté à la tête du gouvernement de ce pays, aurait soumis une mesure tendant à indemniser, jusqu'à un certain point, les personnes qui avaient risqué de l'argent dans cette entreprise. Je ne dis pas qu'elles ont droit au remboursement de toutes leurs souscriptions ou d'une partie de ces dernières, mais elles sont trop punies de ce qu'elles ont fait. Pourquoi, parce que cette compagnie n'a pu prélever l'argent suffisant, perdrait-elle tout le montant qu'elle a dépensé dans cette entreprise ? Nous avons tous reconnu qu'il n'est pas opportun de construire cette voie ferrée.

M. CLANCY : Quand avons-nous fait cette découverte ?

L'honorable M. HAGGART: Le sentiment public, si je ne me trompe, considère qu'une entreprise de ce genre ne pourrait être un succès, au point de vue financier, et que le gouvernement n'aurait pas raison de fournir l'argent nécessaire au parachèvement de ce chemin de fer. J'insiste surtout sur l'obligation morale où nous sommes de faire quelque chose en faveur des personnes qui ont mis de l'argent dans cette entreprise, grâce aux déclarations de ce parlement, du ministre des Chemins de fer et Canaux, des ingéniers de ce dernier ministère qui sont les auteurs de cette mesure concernant cette entreprise qui à leur point de vue, devait être un succès financier. Reconnaissant qu'elles n'ont pas de recours par voie légale, elles s'adressent au parlement du Canada ; elles se trouvent sur le même pied que des douzaines d'autres personnes qu'on a remboursées des dépenses qu'elles avaient faites de bonne foi, comptant sur l'appui de l'Etat. Je crois que le ministre des Finances pourrait compter sur l'appui presque unanime du peuple du Canada, s'il prenait des mesures pour indemniser ceux qui ont perdu de l'argent dans cette entreprise. Je crois que cette dépense démontrant notre bonne foi, nous aiderait plus que tout notre actif même, à établir notre bonne réputation devant le monde entier.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) qui a fait, dans tous ses détails, l'historique de cette entreprise malheureuse. J'ai également suivi avec intérêt le discours de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui a discuté cette question d'une manière bien claire. Je crois que cette Chambre, constituant un corps respectable et honorable, devrait envisager cette affaire en se reconnaissant partie au contrat conclu avec les capitalistes anglais qui ont entrepris l'exécution du chemin de fer en question. Nous avons rempli avec sagesse notre part d'obligations, et ce n'est pas notre faute si cette entreprise n'a pas réussi. Cependant, on pourrait peut-être dire que nous avons empêché la compagnie de continuer ses travaux, par suite de cette disposition insérée dans la loi des chemins de fer. Je n'aimerais pas à risquer une opinion quant à l'opportunité de cette entreprise ; je puis dire, toutefois, que j'ai visité l'endroit où devait se construire ce chemin de fer ; je ne pourrai jamais comprendre comment un ingénieur a pu recommander une entreprise semblable.

Si j'avais dans le détroit de Northumberland, un navire en destination de Boston ou de New-York, j'aimerais mieux lui faire prendre la route de la mer que de l'embarquer sur un chemin de fer semblable, même s'il ne m'en coûtait rien. Les eaux tourmentées de la baie de Fundy auraient présenté beaucoup de difficultés au cours de ce voyage; mais cela n'est rien si l'on tient compte des dangers d'un chemin de fer construit de cette façon. Quoi qu'il en soit, cette entreprise est malheureuse, et, dans les circonstances, je crois que ce parlement devrait en honneur indemniser ceux qui ont subi des pertes, car un grand nombre de capitalistes anglais ont perdu beaucoup, par suite de l'impossibilité où s'est trouvée la compagnie d'exécuter ce projet. Cette obligation n'est peut-être pas stricte, au point de vue de la loi, mais elle l'est certainement au point de vue de la justice. Même si nous envisageons cette question au point de vue de la charité, je suis encore prêt à indemniser, non pas les courtiers, les avocats et les aventuriers, mais les personnes qui ont risqué leur argent dans cette entreprise. Si le gouvernement ne croit pas devoir rembourser le plein montant de ces pertes, alors je lui demanderais de laisser ces personnes exercer leur propre discrétion quant à la somme qu'elles croient juste et raisonnable de demander, dans les circonstances. Ce n'est pas une question de parti, puisque la gauche et la droite s'y trouvent concernées. En effet, si je ne me trompe, le gouvernement Mackenzie et le gouvernement conservateur qui l'a remplacé ont appuyé le projet en question. Lorsque la compagnie nous a demandé de prolonger la durée de sa charte, j'ai considéré, en ma qualité de membre de cette Chambre, que ce serait accomplir un acte de charité que de refuser cette demande et de ne pas exposer la compagnie à gaspiller encore plus d'argent dans cette entreprise. J'appuie fortement l'attitude prise par l'honorable député de Cumberland (M. Logan) et par d'autres membres de cette Chambre; j'espère que le gouvernement étudiera cette question et agira suivant les données de l'honneur et de la justice.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien de ne pouvoir aller aussi loin que l'ont fait certains députés qui ont appuyé les réclamations de cette compagnie;

à mon sens, ils font erreur dans leurs déclarations se rapportant aux circonstances qui ont accompagné la naissance de ce projet de chemin de fer. Je puis me tromper, mais je crois que mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) fait erreur en disant que certains membres du gouvernement actuel ont appuyé cette entreprise. Je ne me rappelle pas si la Chambre a voté sur cette question.

L'honorable M. TARTE : On a voté en 1891.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me souviens qu'un des membres du gouvernement actuel a fortement combattu ce projet et que M. Mackenzie lui-même l'a désapprouvé.

M. BARKER : Je me rappelle parfaitement avoir lu un écrit rédigé en termes très explicites et signé par sir Richard Cartwright.

Le MINISTRE DES FINANCES : En faveur de ce projet?

M. BARKER : Je le crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! non ; mon honorable ami se trompe du tout au tout, car sir Richard Cartwright a condamné cette entreprise dans les termes les plus rigoureux.

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crois que l'honorable député de Norfolk-sud fait erreur, quand il dit que, d'une manière générale, le gouvernement Mackenzie a approuvé ce projet de chemin de fer.

L'honorable M. TISDALE : Je crois que les libéraux d'alors ont appuyé ce projet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe. Ce projet n'a pas été élaboré lorsque M. Mackenzie était premier ministre.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre a peut-être raison——

Le MINISTRE DES FINANCES : On avait conçu le projet de construire un canal ; lorsqu'on constata que le coût de cet ouvrage serait très élevé, on abandonna cette idée. Mais je n'attache pas beaucoup d'importance à ce détail. Le gouvernement du Canada est une institution permanente ; si un gouvernement contracte une obligation au nom du pays, le gouvernement qui le remplace est obligé de remplir cette obligation. A mon avis, on ne peut dire ici que le gouvernement a manqué à la parole donnée, car les faits n'établissent pas cette allégation. On n'a pas dit que le gouvernement se trouvait lié par une obligation légale ; en effet, si tel eût été le cas, les intéressés se seraient adressés, depuis longtemps, aux tribunaux du pays. Je ne puis dire non plus avec le député de Cumberland, qu'il s'agit d'une dette d'honneur. Si l'on fait quelque chose pour ces actionnaires malheureux, ce ne sera pas parce qu'ils ont un droit légal, ni parce qu'il s'agit même d'une obligation morale, mais ce sera pour accomplir un acte de bienfaisance, et rien autre chose de plus——

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Dernièrement encore, il a été question de cette affaire. Je pourrais dire, avec vérité, je crois, que depuis quelques années, cette question a été continuellement agitée, et qu'on a multiplié les pas et les démarches auprès du gouvernement pour en arriver à un règlement. Il y a déjà vingt ans que l'idée de ce projet fut lancée dans le public, et dix ou douze ans se sont écoulés depuis que cette entreprise a dû être abandonnée. D'après la déclaration même de mon honorable ami de Cumberland, en 1892, on a demandé au gouvernement d'alors de remettre la compagnie dans l'état où elle se trouvait d'abord. Le gouvernement refusa de se rendre à cette demande et n'osa, jusqu'en 1896, s'adresser au parlement pour obtenir l'autorisation de se rendre à la requête des intéressés. Cette conduite s'explique par la raison que nous a indiquée l'honorable représentant de Norfolk-sud: les conservateurs et d'autres personnes étaient persuadés que ce projet n'était pas sage, qu'il fallait l'abandonner. Voilà en quel état était cette question lorsque le gouvernement actuel arriva au pouvoir en 1896. Les ministres décidèrent que, malgré tout ce qu'on aurait pu dire dans le passé en faveur de ce projet—je ne veux pas entrer dans tous ces détails—il était parfaitement admis, maintenant, par les hommes d'affaires, que cette entreprise n'offrait aucune garantie de réussite. C'est pourquoi ils décidèrent de ne pas renouveler la charte de la compagnie, afin d'empêcher le public de gaspiller de l'argent dans cette entreprise. Il ne restait plus à s'occuper que de la question de compensation, et depuis ce temps jusqu'à ce jour, on a en toutes occasions appelé l'attention du gouvernement sur ce sujet. Cependant, la somme mentionnée tout dernièrement encore par les auteurs de cette entreprise, comme compensation, était si considérable qu'elle dépassait toute limite raisonnable, et c'est pour cela que nous n'avons pas cru devoir soumettre cette question au parlement. Sans doute cette session n'eût pas été constitutionnelle, si mon ami si énergique qui représente la compagnie, n'avait pas jugé à propos d'insister pour obtenir cette compensation. Tout ce que je puis dire maintenant, c'est que la question est étudiée sérieusement par le gouvernement. L'agent des actionnaires anglais nous a soumis sa cause, et grâce à la discussion qui s'est faite ce soir, nous pourrons examiner toute cette affaire en pleine connaissance des faits.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Archives, $9,000.

M. MONK : Quelle est la raison de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle est due surtout au travail de transcription des documents se rapportant à l'histoire du Canada et qui se trouvent à la Bibliothèque Nationale, de Paris.

M. CLANCY : Quelle est la nature de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce travail des copistes, à Paris, se poursuit sans relâche et très activement. Cette année, on a copié un grand nombre de documents et, au cours du prochain exercice, cet ouvrage sera encore plus considérable. On a préparé une très longue liste des documents que nos fonctionnaires doivent copier.

M. CLANCY : Est-ce là la seule cause de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En très grande partie.

M. MONK : Quel est le fonctionnaire chargé de surveiller ce travail, à Paris ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Edouard Richard.

M. MONK : Quels sont ses appointements?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $1,600 par année, y compris les dépenses.

Préparation de la statistique criminelle, $1,800.

M. MONK : Quel est le nom du fonctionnaire qui fait exécuter ce travail ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. George Johnson.

Annuaire statistique, $3,200.

M. CLANCY : Quelle est la raison de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le crédit est de $1,000 plus élevé que celui de l'an dernier ; nous voulons imprimer un plus grand nombre d'exemplaires de cet ouvrage, pour répondre aux demandes qui nous arrivent de toutes parts.

Statistique générale, $3,200.

M. BELL : A quoi sera appliqué ce crédit?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certains employées, sous les ordres de M. Johnson, sont payés à même cette somme. On dépense quelquefois ce crédit, d'autres fois aussi cette somme ne nous est pas utile, cela dépend des exigences de ce service. Les fonctionnaires travaillent quelquefois à la préparation de statistiques particulières qui servent à compléter l'Annuaire statistique.

M. BELL : Emploie-t-on tout ce crédit aux fins que vient d'indiquer l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas toujours. L'an dernier, le montant voté n'a servi qu'à payer le travail dont je viens de parler.

M. BELL : A-t-on fait des recherches spéciales ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pas au cours de l'exercice courant.

M. CLANCY : Je voudrais demander à l'honorable ministre de l'Agriculture si une partie quelconque de ce crédit a servi à payer le coût de certaines recherches sur la valeur de la propriété immobilière. L'honorable ministre a retenu, pendant un certain temps, les services d'un M. Washington ; ce dernier devait travailler à la préparation de ce qu'on appelle " la statistique générale ". Où peut-on trouver le travail de M. Washington ? Le pays a-t-il enfin le rapport de cette longue et pénible enquête que ce monsieur a faite sur la valeur des immeubles dans les différentes provinces, ou bien son rapport a-t-il été mis de côté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le rapport se trouve sur le bureau de la Chambre. Il n'y a pas d'autre publication.

M. CLANCY : L'honorable ministre considère-t-il que le rapport de M. Washington a quelque valeur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : A quel usage mon honorable ami réserve-t-il ce travail ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On pourra s'en servir en temps opportun.

M. CLANCY : On a fortement soupçonné le ministre d'avoir eu l'intention de se servir de ce rapport pour des fins politiques, croyant que ce travail pouvait servir de brochure électorale. Après avoir pris conseil de quelques membres de cette Chambre, il s'est senti découragé, doutant si le travail de M. Washington pourrait servir aux fins qu'il se propose d'atteindre. Espère-t-il pouvoir être plus heureux plus tard? Combien a coûté ce rapport?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce travail était terminé avant la fin de l'exercice écoulé, et nous n'avons pas l'intention de renouveler cette dépense au cours du prochain exercice. Je n'ai pas les détails du montant dépensé de ce chef depuis deux ou trois années.

M. CLANCY : On a confié d'autres fonctions à M. Washington, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ignore.

M. CLANCY : Dans une circonstance précédente, l'honorable ministre ne savait pas non plus que ce M. Washington avait déjà rempli un certain emploi. Il a paru surpris lorsque M. Washington a déclaré, devant un

comité de la Chambre, l'an dernier, que le ministre avait déjà retenu ses services. M. Washington a pu rappeler à mon honorable ami certaines circonstances se rapportant à une conversation dont le résultat fut un voyage de M. Washington aux provinces maritimes.

La Chambre a cependant l'assurance que son rapport pourra être mis en vigueur tôt ou tard, et qu'on ne fera plus d'expériences dans l'intervalle.

M. LENNOX : C'est de la part d'un membre du gouvernement, manquer, je crois, de déférence envers le comité et envers le pays que de se contenter de répéter la réponse qui a été faite au sujet de ce rapport il y a quelque temps. Ce rapport a quelque valeur ou il n'en a pas. L'honorable ministre de l'Agriculture devrait le savoir, et il devrait savoir aussi si le gouvernement se propose de l'imprimer ou non. S'il en a l'intention, le ministre est obligé de le dire au comité en réponse à la demande qui lui en est faite par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy). Si ce n'est pas l'intention du gouvernement, le ministre devrait le dire. Pour ma part je proteste contre cette façon cavalière de traiter le comité; c'est comme si les membres seuls du gouvernement avaient le droit de parler dans cette Chambre. C'est trop d'impertinence et de plaisanterie à la fois dont souffrent et la dignité des ministres et la bourse du peuple.

M. CLANCY : Je désire appeler l'attention du ministre sur le nom de M. Hector Washington que je trouve dans ce rapport de l'auditeur général pour l'année 1902. On a payé à M. Washington la somme de $259 pour quatre-vingt-trois jours d'ouvrage à des travaux spéciaux de statistiques, du 1er janvier au 7 avril 1902. Je tiens à faire remarquer au ministre qu'il faisait erreur lorsqu'il a dit que M. Washington avait terminé ses travaux avec l'exercice financier que nous discutons.

Nous lui avions payé la somme de $700 ou $800 pour l'exercice financier de 1901, et il est du devoir du ministre de l'Agriculture de nous expliquer pourquoi on lui a payé cette somme supplémentaire, vu qu'il nous a dit que M. Washington a cessé ses travaux avant le commencement du présent exercice.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce que j'ai dit était absolument exact. L'exercice financier que nous discutons présentement est commencé du 1er juillet 1902, et le paiement que vient de mentionner l'honorable député a été fait à M. Washington avant le 1er juillet 1902. Il soldait le restant de ses travaux pendant l'exercice 1901-1902.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait que cela n'est pas une réponse. Il sait que ce sont les comptes de l'année précédente qu'un ministre est obligé d'expliquer. Le ministre croit-il réellement que la Chambre se préoccupe de connaître l'emploi des crédits que nous lui votons pour l'année courante. Il nous a dit bien clairement que M. Washington n'a pas travaillé pendant l'exercice financier pour lequel nous votons ces crédits. Mes observations se rapportent au rapport de l'auditeur général, et non aux crédits que nous votons présentement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que M. Washington n'avait pas fait de travaux pendant le présent exercice, et qu'il n'était pas engagé pour l'exercice financier prochain.

M. MONK : Est-il présentement à l'emploi du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'est pas employé au ministère de l'Agriculture, et je ne sache pas qu'il soit employé dans un autre ministère.

Aide aux sociétés d'agriculture, $7,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette somme est payée aux sociétés d'agriculture dans les Territoires du Nord-Ouest, par l'entremise du gouvernement provincial. Il y a plusieurs années que ce crédit apparaît au budget. Il est payé à chaque société qui fait un rapport au gouvernement. Chaque société reçoit de cette subvention une part proportionnelle au nombre de ses membres. Le soin d'établir cette part est laissé au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Dans les autres provinces, les sociétés d'agriculture sont subventionnées par les gouvernements provinciaux ; le gouvernement fénéral a donc cru devoir accorder cette subvention aux sociétés d'agriculture des Territoires pour les aider dans leurs travaux.

M. CLANCY : J'ai eu occasion, l'année dernière, et les années précédentes, de faire remarquer la modicité de la somme que l'on dépense pour cet objet. L'honorable ministre dit que ce crédit n'a pas varié depuis plusieurs années. Il faut que les sociétés d'agriculeure soient ou très maltraitées dans les Territoires ou que la population y porte très peu d'intérêt. Vu les grandes dépenses que le gouvernement fait partout, vu aussi le progrès et les développements extraordinaires de l'ouest, il me semble que le ministre doit expliquer à la Chambre pourquoi il ne donne pas plus à ces sociétés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les sociétés d'agriculture dans le Nord-Ouest n'ont pas augmenté en nombre, et la politique du ministère a tendu à centraliser et à fusionner ces sociétés. L'honorable député (M. Clancy) semble croire que nous ne dépensons pas assez en encouragements à l'agriculture dans les Territoires du Nord-Ouest. Mais dans les commencements, c'était la seule aide que le gouvernement accordait à l'agriculture dans les Territoires. Depuis ce temps-là, on a fait beaucoup d'autres choses ; on a aidé aux beurreries, aux

associations d'éleveurs de bestiaux, et on a envoyé des conférenciers faire des conférences aux comices des cercles agricoles dans toute l'étendue des Territoires. Les cultivateurs de ces endroits prétendent qu'il est mieux d'appliquer l'argent à ces choses qu'aux sociétés d'agriculture. Personne n'a demandé d'augmenter la subvention.

M. COCHRANE : Envoie-t-on au Nord-Ouest des conférenciers agricoles de l'Est ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On choisit les conférenciers qui doivent visiter les cercles agricoles de l'Ouest. On en envoie quelques-uns de l'est et d'autres sont pris dans les Territoires.

M. COCHRANE : Quels sont ceux que l'on a envoyés d'ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas la liste sous la main. Ces conférenciers sont payés sur un autre crédit, et lorsque nous y serons arrivés, je déposerai cette liste, si l'honorable député la désire. Ce sera le crédit pour le département du commissaire de l'agriculture, etc., et les stations agronomiques.

Pour la classification de tous les brevets canadiens et la préparation des dessins pour cette classification, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $2,500.

M. CLANCY : Pourquoi les mots " nonobstant les dispositions de l'acte du service civil " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces mots ont de tout temps fait partie de ce crédit. Il nous faut employer à ces travaux quelques personnes qui ne sont pas employées en conformité des dispositions de l'acte du service civil, c'est ce qui fait que ces mots sont nécessaires. Comme explication de la diminution de ce crédit de $7,000 à $2,500, je dirai qu'il y a déjà longtemps que ce travail de classification se poursuit, et un grand nombre de brevets en existence ont été classifiés ; conséquemment, on croit que $2,500 suffiront pour compléter le travail pendant le présent et le prochain exercices.

M. CLANCY : Devons-nous comprendre qu'il y a dans le ministère de l'Agriculture des commis qui ne sont pas permanents, comme il y en a dans les autres ministères ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En partie pour cette raison et en partie aussi parce que nous payons un supplément à l'examinateur des brevets auquel a été confiée la surveillance de cette classification dès le commencement, en raison de ses connaissances spéciales. Ce fonctionnaire reçoit ses appointements annuels comme commis de première classe, mais pendant les travaux de classification on lui paye un supplément, ce qui est en contravention de l'acte du service civil. Telle est la raison de ces mots nécessaires dans ce cas comme dans le cas des employés qui ne sont pas membres du service civil ou ne sont pas en conformité des dispositions de l'acte.

Stations de fumigation, $3,500.

M. CLANCY : Le pays a droit d'avoir des explications au sujet de ces stations ; le ministère se propose-t-il d'agrandir le cercle des opérations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous l'avons agrandi un peu. On a été obligé de tenir la station de la Colombie Anglaise en opération presque tout l'hiver, ce qui a entraîné une source de dépenses. Le nombre des visiteurs a augmenté, ce qui a donné plus de travail et nécessité un plus grand nombre d'employés. J'ai découvert de plus que le crédit de l'année ne suffirait pas pour payer toutes les dépenses. Il me faudra prendre environ $150 sur le crédit que je demande pour payer les arriérés, le reste sera pour les dépenses de l'année prochaine.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il dire au comité quel succès il obtient dans sa lutte contre les ravages du pou de San José, au moyen de la fulmigation des plants infectés à leur entrée au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministère de l'Agriculture n'a pas entrepris de faire disparaître le pou de San José du pays ; tout ce que ses fonctionnaires font c'est d'expliquer devant les différentes sociétés d'horticulture et d'agriculture les meilleurs moyens à prendre pour combattre cette peste. Le gouvernement provincial d'Ontario a essayé de la faire disparaître des endroits où elle exerçait ses ravages. Le travail du gouvernement fédéral consiste à en empêcher l'entrée au Canada.

Je ne crois pas que depuis l'adoption de l'acte que ce crédit nous permet de mettre en vigueur, il soit entré au Canada un seul plant attaqué du pou de San José. Je crois donc que nous pouvons nous féliciter d'avoir voté cette loi et du succès que les stations de fumigation ont obtenu. L'ouvrage a été fait de façon à remplir pleinement l'objet pour lequel le parlement a voté la loi.

M. E. D. SMITH : De quels pays viennent les plants que l'on soumet à la fumigation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des Etats-Unis surtout. Les Etats-Unis, l'Australie, le Japon et les Iles d'Hawaï sont les endroits mentionnés dans les règlements et dans le décret du Conseil, comme étant infestés de cette maladie, et dont il faut soumettre les plants à la fumigation.

M. SMITH : Déballe-t-on les plants aux stations de fumigation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, on les sort des boîtes, on les met dans une chambre hermétiquement fermée, on les soumet à la fumigation, on les remet dans les boîtes et on les expédie.

M. SMITH : A quels ports sont-ils fumigés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A Vancouver, Winnipeg, Windsor, Niagara, Saint-Jean, Qué., et Saint-Jean, N.-B.

M. SMITH : Alors les plants destinés à la Nouvelle-Ecosse doivent paser par Saint-Jean pour être fumigés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, c'est le seul port dans les provinces maritimes où il y a une station. En réalité, presque tous les plants importés dans la Nouvelle-Ecosse viennent des Etats-Unis. On a suggéré qu'un port devait être établi aussi dans la Nouvelle-Ecosse, mais après avoir examiné les conditions dans lesquelles se fait ce commerce, je n'ai pas cru que la quantité de plants importés justifiait cette dépense, car le plant vient tout aussi bon marché par le port de Saint-Jean.

Pour renouveler et améliorer les échantillons de l'exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, $3,000.

M. MONK : Que vous proposez-vous de faire pour restaurer la section du Canada?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'avoue que l'Institut impérial dans le moment est dans un état de transition un peu incertain. Les honorables députés savent sans doute que l'Institut impérial a été fondé lors du jubilé de Sa Majesté, sous la direction et le patronage de Son Altesse le Prince de Galles, à cette époque. L'Institut impérial de Londres a été établi dans le but d'offrir un moyen d'exposer les produits des colonies, et le Canada a été invité à souscrire pour y faire une exposition. C'était avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir. Le gouvernement d'alors a refusé et a renvoyé la question aux gouvernements provinciaux. La plupart de ces gouvernements sinon tous, ont contribué à l'établissement de l'Institut impérial. Ils n'ont pas cependant apporté au maintien de leurs sections respectives tout le soin désirable. Maintes fois, les visiteurs canadiens à Londres se sont plaints de l'état négligé dans lequel étaient les échantillons du Canada exposés à cet Institut. Le Haut-commissaire, lord Strathcona et Mont Royal, qui est un des directeurs de cet Institut, en même temps que le représentant du Canada dans le bureau de direction, a fait à plusieurs reprises des observations sur le mauvais état de l'exposition canadienne, peu digne de l'importance de notre pays et de ses ressources matérielles. Lorsque je suis passé en Angleterre, il y a quelques années, j'en suis venu à la même conclusion, et j'ai discuté la question avec lord Strathcona. J'ai pris sur moi de recommander à mes collègues de demander au parlement de voter une somme pour aider à l'établissement de cet institut. Mais, justement à cette époque, et peu de temps après que le premier crédit eut été voté, l'Institut impérial est tombé dans ce que je pourrais appeler un état de crise. Il s'est soutenu avec peine pendant quelques années. Nous avons cependant souscrit une certaine somme que nous avons dépensée à exposer de nouveaux échantillons, et à restaurer plusieurs autres qui y étaient déjà et que nous avons rendus ainsi plus attrayants. L'Institut est maintenant sous la surveillance de la chambre de commerce du gouvernement impérial. Tout récemment, lord Strathcona m'en a informé officiellement ; et il m'a fait connaître les méthodes d'après lesquelles l'Institut serait administré à l'avenir. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ces nouveaux arrangements, mais je comprends qu'ils tendront à augmenter beaucoup l'utilité de l'Institut impérial au point de vue commercial. Je crois donc qu'il est bon de continuer nos efforts pour faire de l'exposition canadienne à l'Institut une exposition en rapport avec l'importance de notre pays et avec l'intérêt que nous avons d'exposer nos produits au cœur de l'Empire. Je ne puis pas donner de détails sur l'emploi qui sera fait de ce crédit.

M. CLANCY : Je crois qu'en deux ou trois occasions précédentes, l'honorable ministre nous a fait des promesses aussi brillantes que celles qu'il vient de le faire. Il nous a dit que pendant quelques années, les échantillons exposés à l'Institut n'ont pas fait honneur au Canada, ni à ceux qui les exposaient. Si je ne me trompe pas, les provinces généralement ont cessé de contribuer au maintien de l'Institut impérial. On me dit que l'édifice est situé en dehors de la ville, et dans un quartier où les Canadiens n'aiment pas à aller à cause du voisinage. Or, il y a si longtemps que cet Institut est négligé, qu'il me semble que l'honorable ministre devrait l'abandonner. Quand je dis abandoner, ce n'est pas que je veuille refuser le crédit que l'on nous demande de voter, parce que c'est une très petite somme, mais je dis qu'on devrait abandonner l'institut parce que c'est une institution parfaitement inutile. L'honorable ministre voudrait-il dire au comité de quelle manière on a employé ces $3,000 chaque année. Qui dirige l'emploi de l'argent et à quelles fins l'emploie-t-on?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'avoue que le maintien de cet Institut a été longtemps dans un état de transition, mais cela était dû entièrement au retard qu'a subi le transfert de l'Institut de l'ancien bureau des directeurs à la chambre de commerce d'Angleterre. Tant que les nouveaux arrangements ne seront pas complétés, et que nous ne les connaîtrons pas, nous ne pouvons pas décider ce qu'il y aura à faire, au sujet de cette exposition.

Lorsque j'étais en Angleterre j'ai surtout insisté pour que l'Institut fut transporté dans la ville. Il est situé aujourd'hui à

Kensington-sud, loin de la ville, mais en partie sur mes instances et après un entretien avec lord Strathcona, les directeurs de l'Institut ont consenti à louer une partie d'un édifice dans la rue Cheap-est, au centre de la ville, où l'on pourra renouveler les échantillons de temps à autre sous les soins d'une personnne qui expliquera aux visiteurs la valeur des articles et leur donnera tous les renseignements nécessaires. Je me suis engagé au nom du Canada à contribuer cent louis pour payer le loyer de cet appartement, et nous avons payé cette somme depuis deux ans.

M. CLANCY : A même ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi ne rattacheriez-vous pas cette dépense au service d'immigration?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas de rapport avec l'immigration. Le but de l'Institut impérial est de favoriser le commerce.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a-t-il fait enlever les échantillons canadiens de l'Institut impérial?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Qu'y a-t-il à l'Institut impérial ? J'ai appris que tous les échantillons canadiens en avaient été enlevés. Personne n'y va.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député se trompe. Je ne sache pas que les échantillons canadiens aient été enlevés de l'Institut impérial.

M. HUGHES (Victoria) : Qu'a-t-il été fait alors, d'après le ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons pris des mesures pour faire dans la ville une exposition d'un caractère temporaire. Par exemple, on fera pendant deux ou trois semaines une exposition d'articles en conserves, et l'on y invitera ceux qui font le commerce de ces articles. On enlèvera ensuite les conserves, et l'on fera une exposition de volaille parée, ensuite une exposition de beurre et de fromage, puis une exposition de jambons et de bacon canadien, ou de tous autres produits qui pourront être exposés avec avantage, et appeler l'attention sur les ressources du Canada. Cela n'a jamais été fait à l'Institut impérial. Une exposition de ce genre aurait été sans effet, car l'Institut impérial ne convenait pas pour cela. Mais je suis certain que si nous pouvons faire dans la ville les arrangements dont je parle, que nous en obtiendrons de bons résultats. Nous avons été retardés par le transfert de l'Institut impérial de l'ancien bureau de direction à la Chambre de commerce. La discussion a duré deux ans, lorsque tout récemment, j'ai reçu de lord Strathcona avis que le transfert officiel avait été fait, mais je ne sais pas encore quelles sont les nouvelles dispositions que l'on a prises. Jusqu'à ce que nous les connaissions, nous ne pouvons pas arrêter de plans définitifs d'exposition.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il reçu de lord Strathcona un rapport concernant les plans adoptés par l'Institut ? L'honorable ministre comprend l'inutilité de voter de l'argent, non parce que nous ne voulons pas en voter, mais il me semble que c'est une perte d'argent et une perte de temps que d'avoir négligé cette question pendant aussi longtemps. L'honorable ministre peut-il nous dire le chiffre des contributions qui ont été faites à l'Institut impérial, et d'où sont venues ces contributions ? Nous payons aujourd'hui la somme de $3,000. La somme n'est pas assez forte, je le répète, pour que nous la refusions, mais s'il faut contribuer au maintien d'une institution de ce genre, il convient que nous puissions en retirer des avantages réels.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons payé cent louis sterling l'année dernière pour le loyer de l'appartement dans la ville. Nous sommes engagés, je crois, à payer la même somme cette année. Outre cela, après les expositions de Glasgow et de Wolverhampton, un grand nombre d'articles exposés dans ces expositions ont été transportés à l'Institut impérial. On les a nettoyés et restaurés de façon à ce qu'ils pussent être exposés à l'Institut impérial.

M. CLANCY : Quelles espèces de produits canadiens expose-t-on ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont principalement des minerais et des bois. Les produits agricoles n'étaient pas en assez bon état de conservation à la fin de ces expositions pour pouvoir être exposés à l'Institut impérial ; nous nous proposons d'envoyer d'ici les produits agricoles convenables. Je ne puis pas, cependant, rien conclure tant que je ne saurai pas quels arrangements la nouvelle direction veut faire. J'ai reçu, comme je l'ai dit déjà, de lord Strathcona la nouvelle du transfert officiel de l'Institut, et en même temps un aperçu de l'administration et de l'organisation sous la direction de la Chambre de commerce, mais aucun plan définitif relativement à l'exposition des échantillons mêmes. Il faudra que je lui écrive pour lui demander de nouveaux renseignements avant que nous puissions arrêter aucun plan.

M. CLANCY : Le ministre sait-il si d'autres états que le gouvernement du Canada ont contribué au maintien de cette institution ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les autres colonies, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique-sud et quelques autres petites dépendances exposent à l'Institut im-

périal et contribuent à son maintien. Nos provinces du Canada ont aussi contribué régulièrement tous les ans à l'entretien de leurs échantillons et au salaire payé au gardien canadien, M. Harrison Watson ; j'ai aussi, l'année dernière, augmenté légèrement ce salaire.

M. CLANCY : Ce n'est pas ce que j'ai demandé à l'honorable ministre. Je savais que les colonies s'étaient engagées à verser ces contributions, mais on a dit que ces contributions avaient graduellement diminué depuis quelques années. Le Canada fournit une petite somme depuis plusieurs années, mais le ministre peut-il nous dire quelles contributions les autres colonies ont fournies ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La contribution du Canada a été plus faible que celle des autres colonies, en comparaison de notre richesse et de notre importance. Parlant de mémoire, je puis dire que les contributions des provinces s'élèvent à quelque chose comme $2,500 par année.

M. MONK : Avons-nous à payer cette somme tous les ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne sommes engagés que pour cette année et cet engagement est conditionnel.

Lazaret de Tracadie, $5,500.

M. CLANCY : Cette institution rend-elle des services pour la valeur de cette somme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette institution est d'absolue nécessité. Elle a été établie avant la Confédération, et a été transférée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au gouvernement fédéral. Les malades qui sont présentement au nombre de vingt ne viennent pas seulement du Nouveau-Brunswick. C'est un fait curieux que le nombre des malades a peu varié depuis plusieurs années.

M. CLANCY : Les journaux ont dit qu'il y avait plusieurs Chinois au nombre des malades.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'il y ait ou qu'il y ait eu un seul chinois interné au lazaret de Tracadie. Il y a quelques chinois dans le lazaret de la Colombie Anglaise, mais ce lazaret n'est pas sous la dépendance de mon ministère. La plupart des malades de Tracadie viennent des provinces de l'est, mais l'ouest a fourni, je crois, deux ou trois lépreux.

M. CLANCY : N'est-ce pas le devoir de la province de prendre soin de ces lépreux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que le gouvernement fédéral soit obligé de recueillir des lépreux des provinces qui n'appartiennent pas au groupe des provinces maritimes. Je ne suis pas en mesure de parler d'une manière assurée du côté légal de la question.

Travaux publics—Loi sanitaire, $4,000.

M. CLANCY : Qu'est-ce que cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a quelques années le parlement a voté une loi pour protéger la santé des personnes employées à des travaux publics ; cette loi oblige les patrons à prendre les dispositions sanitaires propres à protéger la santé de leurs employés, spécialement dans les endroits où il n'existe pas d'organisation municipale. Nous avons nommé un inspecteur pour veiller à l'application de la loi, et son rapport est publié dans le rapport annuel du ministère de l'Agriculture.

M. CLANCY : Cette loi s'applique-t-elle seulement aux endroits où il n'y a pas d'organisation municipale ou provinciale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Autant que je puis me rappeler, je crois que l'acte peut s'appliquer aux municipalités dans les limites desquelles les travaillants ne vivent pas de la manière ordinaire, mais sous des tentes dressées aux endroits où ils travaillent.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il nous dire quelle somme a été votée l'année dernière, quelle somme on a dépensée et de quelle façon elle l'a été ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le sous-ministre me dit que nous avons dépensé $2,150 l'année dernière. Pendant l'exercice courant nous avons dépensé jusqu'au 1er juin, la somme de $2,233.

M. CLANCY : A quoi a-t-on employé cette somme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Entièrement pour payer les appointements et les frais de voyage de l'inspecteur, M. Charles Fisher, de Montréal. Ses bureaux sont à Montréal.

M. CLANCY : A-t-il fait un rapport ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son rapport est publié dans le rapport général du ministère de l'Agriculture, qui est déposé sur le bureau de la Chambre.

On fait rapport de quelques résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10 heures 55 du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 11 juin 1903.

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

### LE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU PACIFIQUE.

M. C. S. HYMAN (London) propose que l'ordre de la Chambre en comité sur le bill

(n° 64) constituant en corporation le chemin de fer du Grand Tronc du Pacifique soit rescindé, et le rapport renvoyé au comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, pour examen ultérieur.

Ce qui m'engage à faire cette motion c'est que le comité, tandis que le bill était sous sa considération, adopta l'amendement suivant :

Mais avant que la construction de la section de prairie soit commencée, le tracé devra en avoir été approuvé par l'Exécutif, et aucune partie de ce tracé ne sera éloignée de moins de trente milles du tracé ou de la voie principale d'aucun chemins de fer, si ce n'est pour des raisons spéciales qui devront être indiquées dans le décret du Conseil, à moins que l'Exécutif n'en ordonne autrement.

Cet amendement fut bien adopté par le comité, mais sa rédaction et le principe furent laissés à la discrétion du ministre des Chemins de fer et Canaux et de moi-même. Comme nous voyons qu'il est impossible d'amener les parties contestantes à se rencontrer et à s'entendre à ce sujet, nous pensons qu'il est raisonnable que le bill soit renvoyé au comité en vue de discuter cette disposition.

Le PREMIER MINISTRE : La motion est réservée jusqu'à demain.

On retitre la motion.

## REVISION DES REGLEMENTS.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) propose : Qu'il soit nommé un comité spécial de cette Chambre, pour conférer avec un comité semblable du Sénat, en vue de reviser la règle 51 de la Chambre des communes et la règle 49 du Sénat, et les faire concorder, avec autorisation de faire rapport au besoin ; et ledit comité se compose des membres suivants : Johnston (Cap-Breton), Lancaster, Turgeon, Wilson et l'auteur de la motion.

M. R. L. BORDEN : De quelles règles s'agit-il, et quelles modifications se propose-t-on d'y faire?

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (Texte): En réponse à l'honorable chef de l'oppotion, je dirai que l'on a constaté que les règles relatives aux annonces qui sont exigées par le parlement quant à la législation privée ne sont plus ce qu'elles devraient être. Le comité des ordres permanents en examinant les avis donnés dans les journaux à propos de bills privés, en est venu à la conclusion que la règle sur ce point devrait être changée. Les membres de ce comité croient par exemple, qu'il n'est pas nécessaire que ces avis soient donnés pendant un temps aussi long. De plus, ils ont constaté qu'il s'élevait une difficulté quand il s'agit d'un chemin de fer ou d'une compagnie quelconque dont les opérations s'étendent à plus d'un district. D'après la règle maintenant en vigueur, les annonces devraient être publiées dans chacun des comtés de ce district, tandis que l'on est d'avis qu'il suffirait de faire ces annonces dans un seul. Cette même difficulté a déjà appelé l'attention, et même un comité semblable fut nommé. C'est afin de régler définitivement ce point que l'on demande la nomination du comité mentionné dans cette proposition.

M. HYMAN.

## INSPECTION ET VENTE DES SEMENCES.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE demande permission de présenter le bill (n° 200) relatif à l'inspection et à la vente des semences.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il indiquer en quelques mots la nature de ce projet de loi?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par ce bill nous cherchons à corriger certains défauts, je dirais presque certains abus, qui se rattachent à la vente des semences. A la suite de plaintes et de rapports qui lui ont été adressés il y a quelque deux ans, le département a entrepris une enquête assez suivie au sujet de la vente des semences de plantes agricoles, spécialement dans notre pays.

Cette enquête a établi que beaucoup de la semence vendue ne vaut pas le prix qu'on en demande. Je ne dirai pas que ceux qui achètent ces semences sont fraudés, car je ne crois pas que le marchand ait le désir de frauder ; mais il est certain que dans bien des cas, par ignorance ou négligence, ces acheteurs n'obtiennent pas ce qu'ils pensent. Le mal a atteint de telles proportions dans notre pays qu'il devient nécessaire de réglementer ce commerce ; et c'est le but du projet de loi en question de formuler ces règlements. Une fois le bill imprimé et placé entre les mains des honorables députés, le moment sera plus favorable pour entrer dans des explications.

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

## INTERPELLATIONS.

### CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY (par M. Hackett) :

1. Le gouvernement a-t-il reçu quelque communication au sujet de la construction d'une nouvelle gare de chemin de fer à Charlottetown, I.P.-E., et du prolongement de la voie ferrée le long du rivage afin de donner plus de facilité pour le chargement ou le déchargement des navires ?
2. Quelles personnes ont adressé ces communications ou recommandations ?
3. Le gouvernement a-t-il choisi un emplacement pour la nouvelle gare ? Dans l'affirmative, où sera-t-elle située ?
4. Le gouvernement se propose-t-il de prolonger le chemin de fer le long du rivage ?
5. Le gouvernement a-t-il stipulé que la ville de Charlottetown devra fournir le droit de passage pour ce prolongement du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Oui.

2. La chambre de commerce, Charlottetown, Horace Haszard, D. A. Mackinnon. Pétition signée par le maire, des marchands et autres habitants de Charlottetown.

3. Non.

4. La question est à l'étude.

5. On est d'opinon que le droit de passage en vue du prolongement de la voie le long des quais devrait être accordé au chemin de fer à titre gratuit.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—SEMAPHORES.

M. HACKETT :

1. Le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-douard a-t-il défendu l'usage des sémaphores là où ils étaient précédemment en usage sur cette ligne ?

2. Dans l'affirmative, la disparition de ces lumières ne pourrait-elle pas être cause de quelque accident aux passages à niveau ?

3. Quelle est la méthode suivie sur les autres lignes ferrées de l'Etat en ce qui concerne ces lumières ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. A certaines stations, le long de la voie du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il a été donné ordre de ne pas allumer les sémaphores.

2. Il ne'st pas considéré probable que des accidents se produisent en conséquence de ce que les sémaphores ne sont pas allumés à ces stations.

3. Des lumières sont en usage à toutes les stations des chemins de fer de l'Etat où la chose est considérée nécessaire et où il semble que le trafic l'exige.

OFFICIERS DES CORPS PERMANENTS.

M. SMITH (Wentworth) :

Les officiers qui ont passé leurs examens pour nomination en vertu de l'ordre général n° 86, de 1896, et pour promotion, en vertu de l'ordre général 75, 1899, et dont le brevet comme capitaine a été retenu tant qu'ils n'ont pas passé leur examen de promotion, seront-ilstenus de subir un nouvel examen pour obtenir le grade de capitaine en pied, en vertu de l'ordre général n° 30, de 1903 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE (sir F. W. Borden) : La réponse suivant m'a été remise par l'adjudant général : Tous les officiers subalternes du corps permanent qui ont passé leurs examens pour nomination aux termes de l'ordre général n° 86, de 1896, seront tenus de subir un nouvel examen pour obtenir le grade de capitaine en pied, aux termes de l'ordre général n° 30, de 1903. S'ils avaient subi leurs examens aux termes de l'ordre général n° 75, de 1899, ils ne seraient pas tenus d'en subir de nouveaux, mais aucun ne l'a fait.

IMPRIMERIE DE L'ETAT.

M. CLARKE, par M. Taylor :

1. Les compositeurs à la machine linotype qui n'appartiennent pas aux unions typographiques sont-ils autorisés à travailler dans l'atelier de composition de l'imprimerie de l'Etat ? Et dans l'affirmative, combien de ces hommes y sont actuellement employés ?

2. Les demandes récemment formulées par les compositeurs de l'imprimerie de l'Etat pour une augmentation de salaires ont-elles été soumises pour rapport au fonctionnaire du département du Travail chargé de la question du juste salaire ? Dans l'affirmative, a-t-il fait un rapport favorable ou défavorable à ces demandes ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1. Les compositeurs à la machine linotype de l'Imprimerie de l'Etat sont tous membres de l'Union typographique.

2. Non ; l'Uuion typographique adopta une échelle des salaires sans en avoir conféré avec le gouvernement, et déclara qu'elle serait en vigueur à partir du premeir jour de juin. Dans ces circonstances, le gouvernement refusa de reconnaître le nouveau tarif, et la question ne fut pas déférée à l'inspecteur des salaires, du département du Travail.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—PONT DE HILLSBOROUGH.

M. HACKETT :

1. Le contrat ou convention entre le gouvernement du Canada et la province de l'Ile du Prince-Edouard, au sujet du pont de Hillborough, a-t-il été préparé dans le ministère des Chemins de fer et Canaux ?

2. Le coût de la préparation dudit contrat at--il été payé en entier par ladite province ?

3. Ladite province peut-elle être poursuivie pour dommages dans les cas d'accidents qui pourraient survenir aux avenues dudit pont ?

4. Permet-on aux voitures de traverser le pont lorsque des trains y passent ?

5. Dans la négative, quel temps doit s'écouler entre le passage des trains et la circulation des voitures ?

6. Le gouvernement provincial est-il tenu de voir à l'établissement et à l'entretien des avenues dudit pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Non, mais en consultation avec l'homme de loi du département.

2. Nous ne saurions dire ; toutefois, le gouvernement fédéral n'a rien payé.

3. Non.

4. Non.

6. Non.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET DEPENSES IMPUTABLES SUR LE CAPITAL.

M. BARKER :

1. Depuis le 1er juillet 1902, quelle est la date la plus récente à laquelle le ministre des Chemins de fer et Canaux a reçu des rapports provisoires des recettes et frais d'exploitation bruts du chemin de fer Intercolonial ?

2. D'après ces rapports, quelles ont été approximativement les recettes et frais d'exploitation bruts de ce chemin depuis le 1er juillet 1902 jusqu'à la date desdits rapports ?

3. Quelle somme a été dépensée pour l'Intercolonial sur le compte du capital depuis le 1er juillet 1902 jusqu'à la date du rapport le plus récent, et quelle est la date de ce rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Ie 30 avril 1903.

2. Recettes brutes pour les dix mois expirés le 30 avril 1903, $5,292,639.69. Frais d'exploitation pour les dix mois expirés le 30 avril 1903, $5,288,763.56.

3. Dépenses imputables sur le compte capital, depuis le 1er juillet 1902 au 30 avril 1903, $910,576.99.

## SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, le ministre du Commerce va-t-il nous faire part de ce que le gouvernement a pu faire relativement aux soumissions reçues pour le service rapide transatlantique ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas aujourd'hui.

## PORT DE MONTREAL.—AVANCES A LA COMMISSION DU PORT.

La Chambre se forme en comité sur la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de décréter ce qui suit :—

1. L'Exécutif pourra, de temps à autre, avancer et payer à la commission du port de Montréal, ci-après appelée (" la commission,") en sus des deniers que l'Exécutif est autorisé à lui avancer par le chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et par le chapitre 47 des Statuts de 1898, et par le chapitre 9 des Statuts de 1901, telles sommes de deniers, n'excédant pas en totalité la somme de trois millions de piastres, qui seront nécessaires pour permettre à la commission de construire les nouvelles installations de têtes de lignes qui sont nécessaires pour convenablement outiller le port de Montréal.

2. Aucune avance ne sera faite à moins que les plans, devis et cahiers de charges pour les travaux à faire par la commission, et pour lesquels l'argent à être ainsi avancé doit être dépensé, n'aient été d'abord soumis à l'Exécutif et approuvés par lui.

3. La commission devra, lorsque quelque avance lui sera faite, déposer entre les mains du ministre des Finances et receveur général, des obligations de la commission (lesquelles obligations la commission est par le présent autorisée à émettre) d'une valeur égale, au pair, à l'avance ainsi faite ; et les obligations ainsi émises devront être pour les sommes que le ministre des Finances et receveur général prescrira, et devront porter la date du jour que l'avance sera faite, et être remboursables dans les vingt-cinq ans de la date de leur émission ; et, dans l'intervalle, elles porteront intérêt au taux de trois pour cent par année, qui sera payable semestriellement le premier jour de juillet et le premier jour de janvier de chaque année.

M. BARKER.

4. Le principal et l'intérêt des sommes avancées à la commission en vertu du présent acte, seront payés par elle sur les revenus mentionnés à l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session), et constituerort une charge sur lesdits revenus de la même manière et au même degré que si les sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la commission aux termes dudit chapitre 10.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Par suite du progrès continu et très rapide du commerce de notre pays, la nécessité se fait sentir de meilleurs moyens de communication et de meilleures installations de tête de ligne à nos ports, particulièrement au port de Montréal par où passe une très forte proportion du trafic du Canada. Ces années dernières, nous sommes venus en aide au port de Montréal par le moyen d'avances à la commission du port, en vue de la mettre à même d'établir les installations requises. Dès 1896, il fut fait une avance de $2,000,000, destinée non seulement à pousser les travaux en voie d'exécution à ce moment mais aussi à solder certaines dettes. En 1898, il fut fait à la comision du port de Montréal une nouvelle avance de $2,000,000, et en 1901 encore une nouvelle avance de $1,000,000. De sorte que, par ces trois actes de 1896, 1898 et 1901, nous fûmes autorisés à faire en divers temps des avances au montant total de $5,000,000 ; dont partie à trois et demie pour cent, mais la dernière partie, à trois pour cent. Les sommes avancées par l'Etat en vertu de ces actes, jusqu'à récemment, s'élevaient à $3,450,000, dont $2,000,000, en vertu des premiers actes, à trois et demi pour cent, et $1,450,000, en vertu des actes plus récents, à trois pour cent. Il resterait donc aujourd'hui une somme de $1,550,000 à payer à la commission sur le montant que nous avions été autorisés à lui avancer. Toutefois, de cette somme il faut déduire le prix de certains contrats que la commission a accordés et de certains travaux qu'elle a en vue, ce qui laisse à peu près $294,000 qu'elle n'a pas encore appliqués à des travaux autorisés. En vertu de la résolution soumise aujourd'hui au comité, la commission aura à sa disposition cette somme de $294,000, résidu des anciens prêts une fois les contrats actuels payés, et elle recevra, en outre, $3,000,000. Les fins pour lesquelles on se propose de dépenser cet argent sont indiquées par les commissaires en la manière suivante :

### COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.
### ESTIMATION DES SOMMES REQUISES POUR EXECUTER LES TRAVAUX.

| | |
|---|---|
| Hangars à deux étages, en acier, y compris viaducs et rampes y conduisant, et les transbordeurs complets, sur les quais et jetées Alexandria, Roi-Edouard et Jacques-Cartier, sections 12, 13 et 17, couvrant une superficie de 642,195 pieds et donnant sur les deux étages une aire de 1,284,390 pieds carrés.... .... .... .. .. .. .. .. | $2,368,000 00 |

| | | |
|---|---|---|
| Pavage des quais :— | | |
| Jetées Alexandra, Roi-Edouard et Jacques-Cartier..... ....$ | 97,125 | |
| Quais reliant l'entrée du canal Lachine à la jetée Victoria.. .. .. .. .. .. .. | 246,925 | |
| Quai reliant la jetée Victoria à l'extrémité inférieure de la section 27.. .. .. .. .. .. | 242,835 | |
| | | 586,885 00 |
| Elévation du quai sur le côté sud-ouest du bassin de la Pointe du Moulin à Vent, en conformité des plans, devis et estimations approuvés par l'honorable ministre des Travaux publics.. .. .. .. .. .. .. | | 190,000 00 |
| Voies ferrées supplémentaires sur les quais reliant l'entrée du canal Lachine à l'extrémité inférieure de la section 27.. .. .. .. .. .. .. .. | | 79,000 00 |
| Grue flottante.... .. .. .. .. .. .. .. | | 50,000 00 |
| Nouveau remorqueur en acier.. .. .. | | 25,000 00 |
| Moins :— | | |
| Résidu de l'avance de $1,000,000 autorisée par l'Acte 1 Edouard VII, chapitre 9, 1901, une fois que le prix des contrats pour la construction de l'élévateur à grains, etc., aura été acquitté, $705,-543.50.. .. .. .. .. .. .. .. .. | | 294,456 50 |
| Montant requis approximativement.... .. .. .. .. ....$ | | 3,004,428 50 |

Ces sommes s'élèvent en tout à $3,298,885, dont $3,000,000 demandés par la présente résolution, et le reste, près de $300,000, précédemment accordé. Il n'est personne en cette Chambre, j'en suis sûr, qui mettra en doute l'empressement du ministère et du parlement à aider dans une mesure raisonnable ce grand port de Montréal à se pourvoir de ces installations. Je pourrais ajouter, peut-être, bien que cela ne soit aucunement nécessaire, que l'intérêt sur ces prêts a été par le passé invariablement et promptement payé par la commission du port de Montréal. En temps opportun, elle s'est acquittée de ses obligations, et elle nous représente maintenant que par suite du trafic grandissant du port, elle sera en mesure de s'acquitter des obligations plus lourdes que cette résolution implique. Comme je l'ai indiqué, les deux tiers de l'emprunt en perspective, plus de $2,000,000, doivent être appliqués à la construction de hangars en acier, et on estime que les sommes que l'on retirera de la location de ces hangars compenseront les frais de construction et mettront la commission à même de payer l'intérêt. Elle représente également, en ce qui regarde le reste de la dette, que le trafic croissant de Montréal la mettra en mesure de s'en acquitter aussi promptement qu'elle l'a fait dans le passé. Le trafic qui se fait sur les quais de Montréal n'est pas, on le conçoit, le trafic de Montréal seul, mais celui de tout le Dominion, et les frais qu'on en a exigés dans le passé ont permis à la commission de se faire un bon revenu et de s'acquitter de ses obligations. Avec l'accroissement que l'on constate dans les affaires, elle est persuadée qu'elle continuera à s'acquitter de ces obligations. Le ministère s'étant convaincu que ces représentations sont bien fondées et que la Chambre voit d'un bon œil le but qu'on se propose d'atteindre, présente cette résolution, qui demande qu'une somme additionnelle de $3,000,000 soit avancée à la commission du port de Montréal pour les fins mentionnées, aux mêmes conditions que les octrois des années précédentes.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il est certain que nous ne pouvons en rester où nous en sommes dans l'aménagement du port de Montréal ; mais que nous devons continuer les travaux que nous y avons commencés et qui, une fois terminés, auront coûté des sommes considérables. En dépit des détails que l'honorable ministre nous a fournis, je doute fort qu'il soit possible au moyen de cette somme de $3,000,000 de terminer complètement les travaux.

Mais ce que je désire signaler à l'attention du gouvernement et du comité, c'est la politique singulière que nous avons adoptée à l'égard du port de Montréal. Nous chargeons ce malheureux port d'une dette énorme. La commission, comme l'honorable ministre l'a dit, a toujours été prête à s'acquitter de ses obligations à l'échéance. J'estime qu'une fois ces $3,000,000 empruntés, le port de Montréal sera endetté de $10,-222,000 ; dans ces conditions, on ne conçoit guère que la commission fasse de Montréal un port florissant, et s'acquitte des intérêts, sans parler des sommes considérables qui seront requises annuellement pour l'entretien. S'il nous faut nous acquitter de ces obligations et maintenir les travaux du port une fois terminés, loin de pouvoir en faire un port libre, nous devrons établir un tarif qui nous placera dans une position d'infériorité à l'égard de tous les autres ports du continent américain.

L'intérêt sur cette somme de $10,222,000, lorsque nous l'aurons dépensé (et il nous faut voir à ce que les $3,000,000 que nous avançons en ce moment soient dépensés sans retard) s'élèvera à $351,000 par année.

Examinons quelle a été la situation dans ce port en ces trois ou quatre années dernières. En 1901, la dette du port de Montréal pour améliorations, provenant d'avances obtenues, de l'Etat, et en partie d'autres sources, s'élevait à $4,372,375 et portant intérêt à 3 et $\frac{7}{8}$ pour 100, je crois. L'intérêt annuel à verser était de $176,032, et nous avons dépensé pour l'entretien et les réparations $128,375, soit une dépense totale de $305,207; et nos recettes n'étaient que de $270,411. De sorte qu'en 1901, alors que nous n'étions endettés que de cette somme relativement petite nous avons eu un déficit de $34,000. Aujourd'hui, la dette du port de Montréal s'élève à $5,672,000, et nous sommes autorisés à emprunter encore, si je ne me trompe $1,550,000. C'est-à-dire que dans le moment actuel la commission est en mesure de s'en-

detter de $7,222,000. Parlant d'après une expérience restreinte, mais aussi d'après une étude attentive de la question, j'ai déclaré qu'il ne me paraissait guère possible même avec ces $3,000,000 mentionnés par le ministre, et le résidu de l'emprunt précédent, d'aménager complètement le port de Montréal, comme on se propose de le faire, en la manière la plus moderne. Je fixe à $12,000,000, au lieu de $10,222,000, la date que la commission devra contracter avant de pouvoir aménager le port d'une manière moderne ; et ce capital représente un intérêt annuel de $400,000.

Or, M. le président, il ne me paraît pas possible que le port de Montréal s'acquitte d'une telle somme. Il cesserait absolument d'être un port libre. Il faudrait se faire des recettes de toutes manières, par tous les moyens imaginables, et même alors, à moins que les taxes imposées ne fussent absolument exorbitantes, nous ne pourrions prélever toute cette somme de $400,000 par année, en vue de payer les intérêts sur les emprunts.

Ce que je désire faire observer au gouvernement, c'est que nous ne traitons pas Montréal en la manière que nous devrions, et que notre conduite à son égard ne cadre aucunement avec notre politique générale en matière de transports. Nous avons accordé des sommes considérables aux chemins de fer dans l'ouest. Nous avons aménagé, ou nous aménageons des ports sur les grands lacs à des frais considérables. La députation a admis que cet aménagement est nécessaire et que nous devons nous mettre en mesure de soutenir la concurrence de nos voisins des Etats-Unis en ces matières. Nous avons dépensé des millions pour améliorer la route du Saint-Laurent, afin de permettre au commerce de l'ouest de s'écouler par cette voie; et récemment nous avons supprimé les péages sur les canaux. Nous devrions nous efforcer, avec les avantages naturels dont nous disposons, de rendre les transports aussi faciles et économiques que possible, et d'aménager des ports pour les navires océaniques. On a dit, et avec beaucoup de raison, je pense, que le port de Montréal n'est pas outillé de manière à pouvoir manutentionner (si elles nous venaient) les marchandises de l'ouest que, dans l'ordre naturel, nous devrions recevoir.

On a dit maintes et maintes fois que s'il nous arrivait à Montréal de grandes quantités de grains, il se produirait bien vite un encombrement. Il me semble donc que la politique du gouvernement de faire des avances à la commission en vue de l'aménagement du port, toute généreuse qu'elle puisse être, n'est pas recommandable. Je ne saurais le répéter trop souvent, nous devrions, à partir de l'ouest, avoir une politique des transports nettement définie par le gouvernement. Nous votions hier une somme considérable pour un chemin de fer dans l'ouest ; et les honorables députés observeront qu'en dépit de l'insistance qu'y a mis le chef de l'opposition, nous n'avons pu nous faire dire par le gouvernement quel anneau de la chaîne, quel tronçon du réseau des voies de communication, ce chemin de fer va devenir ; et depuis que j'ai l'avantage de siéger ici, je n'ai jamais entendu une déclaration nette à cet égard, de la part du gouvernement. La raison c'est que le ministère ne saurait en arriver à une conclusion claire, économique sur cette grande question qui nous intéresse tant, sans s'exposer à mécontenter certaines localités. Pourtant, s'il est une question de plus d'importance encore que celle de la protection, dont nous avons tant discouru récemment en cette Chambre, c'est bien celle des transports. Et chose étrange, tandis que l'Etat, en vue, sans doute, de promouvoir l'accomplissement de ce grand dessein national, lorsque vous en venez au port de Montréal, vous adoptez une politique qui devra inévitablement, si je ne me trompe, créer des difficultés.

Si le gouvernement n'a pas l'intention de renoncer plus tard à sa réclamation contre la commission du port, il me semble que la banqueroute pour celle-ci est inévitable ; à moins que les commissaires ne taxent les expéditions, enlevant ainsi à ce port national son caractère libre. Ce n'est pas seulement le port de Montréal qui se trouve intéressé. Nos voies de communication commencent dans l'extrême ouest et aboutissent au continent d'Europe. Le système comprend plusieurs pièces. Montréal n'est pas le seul port océanique. Il y a le port important de Québec plus bas sur le fleuve ; et si nous devons avoir un port d'hiver, alors il nous faut trouver ce port sur la côte et nous préparer à l'aménager en la manière que nous trouvons nécessaire d'aménager aujourd'hui le port de Montréal. Ce n'est donc pas une question de clocher que je soulève, mais la question des transports sous un de ses aspects, et je ne crains pas de dire que s'il nous faut nous charger de cette nouvelle dette, nous ne réussirons jamais à payer les intérêts et il nous faudra déclarer banqueroute. Il me semble donc que le gouvernement devrait décider dès maintenant quel sera le caractère du port de Montréal ; et si cela doit nous coûter $10,000,000 ou $15,000,000, ou même $20,000,000, ou $25,000,000, comme cela a coûté pour aménager d'autres ports, nous devrions être prêts à supporter cette dépense, afin que les obligations très lourdes dont nous allons nous charger pour la construction de chemins de fer destinés à nous apporter les marchandises de l'ouest, donnent le plein résultat que nous avons droit d'attendre d'un tel placement. Il me semble que le ministère manque de franchise. Il ferait mieux, à mon avis, au lieu de dépenser des sommes importantes pour des quais en diverses parties du pays, de concentrer ses efforts sur deux ou trois ports, et de les mettre en mesure, sans taxer le trafic, de manutentionner les quantités considérables de marchandises qui devront être expédiées

de l'ouest, à moins que nous ne soyons bien déçus dans notre attente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains fort que le conseil de mon honorable ami de renoncer à construire des ports ailleurs et de concentrer toutes nos dépenses pour cette fin sur le port de Montréal, ne serait guère goûté de la généralité des membres de cette assemblée. Les inquiétudes de mon honorable ami au sujet de la banqueroute qui menacerait la commission du port de Montréal ne sont aucunement partagées par les commissaires. Il voudrait que ces sommes avancées par nous sous forme de prêt fussent accordées en pur don, et que les services rendus, dans notre plan, moyennant rémunération fussent gratuits. Voyons en quoi consisteront ces services. A peu près $1,000,000 seront affectés à la construction d'un élévateur. Or l'usage des élévateurs n'est gratuit nulle part ; pourquoi le serait-il à Montréal ? Ailleurs on impose une taxe raisonnable pour l'usage des élévateurs.

M. MONK : Cet usage n'est-il pas gratuit à Saint-Jean et Halifax ; ou du moins, la taxe imposée n'est-elle pas très minime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pense pas que l'usage des élévateurs soit gratuit nulle part.

Dans certains cas l'élévateur est la propriété du chemin de fer et la taxe pour l'usage de l'élévateur se trouve comprise dans le prix de transport; mais partout les élévateurs sont reconnus comme des commodités publiques pour l'usage desquelles une taxe peut raisonnablement être perçue. Il ne me semble aucunement déraisonnable d'exiger le paiement d'une taxe sur le grain pour usage de l'élévateur à Montréal. Des $3,000,000, $2,000,000 doivent être dépensés en entrepôts à Montréal, installations nécessaires pour la manutention du trafic. Or, l'usage des entrepôts n'est généralement pas accordé gratuitement ailleurs. Pourquoi le serait-il à Montréal ?

M. MONK : Parce que ce sont de simples hangars.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un hangar qui coûte $2,000,000, est un entrepôt très respectable. Les membres de la commission ne partagent pas les craintes de mon honorable ami. Ils reconnaissent que s'ils ont un entrepôt de deux millions de dollars, il n'est que raisonnable de demander à ceux qui s'en servent de payer une taxe légère; et ils sont convaincus que les recettes provenant de cette taxe légère leur permettra de s'acquitter de l'intérêt sur le prix. Ils sont convaincus que si ces hangars, qui devront coûter plus de $2,000,000, sont loués à des conditions peu onéreuses pour le commerce, les recettes provenant de cette location seront suffisantes pour permettre aux commissaires de payer l'intérêt sur le prix de construction. Si ceux qui utilisent les entrepôts ailleurs ont à payer un loyer, pourquoi ne paieraient-ils pas un loyer lorsqu'ils utilisent les entrepôts de Montréal ? En y réfléchissant, mon honorable ami se rendra compte que dans son désir de promouvoir les intérêts de la grande ville qu'il habite, il se montre un peu déraisonnable. Les commissaires du port de Montréal, qui ont étudié cette question avec soin, sont persuadés que le commerce grandissant du pays va les mettre à même de payer l'intérêt. Le gouvernement en avançant les fonds au taux peu élevé de trois pour cent, a certainement fait un acte qui sera apprécié; et à moins qu'on ne puisse établir que les impositions, telles que taxes pour l'utilisation des entrepôts et des élévateurs sont excessives, l'argumentation de mon honorable ami se réduit à peu de chose. Je ne pense pas que la population de Montréal soit assez déraisonnable pour demander qu'on lui assure l'usage gratuit des entrepôts et des élévateurs. En fournissant ces fonds à un taux peu élevé d'intérêt le ministère et le parlement continuent la politique inaugurée par nos prédécesseurs; et dans mon opinion la population de Montréal sera moins alarmée que mon honorable ami et mieux disposée à reconnaître la libéralité avec laquelle nous traitons ce grand port.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : La question soulevée par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a une plus grande portée que l'honorable ministre des Finances ne semble croire. Ce n'est pas une question qui intéresse Montréal seulement. Mon honorable ami n'ignore pas sans doute que l'année dernière le commerce du port de Montréal (exportations et importations) s'est élevé à la très forte somme de $191,000,0000, près de la moitié du commerce de tout le pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas la moitié, mais trente-cinq pour cent.

L'honorable M. TARTE : Disons trente-cinq pour cent; c'est déjà là un très fort montant. Mon honorable ami, s'il me permet de le dire en toute déférence, envisage les choses à un point de vue étroit. Il ne faut pas s'attendre, nous dit-il, à ce que Montréal ait l'usage gratuit des installations pour le service du port. Ce n'est pas Montréal qui demande cela, c'est le pays. Pourquoi mon honorable ami, il y a quelques semaines, a-t-il consenti à ce que les péages fussent abolis sur les canaux, cette année ? Pour l'excellente raison qu'il désirait aider à développer le trafic par les voies canadiennes. L'Etat est le propriétaire de ces canaux, sur lesquels nous avons dépensé à peu près $70,000,000. De plus, nous aménageons aux frais de l'Etat l'entrée de ces canaux; nous aménageons aux frais de l'Etat les ports sur nos lacs. Nous n'avons pas fait assez; faisons davantage. Mais pourquoi, je le demande, le ministre des Finances désire-t-il mettre fin au commerce de Montréal ?

Car c'est à quoi cela aboutit. Obtenir un emprunt, veut dire payer l'intérêt sur cet emprunt. Je suis sûr que mon honorable ami de Jacques-Cartier ne voulait pas nous donner à entendre que la commission du port de Montréal allait faire banqueroute. Il n'y a pas de crainte à cet égard. Mais la crainte et la crainte bien fondée, c'est que, si nous continuons à accumuler les obligations sur le port de Montréal, le commerce ne se dirige ailleurs. Mon honorable ami de Jacques-Cartier a parfaitement raison lorsqu'il dit que Montréal est traité autrement que tout autre port du pays. Le port de Québec commença par emprunter ; le trafic ne se présenta pas; le paiement de l'intérêt reste en souffrance, le port de Québec ne pouvant s'en acquitter. Je ne les blâme point de ne pas payer l'intérêt; le trafic ne leur fournit pas les moyens de le faire. Je serais bien prêt à dépenser plus d'argent dans Québec, si c'était nécessaire. Mais, sans vouloir blesser personne, je dis que c'est une politique étroite d'élever un mur autour du commerce de Montréal, importations et exportations. C'est justement ce que le ministre des Finances fait actuellement. Il a parlé de la commission du port J'ai eu de longues et fréquentes entrevues avec les membres de ce corps; et je sais que cette année ils étaient désireux de ne plus emprunter. Mais ils furent informés, officiellement ou autrement, qu'ils ne réussiraient pas à se procurer de l'argent. Plusieurs d'entre eux m'ont dit que c'est la raison pour laquelle ils durent accepter un prêt. A mon avis, ils se trompent. Je l'ai dit ailleurs, et je le répète ici: ils n'auraient pas dû contracter un emprunt; ils n'auraient pas dû consentir à le faire. S'ils avaient pris cette attitude, le gouvernement aurait été responsable du refus d'aménager le port aux frais de l'Etat comme il est tenu de le faire, non pas dans l'intérêt de Montréal, mais dans l'intérêt du pays tout entier. Il est inutile de parler longuement; c'est une question très claire. Les voies de communication du Canada vont-elles être utilisées pour le transport des marchandises canadiennes ? Si c'est ce que nous voulons, prenons les moyens d'y arriver, et un des moyens qu'il faudra adopter ce sera de rendre nos ports aussi libres que possible. Je partage l'opinion du ministre des Finances, qu'il ne faut pas s'attendre à ne rien payer pour l'usage des élévateurs et des quais. Mais il est un fait que mon honorable ami ne devra pas perdre de vue, c'est qu'à part l'intérêt sur la dette, il faut tenir compte d'une forte dépense pour l'entretien. Il sera toujours nécessaire de prélever des fonds pour cette fin. Dans mon humble opinion, le gouvernement devrait se charger du port de Montréal et s'en occuper comme d'un grand problème national. C'est ce que nous faisons pour notre système de canaux—Montréal, Québec, Saint-jean et Halifax devraient être des ports nationaux. De fait, nous en avons agi avec plusieurs d'entre eux, ou avec tous, partiellement de cette manière.

Le MINISTRE DES CHEMINS RE FER ET CANAUX : Pas tous.

L'honorable M. TARTE : Non, je dis partiellement, c'est le mot dont je me suis servi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que l'honorable député a dit, c'est que nous en avions agi avec tous partiellement comme s'ils étaient des ports nationaux. C'est ce que je nie.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami voudra-t-il dire quel port il excepte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS RE FER ET CANAUX : L'affirmation de l'honorable député est inexacte en ce qui regarde le port de Saint-Jean. Tout ce que le gouvernement a fait au port de Saint-Jean a été de fournir des installations de chemins de fer. En fait de construction de jetées et de quais, il n'a rien fait du tout.

L'honorable M. TARTE : A moins que mes yeux ne m'aient grandement trompé, j'ai vu au port de Saint-Jean des quais.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour chemins de fer.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami cherche à nous jeter de la poudre aux yeux, et d'une manière assez maladroite. Comment donc, il a dépensé lui-même plus de $2,000,000 à Saint-Jean en aménagements de quais, de hangars et d'élévateurs. Il a fait plus ; il a dépensé à Halifax une forte somme d'argent à des constructions pour lesquelles il n'y a pas de commerce. L'élévateur d'Halifax nous coûte une forte somme d'argent tous les ans et il n'y a pas de trafic pour le maintenir en activité.. Je consentis à la construction de ce bâtiment, parce que j'étais d'opinion alors, comme je le suis aujourd'hui, que le devoir du gouvernement est de devancer le commerce, non pas de se laisser traîner à sa suite. Je savais que le trafic ne se produirait pas à Halifax sur le champ. Mais cet élévateur à Halifax est une invitation au commerce. L'élévateur de mon honorable ami, à Saint-Jean, je pense, n'est pas non plus très occupé. Mais peu importe, l'aménagement est là ; je lui ai toujours donné mon appui pour la raison que j'ai dite : je suis favorable à l'aménagement complet et rapide de nos ports nationaux. Parlant à ce point de vue, je ne crains pas de dire que la politique actuelle du gouvernement est pernicieuse. Pourquoi ? Nous avons dépensé, comme je l'ai dit, $70,000,000 sur nos canaux. Nous allons dépenser millions sur millions en vue de nous assurer de nouvelles communications par chemins de fer. Où voulons-nous que ce trafic se porte ? Nous voulons qu'il prenne la route du Saint-Laurent. M. Hays, parlant en public ces jours derniers, disait, ce qui est parfaitement vrai, que nous établissons

des moyens de transport dans l'ouest, mais que nous ne faisons rien pour le dégorgeoir dans l'est. Le port de Montréal, outillé comme il l'est aujourd'hui ne peut disposer du trafic qui lui arrive. Si mon honorable ami nous faisait le plaisir de visiter notre port actuellement, il verrait que l'aménagement en est insuffisant. Ces jours derniers, il y avait cinquante grands steamers dans le port de Montréal. Nous développons, creusons, élargissons le fleuve Saint-Laurent ; nous l'éclairons de la manière la plus parfaite ; nous allons dépenser même plus d'argent que nous n'avons dépensé par le passé pour compléter tout le reste de notre aménagement. Pourtant, au point stratégique le plus important, nous élevons un mur de Chine contre le commerce. Une telle politique n'a pas de sens. Le gouvernement dont je faisais récemment partie comprenait mieux son rôle alors qu'il ne le comprend aujourd'hui car il agréa la proposition que je fis et qu'on met à exécution aujourd'hui, de compléter, aux frais de l'Etat, l'aménagement du port dans la partie est de Montréal. Et quel a été le résultat de cette politique sage que mes honorables amis adoptèrent avec moi dans le passé ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique a placé dans la partie est du port de Montréal ses vastes usines, où près de huit mille hommes sont employés. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, en vue des travaux qui s'exécutent à Montréal, a consenti à y construire un élévateur et des entrepôts. N'est-ce pas là la meilleure preuve que lorsqu'une fois nous entrons dans la voie du progrès, la récompense ne se fait pas attendre ?

Je suis très surpris de la déclaration faite par l'honorable ministre des Finances, il y a quelques instants. Il a dit que nous ne pouvions nous attendre à avoir des hangars à marchandises. Ce qu'il appelle hangars fait partie de l'aménagement nécessaire du port ; c'est ce qu'on trouve dans tous les ports du monde. Allez dans n'importe quel port bien aménagé ; vous verrez qu'un quai sans hangar ne compte pas ; il faut des entrepôts ; il faut le trafic ; il faut toutes les inventions modernes qui ont assuré le succès en matière commerciale de l'Allemagne, de la France, de l'Angleterre et des Etats-Unis. Nos voisins au sud de la ligne quarante-cinquième ont des ports magnifiquement aménagés. Pourquoi n'aurions-nous pas la même chose ? Nous avons perdu du trafic.

Une bonne partie de nos propres produits est transportée par voie des Etats-Unis. Une fois que le commerce s'est éloigné de nous, il est bien difficile de le faire revenir. Tout ce que nous avons à faire c'est d'offrir de meilleures conditions, un meilleur aménagement qu'aujourd'hui; d'offrir des conditions, un aménagement aussi avantageux que les autres pays. A moins que nous ne fassions en sorte d'accorder des taux aussi bas, d'assurer un aménagement aussi bon qu'il est possible, nous ne pouvons nous attendre à tirer grand bénéfice des dépenses que nous faisons maintenant. Le parlement fut invité hier à garantir pour trente ans un emprunt de $9,000,000 sur un chemin de fer dans l'ouest. Cette compagnie de chemin de fer ne dirigera pas son trafic vers le Saint-Laurent à moins que vous ne lui assuriez des conditions aussi avantageuses. Cette compagnie de chemin de fer traverse le Minnesota; Duluth est très rapproché; les voies des Etats-Unis sont à sa portée; et je le répète, si vous ne rendez pas la route du Saint-Laurent économique, commode et sûre, vous ne pouvez vous attendre à obtenir le trafic.

Après réflexion, les membres du cabinet admettront, je pense, que mes opinions en la matière sont justes. Ce n'est pas la première fois que je les exprime; car lorsque j'étais leur collègue, je les ai exprimés en conversation et au parlement. Lorsque j'étais ministre des Travaux publics, je cherchai à mettre ces opinions en pratique, et avec l'aide du très honorable premier ministre et de ses collègues, je réussis à faire entreprendre l'amélioration et l'aménagement de nos ports dans presque toutes les parties du pays. L'honorable député de Jacques-Cartier ne rend pas justice au gouvernement lorsqu'il dit, ou donne à entendre, que nous n'avons encore rien fait. Il n'est pas juste de parler ainsi. De grandes entreprises ne peuvent être exécutées en un jour; mais elles sont commencées et bien commencées. Le port de Montréal a été considérablement amélioré. J'ai obtenu du parlement un crédit de $1,000,000 pour le port de Québec. On est à aménager Trois-Rivières. Je me rendis à Saint-Jean, l'année dernière, à l'occasion d'une élection, et le ministre des Chemins de fer parlant de ma visite, déclara que j'étais un petit homme très agréable, et que j'étais venu dans les provinces maritimes en vue de la construction future de travaux publics. J'y allai à la demande de citoyens, de la Chambre de commerce, des marchands, pour constater quelles étaient les installations requises. Je n'hésite pas à déclarer que le gouvernement devrait aménager à ses frais le port de Saint-Jean plus complètement qu'il ne l'a été jusqu'aujourd'hui. L'aménagement là-bas est insuffisant. Le gouvernement aide dans une certaine mesure à l'amélioration du port, en accordant, comme nous l'avons fait il y a quelque temps, une garantie de trois pour cent d'intérêt à une compagnie particulière pour la construction d'une cale de radoub. Mais ce n'est pas là tout ce que je voudrais lui voir faire. L'Etat devrait aménager ces ports à ses frais. Le ministre des Travaux publics devrait se charger de ces ports nationaux. Lorsque j'étais ministre, je fus souvent accusé de vouloir monopoliser les choses à mon profit. On ne saurait m'accuser de cela aujourd'hui. Il n'est pas à craindre que je sois ministre de sitôt; je suis donc très désintéressé lorsque je dis que

c'est là la politique nationale par excellence qui devrait être adoptée par notre gouvernement. Quel que soit le ministre des Travaux publics, quel qu'il fût. En conséquence, je prie instamment le ministère de réfléchir à deux fois sur l'attitude qu'il prend aujourd'hui. Il est trop tard, je le conçois bien, pour revenir sur les mesures prises en ce qui regarde le port de Montréal. Toutefois, l'adoption de ces mesures mêmes a été un retour en arrière. Car il avait été décidé d'exécuter aux frais de l'Etat partie des améliorations qui sont à se faire actuellement dans le port de Montréal; et c'était là la sanction du principe qu'à l'avenir le port de Montréal serait mis sur le même pied que Port-Colborne, que Parry-Sound, que Fort-William et Québec. Je ne me plains pas de ce qu'on fait pour ces endroits; j'en suis heureux. Je désire seulement rappeler à la Chambre et au pays que Montréal est le port le plus important. C'est assurément le port le plus grand, et par suite il a bien besoin que nous l'aidions. Me réservant le droit, M. le président, de reprendre le même sujet plus tard, je n'en dirai pas davantage pour le moment.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai prêté une oreille attentive aux discours de mes honorables amis de Jacques-Cartier (M. Monk) et de Sainte-Marie (M. Tarte) en vue de me rendre compte exactement de leur attitude au sujet de la résolution actuellement soumise au comité. La seule conclusion que j'aie pu tirer, c'est qu'ils ne s'opposent pas à l'adoption de cette résolution d'une manière particulière; mais ils sont d'opinion que le port de Montréal n'est pas traité avec justice, n'est pas traité, si je me suis bien rendu compte du sens de leurs paroles, aussi bien que d'autres ports par tout le pays. Cette prétention est en désaccord avec les faits. Ces années dernières, le parlement a fait beaucoup pour développer le port de Montréal. Ce port ne donne pas sur l'océan, et en vue d'en faire un des grands ports nationaux du Dominion, on ne pouvait le traiter en la même manière que les autres. Il ne faudrait pas non plus laisser croire au public que les citoyens de Montréal ont fait pour le développement et l'aménagement de leur port plus que les citoyens d'aucune autre localité du pays, grande ou petite. Si mon honorable ami fait la comparaison, il verra que dans beaucoup de petits centres sur les lacs ou sur l'océan, les municipalités elles-mêmes ont pris l'initiative et ont contribué en vue de l'aménagement de leur port des sommes plus considérables que la grande ville de Montréal. Ce que j'en dis est simplement pour montrer qu'on se trompe en affirmant que le port de Montréal n'est pas traité avec justice, n'est pas traité aussi bien que d'autres ports. Quant à l'assertion de mon honorable ami que la commission du port va faire banqueroute si on lui demande de payer l'intérêt sur les avances faites dans le passé et sur celles qu'on se propose maintenant de faire, il ne me paraît y avoir aucun danger à cet égard. Comme l'a dit mon honorable ami le ministre des Finances, les commissaires du port ne sont pas de cet avis; car ils ont demandé qu'on leur fit cette avance, et ils ont montré par le chiffre de leurs recettes dans le passé et le chiffre des recettes qu'ils comptent avoir à l'avenir qu'il leur sera très facile de payer l'intérêt à la fois sur les sommes déjà avancées et sur les $3,000,000, tout en réservant à peu près $100,000 pour l'entretien des travaux placés sous leur direction.

Quant au traitement auquel le port de Montréal a été soumis dans le passé, je constate par les livres du ministère qu'on a dépensé plus de $13,000,000 pour le port de Montréal. De cette somme le parlement du Canada a contribué plus de $8,000,000.

L'honorable M. TARTE : Au moyen d'emprunts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas au moyen d'emprunts. Il a consacré un peu plus de $8,000,000 pour creuser le chenal et améliorer le port. Mon honorable ami prétend-il qu'il n'est pas nécessaire d'améliorer le chenal ?

L'honorable M. TARTE : Je prétends que l'amélioration du chenal n'est pas plus nécessaire que le creusement des canaux au progrès du commerce du pays. Pourquoi n'imputez-vous pas au port de Montréal le coût des canaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le commerce aurait pu se diriger vers d'autres ports. A entendre ceux qui parlent de Montréal, on croirait que les citoyens de cette ville ont été mis à contribution pour payer ces dépenses et l'intérêt sur cet emprunt.

M. MONK : Ils en paient une grande partie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas mon opinion. Je ne crois pas qu'aucun d'eux paie ces dépenses, sauf ceux qui contribuent au commerce du pays. Les importateurs et les exportateurs paient les redevances qui servent au service de l'intérêt sur ces emprunts. En ce qui a trait à cette forte dépense, je crois qu'on peut à bon droit la mettre au compte du port de Montréal. On dira peut-être que c'est un port national, que son agrandissement est d'intérêt public, mais on peut en dire autant, toute proportion gardée, de n'importe quel port ou chenal du pays qui est d'un intérêt général pour le commerce canadien.

Si je fais cette observation c'est qu'il m'a semblé qu'on désirait donner à la Chambre et au pays une fausse notion de la si-

tuation actuelle en ce qui concerne les améliorations qui ont été exécutées et qui s'exécutent encore dans le port de Montréal. Quelle que soit à l'avenir la politique de l'administration relativement à ce port, nous ne somme pas prêts à dire que tous les ports canadiens, grands et petits, seront des ports libres. Ainsi que le faisait observer mon honorable ami, le ministre des Finances, la question des moyens à prendre afin de diminuer les redevances perçues dans ces ports sur les marchandises reçues ou livrées peut mériter considération ; mais, quant aux avantages généraux dont profitent ceux qui se servent des élévateurs, des entrepôts, des hangars et autre travaux construits avec les deniers publics, je crois que la simple justice exige que ceux qui jouissent de ces avantages contribuent quelque chose en retour. A tout événement dans l'intervalle, le gouvernement continuera à tenir la même ligne de conduite. Comme le dit mon honorable ami, il se peut que le port de Montréal ne soit pas suffisamment outillé pour le trafic qui s'y fera, mais les avances faites dans le passé et le prêt libéral d'aujourd'hui mettront ce port plus en état qu'il ne l'est maintenant d'accommoder ce trafic, pourvu que l'argent soit bien employé. Nous espérons tous que le développement du commerce canadien dans le port de Montréal sera assez considérable pour nécessiter d'autres améliorations et des installations plus spacieuses. Lorsque ce temps viendra, la Chambre, je n'en doute pas, accueillera favorablement toute proposition légitime tendant à la poursuite des travaux d'améliorations. Lorsque ces travaux projetés seront terminés à l'aide de l'argent que procurera cet emprunt, nous aurons beaucoup contribué à faire du port de Montréal ce qu'il doit être, au dire de mon honorable ami—un grand port national.

Dans les discours prononcés dans une circonstance semblable, il est question des moyens de transport en général. Je prête toujours une oreille attentive aux recommandations pratiques qui sont faites. Il est facile d'élevr la voix dans cette Chambre ou à la tribune politique et de discourir sur l'importance du problème des moyens de transport, mais ce qu'il nous faut ce sont des conseils pratiques touchant la meilleure ligne de conduite à adopter. Pour ma part, je n'ai pas de plus grand désir actuellement que celui d'obtenir des renseignements pratiques et d'entendre des recommandations utiles qui pourront être suivies dans l'intérêt public, au lieu des dissertations académiques auxquelles on se livre dans les assemblées populaires ainsi que dans cette enceinte.

M. ROBERT BICKERDIKE (Montréal, Saint-Laurent) : M. le président, je puis dire que j'approuve une grande partie des observations que les représentants de Jacques-Cartier (M. Monk) et de la division Sainte-Marie de Montréal (l'honorable M. Tarte) ont faites touchant le projet de faire de Montréal un port national libre. Aujourd'hui, cependant, il nous faut poursuivre les améliorations entreprises il y a quelques années. Il n'y a pas d'autre moyen de le faire que d'emprunter ces $3,000,000 et nous ne pouvons pas les emprunter sans payer l'intérêt.

Si le gouvernement avait pu nous fournir cet argent sans exiger l'intérêt, j'aurais été très satisfait; mais telle n'est pas présentement la politique ministérielle et je ne crois pas non plus que le gouvernement précédent ait entretenu ce projet. J'avoue que le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) ne nous rend guère justice, lorsqu'il impute sur le compte de Montréal le coût des travaux exécutés dans le chenal du lac Saint-Pierre. Selon moi, il n'y a pas plus lieu d'imputer sur le compte de la ville de Montréal les travaux du chenal du lac Saint-Pierre que d'imputer sur le compte de la ville de Toronto les travaux du canal Welland. Tous deux sont des travaux de canalisation. Pour parler ainsi, je m'appuie sur une excellente autorité, celle de l'homme d'Etat disparu que nous tenions tous en si haute estime, l'honorable Alexander Mackenzie. Les canaux de ce pays, disait-il, ne doivent pas être imputés sur le compte d'une partie du pays en particulier, mais sur le compte de tout le pays qui en retire des avantages.

Le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal reproche au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) son peu de largeur de vue dans les questions qui intéressent la ville de Montréal. Je ne le prendrai pas à partie pour cette allégation ; je suis cependant surpris que l'honorable député, lorsqu'il était ministre des Travaux publics, n'ait pas gagné le ministre des Finances à la cause de Montréal. C'était le bon temps d'exercer son influence. Non seulement l'honorable député était ministre des Travaux publics, mais si la rumeur dit vrai, il était également le maître de l'administration et à ce titre, il aurait dû exiger que le gouvernement rendît justice à Montréal. Je crois que justice ne lui a pas été rendue. Selon moi, aucun gouvernement n'a rempli son devoir envers cette ville. De fait, jusqu'ici pas un seul dollar des deniers publics n'a été dépensé dans le port de Montréal sans que nous ayons payé l'intérêt. Il est vrai que l'ancien ministre des Travaux publics a commencé, et que le gouvernement continue la construction d'une partie du port aux frais de l'Etat. Mais ces travaux ne s'exécutent pas réellement dans la ville de Montréal, l'honorable député de la division Sainte-Marie ne l'ignore pas. C'est une excellente entreprise que le gouvernement exécute et nous n'avons rien à objecter. Les commissaires du port ne se proposent pas d'augmenter les droits. Nul ne sait mieux que le représentant de Jacques-Cartier ou le député de la division Sainte-Marie que depuis deux ou trois ans les droits du port ont été diminués de 20 à 25 pour 100.

M. MONK : Il serait impossible de les augmenter.

M. BICKERDIKE : A cette époque, le député de la division Sainte-Marie fut consulté à ce sujet. Il crut que la réduction n'était pas suffisante et nous avons diminué les droits jusqu'à 40 pour 100. Il est impossible de les abaisser davantage. Notre intention est de faire payer les compagnies de navigation maritime et elles y consentent volontiers, pourvu que nous leur donnions des hangars en acier à deux étages qui leur permettront de réduire les dépenses actuelles qu'entraîne leur trafic. Nous savons tous que le port de Montréal est très encombré et que les marchandises sont dispersées sur les quais. Nous leur fournirons d'excellents entrepôts d'enmagasinage et les intéressés en retour consentiront à payer l'intérêt de l'emprunt. Par conséquent, si les hangars nous coûtent $2,000,000, ils rapporteront un égal montant.

Je n'admets pas ce que dit mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) quand il déclare que le port de Montréal est aujourd'hui insolvable. Le port a toujours payé jusqu'au dernier dollar l'intérêt sur les avances qui lui ont été faites et je crois que, si la faillite menaçait le port de Montréal, les citoyens de cette ville lui portent assez d'intérêt pour détourner ce danger. Je crois que l'heure approche où, non seulement, le port de Montréal, mais tous les ports du Dominion, principalement ceux du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique seront libres. Les ports doivent être libres, si le Canada doit lutter victorieusement avec les Etats-Unis. Cela est indubitable, et le gouvernement, je le crois, en arrivera à cette conclusion. Il s'en aperçoit déjà, mais il n'est probablement pas prêt à prendre cette décision, de même qu'il y a une foule de choses qu'il voudrait faire sans doute, sans pouvoir les exécuter présentement. Mais, j'espère que l'an prochain, le gouvernement prendra possession du port de Montréal et se chargera de sa dette. J'espère qu'il en fera autant pour Trois-Rivières, Sorel et Québec. La seule manière de mettre les ports du Canada sur le même pied que ceux des Etats-Unis, c'est d'en faire des ports libres et de débarrasser autant que possible le commerce du pays de toute entrave. Quant à l'élévateur, j'espère qu'il rapportera ce qu'il aura coûté, dès qu'il sera exploité. Notre dette sera alors de $10,000,000 à $11,000,000, mais j'avoue franchement que cette somme ne suffira pas à terminer les travaux du port. D'après les calculs les plus serrés que je puisse faire, il faudra $12,000,000 pour mettre le port de Montréal sur un bon pied. Puisque le gouvernement ne voit pas jour de faire de Montréal un port libre, il pourrait diminuer l'intérêt et si la dette était de $12,000,000 et portait intérêt à 2½ pour 100 il serait facile de prélever les fonds nécessaires.

Voici une autre chose que le gouvernement pourrait faire, il pourrait au moins rembourser à la ville de Montréal et aux commissaires du port l'argent qu'il leur doit. L'exministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) n'ignore pas que le gouvernement doit à la commission du port près de $2,000,000, l'ancienne dette résultant des travaux exécutés dans le lac Saint-Pierre et qui fut imputée sur le compte des commissaires du port. J'espère qu'avant longtemps le gouvernement acquittera cette dette légitime.

L'honorable J. I. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : L'honorable député a commencé par dire que j'aurais dû, pendant la durée de mes fonctions, obtenir d'abord de l'Etat une somme d'argent en faveur du port de Montréal; cependant, comme il connaissait bien ce qui en était, force lui a été de se reprendre et d'ajouter que le gouvernement a fait exécuter à ses frais des travaux à Montréal bien que, dit-il, ces travaux n'aient pas été faits dans le port de Montréal proprement dit. Eh bien, le port de Montréal ne forme qu'un seul tout.

M. BICKERDIKE : J'ai dit que ces travaux n'ont pas été exécutés dans la ville de Montréal.

L'honorable M. TARTE : L'honorable député s'est servi des expressions mêmes que je rapporte.

M. BICKERDIKE : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

L'honorable M. TARTE : J'accepte la rectification de l'honorable député. Mon honorable ami (M. Bickerdike), qui est un commissaire du port, sait qu'aujourd'hui il se fait dans la partie est du port un trafic considérable. Pendant que j'étais ministre, j'ai eu l'honneur de faire admettre par mes collègues le principe que le port de Montréal, à titre de port national, devait être désormais outillé aux frais de l'Etat. Les travaux furent entrepris et mon honorable ami exprime l'espoir que le gouvernement reconnaîtra ouvertement cette doctrine, l'an prochain. Je le souhaite. L'honorable député a jugé à propos de faire remarquer que j'étais censé être le maître de l'administration. Ma foi ! les événements ne l'ont pas prouvé.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : Certes, il est vrai qu'un chef de cabinet ne juge pas toujours les discours de ses collègues aussi sévèrement que le premier ministre du Canada a jugé les miens.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : J'ai sur mon pupitre un discours très important prononcé hier dans la Chambre des communes, en Angleterre, dans lequel M. Balfour déclare clairement qu'il ne désire pas reprendre ses collègues aussi vertement que certaines personnes s'y attendent. Je n'étais pas le

maître de l'administration, mais j'ai voulu être le maître de mes opinions.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. TARTE : J'ai cru que que nous devions faire tous nos efforts pour favoriser les progrès du commerce canadien en le faisant passer par des voies nationales. Je me suis efforcé d'atteindre ce but. Néanmoins, si l'an prochain le gouvernement nous proposait une politique mieux adaptée à nos desseins, je serais le premier à l'applaudir. L'honorable représentant de la division Saint-Laurent sait parfaitement que ces $3,000,000 ne suffiront pas à outiller le port de Montréal et qu'il faudra dépenser une somme beaucoup plus forte. A quoi bon cacher la vérité ? Qu'est-ce que $10,000,000 pour un grand port national ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Doit-on percevoir des droits et des redevances pour les travaux qui s'exécutent dans le port en dehors de Montréal ?

L'honorable M. TARTE : Oui. Après m'être entendu avec mes collègues, j'ai déclaré à la Chambre que ces travaux une fois terminés seraient mis sur le même pied que les autres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela a été décidé.

L'honorable M. TARTE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, comment le port s'en trouve-t-il mieux ?

L'honorable M. TARTE : Les commissaires du port ne paient pas l'intérêt sur cette somme; c'est le premier pas fait vers la diminution des droits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourtant, vous continuez à percevoir les droits de port ?

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami ne parle pas sérieusement. Lorsque le Trésor public donne $2,000,000, les commissaires du port n'ont pas à payer l'intérêt sur cette somme et c'est autant de moins à imputer sur le compte du port de Montréal. Assurément, l'honorable ministre n'a pas réfléchi. Je vais essayer de me faire comprendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous aurez de la difficulté.

L'honorable M. TARTE : Voici la différence : lorsque l'argent n'est pas emprunté nous n'avons pas d'intérêt à payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand l'honorable député dit : " Nous n'avons pas d'intérêt à payer ", à qui s'applique le mot " nous ".

L'honorable M. TARTE : Au pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le pays paie l'intérêt dans un cas comme dans l'autre.

L'honorable M. TARTE : Je parle à titre de membre du parlement du Canada ayant à cœur le développement du commerce canadien par les voies nationales. Pourquoi avons-nous dépensé environ $20,000,000 pour l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas de cela.

L'honorable M. TARTE : Oui ; c'est la même chose. Parce que nous espérons que la commerce augmentera. Pourquoi nous demande-t-on de garantir le paiement de millions et de millions de dollars en faveur des compagnies de chemins de fer, si ce n'est pour développer le commerce ? Le port de Montréal, pour la première raison, devrait être mis sur le même pied que les voies ferrées. Il me semble que mon attitude est la bonne. Cette année, nous avons des canaux libres. Quand je dis ' nous avons ', je parle à titre de membre du parlement, car celui-ci a été unanime sur cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question ? Je ne l'ai pas encore compris. Aura-t-il l'obligeance de me signaler où est l'avantage pour le port de Montréal entre payer des droits et des redevances pour des travaux qui ne sont pas sous la surveillance des commissaires du port et payer les mêmes droits et redevances pour des travaux sur lesquels les commissaires ont la haute main ?

L'honorable M. TARTE : La réponse me paraît facile. Ce que j'ai voulu faire comprendre à mes collègues et ce que je croyais avoir réussi à leur faire comprendre, c'est qu'il fallait rendre le port de Montréal aussi libre qu'il était possible de le faire. Or, en construisant, aux frais de l'Etat, une partie des travaux d'amélioration qui s'exécutent actuellement, les commissaires du port, n'ayant pas à emprunter, n'ont pas d'intérêt à payer.

Le pays fournit les fonds, et c'est autant d'intérêt de moins à payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui paierait l'intérêt ?

L'honorable M. TARTE : Voilà un autre petit hareng que mon honorable ami traîne en travers de la piste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au lieu d'être un petit hareng, je crois que c'est plutôt une baleine.

L'honorable M. TARTE : Je manque peut-être de pénétration, mais je ne saisis pas le piquant de cette réponse. Sérieusement parlant, quand j'avais l'honneur d'avoir mon honorable ami comme collègue, j'ai cherché à faire comprendre au gouvernement et au pays la nécessité de fournir des moyens de transport à aussi bon compte que possible. C'est pourquoi je me suis toujours fait un plaisir d'aider mes amis des provinces maritimes à obtenir ce dont cette partie du

pays avait besoin. C'est pourquoi d'une extrémité à l'autre du pays j'ai prêché cette doctrine des moyens de transport, et je croyais avoir réussi à persuader au gouvernement qu'il ne fallait plus laisser grossir la dette du port de Montréal. Supposons que nous disions que le port de Montréal acquittera les vieilles dettes, mais qu'à l'avenir il sera outillé aux frais de l'Etat.

Voilà en deux mots le but que je poursuivais alors et que je poursuis encore. J'avoue volontiers qu'il serait difficile de rendre le port de Montréal entièrement libre, car il y aura toujours des frais d'entretien ; mais j'ignore si un jour l'opinion publique ne sera pas assez puissante pour obliger même le gouvernement, qui parfois fait preuve de beaucoup d'obstination dans des questions d'importance nationale, à se rendre compte que le sentiment public l'emporte sur les exigences des partis. Je n'hésite pas à dire qu'on adopte aujourd'hui une politique d'opportunisme, parce que mes honorables amis craignent de s'entendre reprocher ailleurs d'avoir donné de l'argent en faveur du port de Montréal. Il faut pourtant avouer qu'on ne saurait modifier la conformation de l'univers. C'est la Providence qui a creusé le port de Montréal à cet endroit. C'est le premier port au pied des lacs et à la tête de la navigation. J'entendais un de mes collègues dire que le commerce pourrait se diriger ailleurs. Où pourrait-il aller ? Il ne pourrait pas remonter plus loin sans se diriger vers les ports américains, tels que Portland, New-York, Philadelphie et autres. Québec aura certainement son trafic, pourtant Québec a toujours été au même endroit. Voilà le port de Montréal et ses splendides avantages naturels ; et, bien qu'il y ait peu d'espace à Montréal, le commerce s'y rend parce que le commerce cherche toujours à pénétrer aussi loin que possible dans l'intérieur d'un pays, ce que mes honorables amis savent aussi bien que moi, sinon mieux. Il me semble donc que la politique que le pays devrait adopter serait de rendre aussi libres que possible le port de Montréal et les autres ports d'une importance nationale. Saint-Jean, Halifax, Québec, Trois-Rivières devraient être des ports aussi spacieux et aussi bon marché que l'esprit d'entreprise, l'énergie et les ressources du peuple canadien le permettent Ce n'est pas pour moi une question de clocher. Je reconnais que tous les ports d'une importance nationale se rattachant au même projet et, si nous ne le reconnaissons pas, nous demeurerons à l'arrière-plan. L'amélioration de nos voies navigables créera de la concurrence et assurera des taux de transport peu élevés à nos cultivateurs et à nos industriels et elle sera utile à la nation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Chas Fitzpatrick) : M. le président, nul ne saurait nier que mon honorable ami rend toujours attrayants les sujets qu'il discute dans cette Chambre, sinon attrayants en eux-mêmes, attrayants du moins pour ceux qui l'écoutent. Il vient de nous dire que c'est la Providence qui a placé Montréal à l'endroit qu'elle occupe. Il n'est pas douteux que c'est par le fait de la Providence que Montréal se trouve à l'endroit où commencent les rapides du Saint-Laurent et où finit la navigation fluviale proprement dite ; mais je crois que la Providence a peu contribué au creusement du chenal entre Québec et Montréal. Je crois qu'il peut tenir compte à l'homme de la part qu'il a prise aux travaux qui ont été exécutés afin de permettre à Montréal d'occuper la position qu'elle occupe présentement.

Mon honorable ami parle de faire de Montréal un port national. Ce qu'il entend par un port national est un peu vague et indéterminé. Dois-je comprendre qu'il s'agit d'un port où l'Etat aurait construit à ses frais des quais, des hangars et des élévateurs à l'usage gratuit de tout venant. Si c'est là ce qu'il entend par un port national, pour mettre Montréal sur le même pied que les autres ports du Dominion, ne faudra-t-il pas en faire autant en faveur de ces derniers ?

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourquoi établir une distinction ? Si nous le faisons, force nous sera de dépenser une certaine somme puisée dans le trésor public et sur laquelle quelqu'un devra acquitter l'intérêt. La population tout entière du Canada devra payer l'intérêt. En théorie, quelle différence y a-t-il entre payer de cette manière l'intérêt sur l'argent qu'il faudrait dépenser et retirer cet intérêt, ainsi que nous le faisons, de ceux qui emploient les marchandises qui entrent dans le port de Montréal et profitent de ces améliorations ? N'est-il pas plus intelligent, si je puis m'exprimer ainsi, de résoudre la difficulté de cette manière—de faire payer ces amélioration exécutées par le pays par ceux qui les utilisent ?

Mon honorable ami dit que nous devrions outiller nos ports de manière à leur permettre de soutenir la concurrence des ports américains. Je puis parler de New-York ; il n'y a pas dans la ville de New-York un seul pouce des quais que la ville n'a pas payé. Il n'y a ni un pouce des quais, ni un pied des hangars de New-York pour l'usage desquels on ne paie pas. Le coût de ces améliorations dans le havre de New-York est supporté par ceux qui les utilisent. Pourquoi nous départir de ce principe au Canada ? Pourquoi adopter une politique différente à l'égard de nos ports canadiens ?

Il me paraît presque inévitable que mon honorable ami et moi engagions parfois une courte discussion au sujet du port de Québec. Je ne désire pas avoir d'altercation au sujet de questions de clocher, et je suis prêt à admettre que, mon honorable

ami et moi, nous sommes tous deux animés du même désir de faire tous nos efforts pour favoriser les intérêts des ports canadiens. L'honorable député sait qu'il s'est dépensé environ trois millions de dollars pour le port de Québec. Il sait également de quelle manière cet argent a été employé et quels bénéfices nous en avons retirés. Comme résultat de cette dépense, le représentant de Montmorency (M. Casgrain) nous le disait l'autre soir, le bassin Louise peut recevoir un vaisseau ! Mon honorable ami de la division Sainte-Marie (M. Tarte) parle des dépenses faites à Québec et dont le gouvernement n'a jamais été remboursé ; or, qu'est-il arrivé ? A peine les travaux commencés, on dépensa sept millions de dollars dans le chenal entre Québec et Montréal, afin d'attirer le commerce auquel ces travaux devaient profiter. Je ne nie pas à la population de Montréal le droit de faire tous ses efforts afin d'obtenir la dépense de deniers publics en faveur de l'amélioration de nos voies navigables ; seulement, je fais remarquer que par là on a rendu complètement inutiles les travaux qui s'exécutaient à Québec. Cette dépense a été parfaitement inutile parce que d'abord, les travaux n'ont pas été exécutés dans un endroit convenable, et ensuite, parce que le gouvernement d'alors s'est mis à dépenser des millions afin de creuser le chenal du lac Saint-Pierre et d'attirer de Québec à Montréal les vaisseaux marchands. Je ne reproche pas au gouvernement d'alors d'avoir amélioré le chenal puisque nous marchons sur ses traces ; je me contente de faire observer quelles ont été pour Québec les conséquences de cette politique. Mon honorable ami ne doit pas oublier que, non seulement nous avons consacré $7,000,000 au creusement du chenal, mais que nous dépensons en moyenne environ $600,000 annuellement pour son entretien et près de $800,000 à $900,00, imputables sur le capital, pour la construction de deux dragueurs qui serviront à améliorer ce chenal. Lorsqu'il s'agit de construire des élévateurs, il n'y a pas lieu d'établir de distinction entre Montréal et Québec. Dans cette dernière ville, il y a deux élévateurs que des compagnies particulières ont construits. Si la commission du port de Montréal juge à propos d'en construire un dans ce port, je ne m'y oppose pas ; pourtant, le moins que le public puisse exiger c'est que ceux qui se serviront de cet élévateur soient tenus d'en payer les frais. En outre des élévateurs, on nous demande de construire des hangars. Y a-t-il une raison valable qui dispense ceux qui se servent des hangars d'en payer la jouissance ? Nous avons construit des hangars à Québec sans l'aide du gouvernement.

Je ne veux pas retarder la besogne de la Chambre, mais il me semble que, si nous décidons d'outiller le port de Montréal, en tant que port national, aux frais de l'Etat, nous devrions en toute justice en faire autant pour tous les autres ports du Dominion. Québec possède de plus grands avantages naturels que Montréal, et si la main de l'homme n'avait pas si généreusement aidé cette dernière ville, le commerce qui se fait à Montréal se concentrerait à Québec.

Je vais plus loin et je dis que tant que le gouvernement ne s'est pas mêlé de creuser le chenal entre Québec et Montréal et tant que Québec put profiter de ses avantages naturels, elle l'emporta sur Montréal. Je me rappelle le temps où il y avait dix vaisseaux dans son port contre un dans le port de Montréal. S'il n'en est plus ainsi, il faut attribuer ce changement aux dépenses faites par le gouvernement. En parlant ainsi, je ne blâme aucunement ce qui a été fait. J'admets volontiers que tout ce qui est avantageux pour Montréal profite à toutes les autres parties du Canada. Cependant, je demande avec instance qu'on mette tous les ports du pays sur le même pied, qu'on leur donne chance égale sans faveur aucune.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami et moi tomberons sans doute d'accord sur les faits qui sont de notoriété publique. Le port de Québec a été outillé par les mêmes moyens qui servent à outiller maintenant celui de Montréal, à savoir, à l'aide d'un emprunt. Si quelqu'un sait comment cet argent a été employé, c'est moi. Mon honorable ami connaît bien des choses, mais j'en connais peut-être plus que lui. J'en connais long sur ce sujet, mais oublions le passé. Nous avons agité cette question il y a quelques années et j'espère que nous n'en entendrons plus parler à l'avenir.

Mon honorable ami semble avoir oublié certains faits. A Québec, dit-il, nous construisons des hangars sans demander d'argent à personne pour les construire! En effet, je reconnais, en justice pour mon honorable ami, qu'il a porté assez d'intérêt au port de Québec pour engager le gouvernement à renoncer aux droits que lui garantissaient les obligations que détenait le ministre des Finances. Le gouvernement a renoncé au privilège que lui conféraient ces obligations afin de permettre aux citoyens de Québec de faire un emprunt.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que mon honorable ami me permette de rétablir les faits. Quant au privilège, il se rapportait à une partie du quai construit tout devant la douane. L'argent fut employé à la construction de ce quai et n'a aucun rapport à la question des hangars.

L'honorable M. TARTE : Les hangars furent construits parce que le gouvernement a renoncé à son droit de priorité et j'en suis heureux. Les commissaires du port de Québec doivent à peu près $6,000,000, intérêts compris. J'avoue qu'ils ne sont pas en mesure de payer ni le capital ni les intérêts. Je concède qu'une grande partie de l'argent a été mal employé ; néanmoins le gouvernement a avancé l'argent et n'a jamais touché l'intérêt. Je ne récrimine pas,

mais je dis que le port de Montréal n'a pas été traité de la même manière. Il paie l'intérêt de chaque dollar qui a été emprunté du gouvernement. Ce n'est pas la population de Montréal qui paie l'intérêt, c'est le commerce, et si le commerce est obligé de payer trop cher, il prendra une autre route. Cela est indéniable. Le port de Québec a des avantages naturels. Le dragage du Saint-Laurent, a dit mon honorable ami, a détourné le commerce de Québec ; mais il oublie que les travaux de dragage dans le Saint-Laurent ont été entrepris il y a près de cinquante ans, longtemps avant la construction du bassin Louise.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cependant il n'y a que quinze ans à peu près que le commerce a été détourné. Avant cette époque, il y avait plus de vaisseaux à Québec qu'à Montréal.

L'honorable M. TARTE : Je ne discuterai pas ce point-là. Le commerce a bien soin de ses propres intérêts. Mon honorable ami sait que la plupart des grands ports de l'univers sont des ports intérieurs. Il sait que Manchester et Hambourg sont des ports intérieurs. Le peuple allemand a même consacré $75,000,000 aux travaux de l'Elbe et de Hambourg.

M. WADE : Il n'a pas de ports de mer.

L'honorable M. TARTE : Rien ne sert de discuter une pareille question devant un tel auditoire. Le port de Québec est à la disposition du commerce, pourquoi donc celui-ci recherche-t-il le port de Montréal? Parce que ce dernier est le point de contact naturel entre l'Ouest et l'Est. Pourquoi une barge chargée de grain passerait-elle devant Montréal ou des bâtiments de mer attendent son chargement? La population de Montréal avec ses faubourgs et ses environs s'élève à près d'un demi-million d'habitants. Pourquoi ceux-ci se déplaceraient-ils et enverraient-ils leur trafic ailleurs ? Cela ne saurait avoir lieu. Pourquoi avons-nous creusé des canaux ? Pour faire prendre au trafic la route du Saint-Laurent. Il ne me semble pas nécessaire de recourir à beaucoup d'arguments pour démontrer ma thèse. Mon honorable ami a parlé du port de New-York. Ce port est assez bien outillé ; mais, à cause des droits élevés qu'on y exige il perd chaque jour de son importance.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et à Boston ?

L'honorable M. TARTE : Comment est outillé le port ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quels sont les droits exigés ?

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas les chiffres à ma portée——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Qui est propriétaire des quais ? A qui les hangars appartiennent-ils ?



L'honorable M. TARTE : Aux Etats-Unis, il y a différents systèmes. Dans certaines villes le gouvernement de l'Etat est mis à contribution ; dans d'autres, c'est le gouvernement fédéral. Buffalo, par exemple. Ce port a été aménagé en partie par le gouvernement de New-York et en partie par le gouvernement fédéral.

Une question bien simple se présente : déciderons-nous d'assurer au commerce des droits minimes ? Dans ce cas-là, il faut en prendre les moyens. Et le principal mobile de mon opposition à la ligne de conduite suivie par le ministère, c'est qu'il ne prend pas les moyens d'accomplir cette grande œuvre patriotique. Toutefois, nous avons tiré les choses au clair. J'espère que désormais mes honorables amis modifieront leurs opinions. Autrement, nous chercherons à faire comprendre à la population combien cela est important.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal a dit que $1,000,000 ont été votés l'an dernier pour le port de Québec. J'ai feuilleté le budget et je constate que $100,000 seulement ont été votés.

L'honorable M. TARTE : Mon honorable ami (l'honorable M. Fitzpatrick) est un homme très habile. Pourtant, il fait maintenant ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a tenté de faire—il traîne un hareng saur en travers de la piste. Et souffrez que j'explique au comité de quelle façon il s'y prend. Lorsque j'avais l'honneur d'être ministre des Travaux publics, le premier ministre et moi nous reçumes la visite des représentants du commerce de Québec. Ils nous représentèrent qu'il fallait augmenter les installations du port de Québec. Mon honorable ami me prêta son concours et il fut entendu et réglé que certains travaux seraient exécutés. A la dernière session, je déposai sur le bureau les plans de ces travaux qui auraient entraîné une dépense d'environ $1,000,000. Mon honorable ami n'a qu'à lire les Débats pour se convaincre qu'il en est ainsi. Je déposai ces plans sur le bureau du consentement de mes collègues, principalement du leader du gouvernement. La Chambre les approuva. J'ai demandé un crédit de $100,000, il est vrai, parce que nous ne pouvions pas dépenser davantage pendant l'année courante ; cependant, je déclarai clairement, en même temps, que ces travaux coûteraient $1,000,000. Voilà les faits. Or, mes honorables amis ont jugé à propos de modifier les plans. C'est leur affaire. L'entreprise qu'ils exécutent maintenant est excellente, je ne dis pas le contraire. Ce que je ne crains pas de dire au ministre de la Justice, c'est que si le gouvernement doit nous donner un service transatlantique rapide, les aménagements qu'on installe à Québec ne sont pas suffisants. Et, si mon honorable ami nous demande l'an prochain le reste du million de dollars que j'avais

réussi à obtenir, je me ferai un plaisir de l'appuyer, pour ma part.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Comme mon honorable ami m'a mis en cause, un mot d'explication de ma part, touchant la déclaration qu'il a faite, ne sera peut-être pas déplacé. L'an dernier, l'honorable député a communiqué à la Chambre des plans qui soulevèrent bien des critiques d'une part et provoquèrent beaucoup de satisfaction de l'autre. Ces plans se rapportaient au prolongement vers le milieu du fleuve du quai de la Pointe-à-Carcy et à des travaux à faire en arrière. J'ai consenti à ce qu'il demandât un crédit de $100,000 pour prolonger les quais jusqu'à celui de la Pointe-à-Carcy. Quant aux travaux de prolongement à exécuter en arrière du bassin Louise, depuis mon retour d'Europe, on m'a représenté qu'ils pourraient mettre en danger les ouvrages existants. J'ai demandé à mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) de faire régler cette question avant de poursuivre les travaux.

Je conviens avec l'honorable député (l'honorable M. Tarte) qu'il faut aménager le port ; et, s'il doit y avoir une ligne transatlantique rapide—et il en faut une—elle exigera des améliorations considérables. Néanmoins, la question du prolongement des quais jusqu'en arrière du bassin Louise est maintenant à l'étude. Des ingénieurs habiles examinent les plans afin de savoir s'ils sont corrects ou s'il faudra les modifier.

Vu que j'ai la parole, j'en profiterai pour présenter quelques observations générales sur le sujet de la discussion. Je contredis la déclaration de mon honorable ami qui dit qu'on ne rend pas justice au port de Montréal. C'est le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) qui, le premier, a énoncé cette théorie. J'ai pris note de sa déclaration qui, il en conviendra lui-même, je n'en doute pas, nécessite certaines explications. Il dit que nous n'agissons pas à l'endroit du port de Montréal de la même manière qu'à l'endroit du Nord-Ouest. Hier, dit-il, nous avons voté plusieurs millions de dollars en faveur du Nord-Ouest. En effet, ; mais, ce que nous avons fait hier en faveur du Nord-Ouest est précisément ce que nous nous proposons de faire maintenant en faveur du port de Montréal—dans un cas comme dans l'autre nous prêtons le crédit du Dominion. Hier, c'était en faveur d'une grande compagnie de chemin de fer pour lui permettre de construire une voie ferrée, et aujourd'hui, c'est en faveur de la commission du port de Montréal pour lui permettre de poursuivre ses travaux. Inutile, je crois, de pousser plus loin la comparaison—il suffit de raconter les faits pour établir qu'il n'y a pas de différence essentielle. Il y en a cependant une que je désire signaler. Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a énoncé la proposition qu'il fallait mettre le port de Montréal sur le même pied que tous les autres ports du Dominion. J'admets avec lui qu'il ne doit pas supporter plus d'obligations qu'un autre port. Pourtant, mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il a approuvé—qu'il me permette de le lui dire—ce que nous faisons aujourd'hui à l'endroit du port de Montréal, lorsque j'avais l'honneur de le compter au nombre de mes collègues. Il n'y a aucune différence entre ce qui se fait aujourd'hui et ce qui s'est fait il y a trois ou quatre ans. A cette époque, nous avons autorisé les commissaires du port à emprunter une certaine somme afin d'outiller le port. En même temps, nous avons permis à mon honorable ami, alors ministre des Travaux publics, d'exécuter certains ouvrages dans le port. Ceux-ci, dit-il, devaient être des ouvrages nationaux. En effet. Je n'entreprendrai pas maintenant de discuter si on devait prélever des droits sur les travaux exécutés par l'Etat. Cette question importe peu ; car, si on doit exiger des droits sur les quais, je ne vois pas qu'est-ce que cela peut faire que ces quais soient construits par le gouvernement ou par les commissaires du port.

A tout événement, ce sont les expéditeurs qui doivent acquitter ces péages, et la chose est parfaitement juste. Or, pendant que l'honorable député obtenait du parlement l'autorisation de construire ces quais, qui sont actuellement en cours de construction et dont l'utilité actuelle et future est incontestable, les commissaires du port étaient autorisés à faire un emprunt, garanti par l'Etat, afin de poursuivre leurs propres travaux. L'honorable député prétend aujourd'hui que c'est au ministère des Travaux publics et non pas aux commissaires du port, à faire ces travaux. Voilà sur quoi porte sa critique. Il n'y a pas lieu, à mon avis, pour le moment, de modifier le système qu'il a lui-même inauguré, il y a quelques années.

L'honorable député détenait le portefeuille des Travaux publics, à l'époque où l'on conçut l'idée de ces travaux. Il consacra beaucoup de temps à l'étude des plans qui furent dressés et il sait parfaitement que dans l'outillage des quais projetés que devaient construire les commissaires du port figuraient les élévateurs et les abris. Il ne doit donc pas oublier qu'en ce moment, nous ne faisons qu'exécuter les plans qu'il a lui-même approuvés et dont la construction a été stipulée il y a trois ou quatre ans, afin d'assurer à ce port le meilleur outillage possible pour les besoins du trafic Il ne suffisait pas de pourvoir à la construction des quais et des appareils nécessaires pour le chargement et le déchargement des cargaisons ; il fallait, en outre, construire des élévateurs et des halles à marchandises. Or, n'est-il pas préférable, en pareilles circonstances, que le soin de parachever ces travaux soit laissé à ceux qui ont été autorisés à les commencer ? Si, à l'avenir, il devient nécessaire d'exécuter d'autres travaux au port de Montréal, comme cela arrivera infailliblement, alors il y aura lieu

d'étudier plus utilement la proposition formulée par l'honorable député et de décider s'il est préférable de confier l'exécution de ces travaux aux commissaires du port ou au ministère des Travaux publics. Tout cela sera décidé en temps utile. Une objection soulevée par l'honorable député mérite un mot de réponse : il faut se garder, prétend-il, de grever le port de Montréal d'un fardeau plus lourd que celui des autres ports. Eh bien ! si le port de Montréal est plus grevé que les autres ports, chose que je ne voudrais pas affirmer, à qui la faute ? Ce n'est certainement pas celle du gouvernement du jour. L'honorable député est certainement en mesure de se défendre lui-même et d'exonérer à cet égard le cabinet dont il a longtemps fait partie. A l'avènement du gouvernement au pouvoir, les commissaires du port étaient en possession de certains travaux. Ils nous demandèrent de les autoriser à poursuivre ces travaux, et je tiens à rendre ici à l'honorable député le témoignage qu'il a largement contribué à améliorer et à mener à bonne fin l'œuvre des commissaires du port.

S'il est vrai qu'ils ont trop gonflé les dépenses, et que le port de Montréal se trouve aujourd'hui trop grevé, à coup sûr, la chambre de commerce et les commissaires eux-mêmes ne manqueront pas de venir faire leurs représentations au gouvernement à cet égard. Il y a quelques jours, j'ai reçu du bureau des commissaires un avis portant qu'ils désiraient avoir une entrevue avec le gouvernement sur cette question, et j'ai accédé immédiatement à leur demande. Ils me notifièrent ensuite l'avis qu'il avaient remis la chose à plus tard. Quand ils viendront, ils nous exposeront sans doute leurs vues et nous diront si le port de Montréal a été grevé d'un plus lourd fardeau que Toronto ou Saint-Jean. Pour le moment, l'honorable député conviendra qu'il ne saurait à bon droit nous reprocher de continuer l'application du système qu'il a lui-même approuvé, alors qu'il détenait le portefeuille des Travaux publics, et d'autoriser les commissaires du port à exécuter les travaux qu'ils ont commencés sous son régime.

L'honorable M. TARTE : Le ministre, j'en suis convaincu, me rendra ce témoignage que, lorsque j'avais l'honneur de faire partie du cabinet, j'ai toujours travaillé, surtout ces quelques années dernières, à assurer à nos ports nationaux le meilleur outillage possible. Il a en mains un mémoire que je dressai, deux ou trois mois avant ma sortie du cabinet, et qui contient un exposé très circonstancié de mes vues. Je l'avoue, j'ai contribué à assurer le prêt fait à la commission du port de Montréal tout comme j'ai contribué au maintien du tarif actuel. Il y a toujours lieu d'améliorer et de perfectionner les choses ici-bas. Parce qu'on a traité le port de Montréal de la façon qu'on sait, par le passé, il ne s'ensuit pas qu'il faille toujours marcher dans la même voie. Il me fait plaisir d'entendre le ministre déclarer que, dans un prochain avenir, il y aura lieu d'effectuer une réforme du système actuel. J'ai prêté une religieuse attention à son discours et si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, je dois avouer que c'est là une excellente nouvelle, car le système appliqué aujourd'hui est fort défectueux. Pour dire le vrai, nous faisons les choses au rebours.

Un mot au sujet des travaux au port de Québec. Le premier ministre affirme qu'on lui a donné à entendre que les plans que j'ai soumis à la Chambre l'année dernière pourraient faire péricliter les travaux actuels. Ces représentations, à coup sûr, ne sauraient venir d'un ingénieur ; car nul ingénieur, tant soit peu compétent, n'oserait affirmer pareille chose. Je dois un mot d'explication à mon très honorable ami à cet égard.

Le premier ministre n'est pas un ingénieur civil, bien qu'il soit un excellent ingénieur en d'autres sens. Les travaux commencés n'avaient pas de fondation ; il est impossible de draguer dans le bassin Louise, puisque les ouvrages exécutés manquent de fondation. Le projet que j'ai soumis stipulait une fondation plus profonde, d'environ quinze pieds, et en outre, d'une plus grande solidité. On le voit, cela fait toute la différence du monde. Le premier ministre, à coup sûr, n'a pas voulu dénaturer le sens de mon projet.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas affirmé le fait ; j'ai dit qu'on m'avait adressé des observations dans ce sens.

L'honorable M. TARTE : En faisant des observations de la sorte, on obéit quelquefois à un certain mobile. Je sais le coût des travaux du port de Québec. J'ai soigneusement étudié la question, mais dans un tout autre sens que celui indiqué par le premier ministre. Toutefois, il y avait d'autres intérêts en jeu, et pour le moment, je préfère n'en rien dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les commissaires du port de Montréal ont envisagé la question au point de vue des affaires et c'est là aussi l'attitude prise par le gouvernement. Quant à savoir s'ils seront en mesure d'acquitter l'intérêt sur le prêt qu'ils ont sollicité du gouvernement fédéral, la chose ne saurait faire doute. La résolution que j'ai sous les yeux, et qui porte la date du 5 mai 1903, explique parfaitement la situation :

Arrêté que si l'emprunt de $3,000,000 sollicité du gouvernement fédéral est obtenu, il serait consacré $2,000,000 à la construction de hangars en acier à deux étages sur les jetées Alexandra, Roi-Edouard et Jacques-Cartier, et des quais de rivage aux sections 12, 13 et 17, qu'on se propose d'affermer aux lignes de steamships, et dont la redevance ne serait pas supérieure à six cents le pied carré d'espace, redevance qui rapporterait, annuellement, pour 1,284,390 pieds carrés aménagés dans les abris, $74,903.40, dont $60,000 seraient affectés au service de l'intérêt et le reliquat de $14,903.40 au compte de l'entretien et de l'assurance. Quant à l'intérêt sur le

reste de l'emprunt, de $1,000,000, on le demanderait aux sources de recettes ordinaires obtenues des quaiages, vu qu'on se propose de dépenser, à même la somme susdite, $586,885 pour travaux de pavement permanent, ce qui réduirait le coût des réparations annuelles qui, par le passé, ont entraîné des frais considérables pour l'entretien des chemins et permettrait de consacrer au service des intérêts les sommes qui auraient été affectées au service de l'entretien.

Voyons quelle est la situation. L'intérêt annuel sur les sommes que nous avons autorisé les commissaires à emprunter, soit $10,222,000, s'élève, avec les frais d'entretien, à $450,880. En défalquant de cette somme $30,000 de recettes provenant de l'élévateur et $60,000 produit de la redevance des abris, il reste $360,880 à trouver. L'année dernière, les recettes ayant dépassé le chiffre de $322,000, il n'y a nullement lieu d'appréhender que les commissaires du port ne se trouvent à court de fonds pour acquitter l'intérêt sur les différentes s mmes qu'ils ont empruntées et sur celles qu'ils emprunteront. Ne l'oublions pas, ce n'est que dans le cours des quelques années prochaines que cette somme globale de $3,000,000 sera empruntée, car on le comprend, on ne saurait la dépenser entièrement en une seule année. Il faudrait au moins deux années pour effectuer toute cette dépense. Quant à savoir s'il est sage de faire des avances aux commissaires du port de Montréal, je dois dire que c'est là le système consacré depuis 1896, sous le régime actuel, et même par les gouvernements précédents. Etudions de plus près la situation. En 1896, sous le régime conservateur, on a réussi à abaisser de 25 à 30 pour 100 les péages du port de Montréal. Sous le régime actuel, bien que les commissaires du port aient abaissé le chiffre de l'intérêt à payer, et qu'ils aient consacré, chaque année, aux travaux d'entretien des sommes importantes qu'ils n'auront pas à dépenser à l'avenir, une fois qu'ils auront payé le coût des quais, ils ont réussi, ainsi que l'a fait observer le député de Montréal (M. Bickerdike) à abaisser de 40 pour 100 les péages, et malgré cela, leurs recettes accusent une augmentation. L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) trouve ici matière à censure. Je le répète, c'est là le système consacré en 1898 et en 1899, alors que les commissaires du port de Montréal se rendirent auprès du gouvernement pour demander des avances ; et s'il y a lieu aujourd'hui de condamner ce système, force nous serait de conclure qu'il était également condamnable en 1898 et en 1899. Je vais plus loin et j'affirme que ce système n'est pas condamnable aujourd'hui. Le jour viendra peut-être où on abolira tout péage sur les quais et les jetées ; mais ce n'est pas là l'affaire d'un jour. Une pareille réforme est l'œuvre de plusieurs années. Ainsi en a-t-il été de l'abolition des péages sur les canaux. Pendant nombre d'années, les compagnies de navigation ont demandé l'abolition des péages sur les canaux, des honoraires d'inspection, et ce n'est que cette année qu'elles ont obtenu justice. C'est un premier pas, un commencement de réforme réalisé, et on ne saurait donc accuser à bon droit le gouvernement de ne rien faire dans l'intérêt de l'industrie des transports et de la navigation, puisque de ce seul chef, les compagnies se trouvent dégrevées de près de $400,000 par année. L'ex-ministre des Travaux publics condamne donc ce système et affirme qu'il a lui-même, à l'époque où il était ministre des Travaux publics, pris à sa charge les travaux d'amélioration exécutés au port de Montréal. Je me permettrai de différer d'avis avec lui, relativement à la disposition des deniers publics consacrés aux travaux du port, car, quant à l'intérêt de la somme avancée pour la construction de la jetée dans la baie d'Hochelaga, au lieu d'être versé indirectement dans la caisse de l'Etat par les commissaires mêmes, ils sera perçu directement par le gouvernement sous forme de droits de port à cette jetée. En effet, à l'époque où le parlement vota ce crédit pour la construction de la jetée, dont l'entreprise a été adjugée à MM. Poupore et Malone, il a été parfaitement compris par les commissaires que l'on y percevrait des droits au taux et aux conditions stipulées pour les autres jetées du port de Montréal. Ainsi, quant à la jetée qui se construit actuellement sous la direction du ministre des Travaux publics, il est parfaitement compris que les droits seront perçus, non par les commissaires, mais par le gouvernement et versés dans la caisse publique, en paiement de l'intérêt du prêt.

L'honorable M. TARTE : Qui paiera l'intérêt sur le $1,000,000 qui sera dépensé à Hochelaga ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet intérêt sera payé à même les droits de port. Le gouvernement se charge du service des intérêts, mais il en percevra le montant sous forme de péages acquittés à cette jetée. C'est blanc bonnet et bonnet blanc. Cela revient parfaitement à la même chose, sauf que la dette de la commission du port de Montréal se gonflera de $600,000 ou de la somme que représente le coût de la jetée. Quant aux intérêts maritimes et au trafic de Montréal, la situation sera la même, soit que le déchargement des cargaisons se fasse sur la jetée construite par l'état, soit qu'elle s'effectue sur les jetées construites d'après le système adopté par les commissaires du port.

La question des dépenses exécutées pour l'amélioration du chenal de navigation du Saint-Laurent et pour le port de Montréal a été vivement agitée, et la Chambre est parfaitement au courant de tous les faits se rattachant à ce débat. Les sommes consacrées à l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec, les commissaires du port de Montréal les ont demandées au trafic national en général ainsi qu'aux armateurs et aux compagnies de navigation exploitant

leur industrie dans cette dernière ville. Ils ont bien mérité du pays, ces hommes d'initiative et de progrès qui, vers 1840 ou 1850, organisèrent la commission du port de Montréal et s'imposèrent la tâche d'améliorer le chenal de navigation du Saint-Laurent. Or, à cette époque, le chenal n'avait guère que onze ou douze pieds de profondeur sur les battures du lac Saint-Pierre, et en 1887 ou 1888, lorsque le gouvernement le prit à sa charge, on sait toutes les améliorations qu'on lui avait fait subir. Puisque le gouvernement se chargeait de ces travaux, il était tout légitime qu'il se chargeât aussi de la dette contractée. A mon avis, toutefois, le gouvernement n'a pas rendu pleine et entière justice aux commissaires du port et aux citoyens de Montréal, car, au lieu de leur verser le plein montant dépensé pour les travaux du chenal, il ne leur remboursa que les frais imputés sur le compte du capital, sans tenir compte de l'intérêt. Je parle en connaissance de cause, puisque j'ai été membre de la commission du port de Montréal pendant quatre années et je sais qu'il existe une créance de près de $2,000,000, pour intérêt versé sur les sommes avancées par les commissaires, et ce compte est impayé. Au lieu d'insister sur le paiement de cette créance, les commissaires du port, en hommes d'affaires qu'ils sont, représentant d'importantes institutions comme le Board of Trade, la Bourse des céréales, les compagnies de navigation, la chambre de commerce, outres les six membres nommés par l'état et choisis parmi l'élite des hommes d'affaires de Montréal, ces messieurs, dis-je, après avoir étudié la question depuis 1898, se sont tous rangés à l'avis que la meilleure solution du problème est celle-là même que nous préconisons aujourd'hui. En 1898, les projets, plans et devis pour l'amélioration du port de Montréal avaient reçu l'approbation de l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte). Il n'y était rien stipulé au sujet de travaux comme les abris de nature permanente, un réseau complet de voie ferrée, une grue à vapeur et autres ouvrages, compris dans l'emprunt de $3,000,000. C'est un fait bien connu qu'aujourd'hui les commissaires du port de Montréal sont en mesure d'exécuter tous ces travaux plus facilement et plus économiquement que toute autre compagnie ou association d'hommes d'affaires, puisqu'ils ont à leur portée tout l'organisme et l'outillage voulus pour cela.

Ils sont en situation de faire eux-mêmes l'entreprise de ces travaux, sauf la construction en acier qu'il leur faudra sans doute donner à l'entreprise. Les autres travaux s'exécuteront sous la surveillance et la direction de leur propre ingénieur et de leur personnel, qui jusqu'ici ont fait preuve de parfaite compétence. Il n'y a nullement à appréhender que les commissaires du port de Montréal ne fassent faillite ou qu'ils n'imposent au trafic des péages supérieurs à ceux exigés par le passé. Au contraire, d'après la statistique du trafic, pour la période relativement courte écoulée depuis l'ouverture de la navigation, il s'est expédié un plus grand nombre de bestiaux que durant tout le cours de l'année dernière.



DES VOIX : Très bien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette année, il est venu douze steamers de plus au port de Montréal qu'il n'y en était venu jusqu'à l'époque correspondante de l'année dernière. Je tiens de source autorisée en fait de commerce que, cette année, il s'est expédié jusqu'aujourd'hui, du port de Montréal, 2,000,000 de boisseaux de grain de plus que durant la période correspondante l'année dernière. Cela tient sans doute, dans une certaine mesure, à l'abolition des péages sur les canaux ainsi qu'à la révocation des honoraires d'inspection. A titre de représentant du collège électoral le plus populeux de Montréal, je donne ma plus entière adhésion à la proposition formulée par les commissaires du port. C'est la seule proposition légitime dans les circonstances et celle qui nous offre le moyen le plus sûr de doter le port de Montréal de l'outillage nécessaire, dans un délai assez court. Si le gouvernement se chargeait de ces vastes travaux, comme il n'aurait ni les moyens ni le matériel d'exploitation voulus à sa portée, il lui faudrait perdre un temps précieux à s'organiser dans ce but ; tandis que tous les citoyens de Montréal espèrent que ces travaux seront terminés l'année prochaine ; puis, alors, les commissaires pourront pousser plus activement les travaux de la partie Est de Montréal qui sont déjà commencés.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai quelques mots d'explication et une rectification à apporter. Au sujet des désavantages dont souffrirait le port de Montréal, je crains fort que l'honorable député (M. Tarte) n'ait pas bien saisi le sens de la question que je lui ai posée. Je ne visais qu'à bien mettre en relief l'argument développé au cours de ce débat touchant la question de savoir qui sont ceux qui paient l'intérêt sur cet emprunt. L'honorable député s'est écrié : " C'est nous qui payons l'intérêt," donnant par là à entendre que ce sont les citoyens de Montréal qui paient cet intérêt.

L'honorable M. TARTE : Ce n'était pas là ma pensée.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a avoué, plus tard, que cet intérêt est acquitté par le trafic national qui passe par Montréal.

De fait, les citoyens de Winnipeg paient cet intérêt, tout autant que ceux de Montréal. Il y a certaines villes du pays dont les citoyens paient, en espèces sonnantes, sous forme de taxes, les frais d'amélioration de leurs ports ; or, Montréal n'est pas du nombre de ces villes. J'ai différé d'avis avec l'hono-

rable député, au sujet du commerce de Montréal. Le commerce de Montréal, a-t-il prétendu, atteint près de la moitié du commerce du pays, tandis que j'en avais porté le chiffre à 35 pour 100. D'après les relevés du commerce, l'année dernière, il a atteint le chiffre de 29:25 pour 100. Si je cite ces chiffres ce n'est pas que je veuille déprécier Montréal, car, de fait, c'est une proportion fort respectable du commerce du pays.

Comme la statistique citée ici est souvent utilisée ailleurs, j'ai cru devoir faire cette rectification.

L'honorable M. TARTE : J'ai sous les yeux la statistique en question. La voici :

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

Etat des recettes et du tonnage, à dater de l'ouverture de la navigation jusqu'au 30 septembre en 1901 et en 1902.

| | 1901. | 1902. |
|---|---|---|
| De source d'importations.. | $ 93,500 00 | $122,500 00 |
| De source d'exportations.. | 47,000 00 | 52,500 00 |
| Du trafic local.. .. .. .. | 18,765 92 | 16,328 90 |
| Total.... ..... | $159,265 92 | $191,328 90 |

Augmentation en 1902 relative à 1901, $32,062.98.

| | 1901. | 1902. |
|---|---|---|
| Tonnage des navires naviguant sur mer.. .. .. .. .. .. .. .. | 1,144,004 | 1,163,778 |
| Augmentation en 1902 relativement à 1901.. .. .. .. .. ..... | | 19,774 |
| Tonnage des vaisseaux de l'intérieur.. .. .. .. .. .. .. | 1,278,144 | 1,427,100 |
| Augmentation en 1902 relativement à 1901.... .. .. .. ..... | | 148,956 |

Augmentation globale du tonnage en 1902 relativement à 1901, 168,730.

Je ne cherche pas à savoir si l'intérêt est payé par Montréal ou par d'autres villes ; ce que j'ai bien voulu mettre en relief, c'est que si on ne fait pas de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax, des ports économiques, le trafic s'en ira ailleurs. Voilà le point de vue auquel je me suis placé, dans ce débat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai prêté une oreille fort attentive aux discours prononcés au cours de ce débat, vu que je représente ici un comté qui est doté de l'un des deux principaux ports maritimes canadiens, ouverts à la navigation toute l'année. Mes commettants prennent un vif intérêt à la question qui fait dans une certaine mesure le fond de ce débat. Je tenais à entendre formuler par les députés hostiles à la proposition en question quelques arguments probants contre l'adoption du crédit demandé ; car, j'en suis convaincu, s'ils eussent été en mesure de faire une démonstration victorieuse, alors leur argumentation aurait puissamment contribué à l'adoption du système dont le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) se fait le champion. A coup sûr, les ports maritimes canadiens sont loin d'être, de la part du gouvernement fédéral, l'objet des mêmes faveurs, et ce que je dis ici s'applique également aux gouvernements précédents. Comme l'a fait observer, à bon droit, le ministre des Finances, les citoyens de Montréal n'ont pas eu à porter le fardeau de l'intérêt des emprunts contractés pour l'amélioration de leur port.

L'honorable M. TARTE : La ville de Montréal contribue actuellement à ces travaux pour $1,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Maintenant ?

L'honorable M. TARTE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignorais le fait, et l'honorable député a laissé passer l'affirmation du ministre des Finances sans la contredire. D'ailleurs, si les citoyens de Montréal se proposent aujourd'hui de prêter leur concours financier à ces travaux, il n'en est pas moins vrai que, jusqu'ici, la municipalité de cette ville s'en est tirée à bien bon marché, puisqu'elle n'a en rien contribué aux dépenses effectuées pour l'amélioration de son port. Ainsi que l'a fait observer le ministre des Finances, on ne saurait affirmer la même chose de nos autres ports nationaux. A coup sûr, on ne saurait, à bon droit, faire pareille asertion du port maritime de Saint-Jean. Lorsque le trafic de l'ouest, à destination de l'Europe, se déversait, par la force même des choses, vers le port de Saint-Jean, les citoyens de cette ville se flattaient de l'espoir que le gouvernement de l'époque leur prêterait son concours, afin de les mettre en mesure de donner à leur port l'outillage voulu pour la manutention des marchandises d'une façon avantageuse aux expéditeurs et au pays. Je puis bien l'avouer ici, ils auraient réussi à obtenir ce concours financier de l'Etat, s'ils avaient voulu mettre leur port sous la direction d'un syndicat comme celui qui dirige un ou deux ports du pays. Ne l'ayant pas voulu faire, ils n'ont pas reçu d'aide directe du trésor public. N'ayant pas obtenu le concours du gouvernement canadien, ils se sont mis à l'œuvre et ont construit des jetées, des halles à marchandises et autres aménagements d'urgence au point de vue du trafic, et ils ont demandé les ressources voulues pour cette fin aux taxes municipales. Les citoyens de cette ville ont dépensé plus de trois quarts de million ou plutôt un million de dollars, afin de doter leur port des améliorations nécessaires. Les citoyens de Saint-Jean se taxent pour faire face à ces dépenses. Le trafic du port n'en est nullement grevé. Il ne se perçoit ni droits, ni péages, ni quaiages ; car il a fallu transférer ces quais à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin que celle-ci s'intéressât à faire de Saint-Jean un port d'expédition maritime. La ville a sans aucun doute bénéficié de ces dépenses. Les affaires ont augmenté et leur volume se gonfle d'année en année. Je ne saurais pour le moment donner le chiffre du montant brut du tonnage expédié l'hiver dernier, relativement aux années pré-

cédentes. Qu'il suffise de dire qu'il a quadruplé depuis qu'on a construit ces travaux. Le comité le voit donc, les citoyens de Saint-Jean avaient parfaitement raison, au point de vue des intérêts du trafic, de se lancer dans ces entreprises exécutées à grands frais, et de doter leur port de l'outillage et des améliorations voulus. Toutefois, il m'a toujours semblé, et je suis encore d'avis que nous pourrions à juste titre faire appel au concours de l'Etat car, s'il est vrai de dire que l'amélioration de nos transports terrestres et maritimes effectuée aux frais de l'Etat, est une œuvre d'importance nationale et parfaitement justifiable au point de vue national, l'intérêt national ne cesse pas d'être en jeu, quand l'expédition du trafic se fait, au cours de l'hiver, d'un de nos ports maritimes de l'Atlantique. L'intérêt national est en jeu là comme ailleurs.

Je nourris toutefois à cet égard un espoir que je tiens à formuler ici, d'autant plus que l'honorable député (l'honorable M. Tarte) a conseillé au gouvernement de rendre ces ports libres, et à mes yeux, l'expression de cet espoir est la meilleure réponse à apporter aux objections et à la critique soulevés contre ce crédit ; c'est qu'en ce moment, le gouvernement, de l'agrément du parlement, a constitué une commission, dont l'objectif est d'étudier dans tout son ensemble la question des améliorations dont il importe de doter nos ports maritimes nationaux. Les commissaires auront pour mission d'étudier la situation de tous ces ports collectivement et de l'éclairer sur les meilleures moyens à prendre, à leur avis, pour donner à ces ports l'outillage et les améliorations qui répondent aux intérêts nationaux et aux besoins du trafic. Je ne saurais concevoir d'objet plus digne des délibérations de la commission et qui s'impose avec plus d'urgence à leurs préoccupations. A mon avis, il serait inopportun, en raison des arrangements effectués jusqu'ici pour le port de Montréal, d'apporter aucune modification à la question en discussion.

M. McCREARY : De l'avis du ministre ne serait-il pas sage de différer l'adoption même de ce crédit, jusqu'à ce que la commission d'études sur les transports ait présenté son rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, car ce serait virtuellement apporter un retard préjudiciable aux travaux du port de Montréal. Ces travaux, dont le projet et les devis ont été élaborés il y a plus de dix ans, ainsi que l'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries, n'ont été exécutés qu'en partie. Il y a quatre ou cinq ans, l'ex-ministre des Travaux publics s'en empara, et de concert avec la commission du port, les poussa avec vigueur. Le projet stipule la construction de halles à marchandises et autres installations.

L'honorable M. TARTE : Les plans des halles à marchandises sont prêts aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque ces plans sont prêts, tout retard apporté à ces travaux leur serait fort préjudiciable. Le port de Montréal a certainement souffert, en ce sens que son outillage et ses aménagements ont été insuffisants au service des vaisseaux qui y sont venus l'année dernière. Je tiens de nombre d'expéditeurs qu'ils auraient volontiers dirigé leur trafic vers le port de Montréal, s'ils eussent eu la certitude d'y trouver, de bonne heure, les aménagements et les installations voulues pour leurs vaisseaux, à leur arrivée dans ce port. Je suis bien aise que le syndicat du port de Montréal soit décidé à se mettre à l'œuvre et à pousser les travaux avec activité, jusqu'à leur parachèvement. Encore un mot et j'ai fini. L'honorable député (l'honorable M. Tarte) en conviendra, les objections qu'il a formulées contre la proposition du cabinet ne sont ni opportunes ni justifiables.

Le gouvernement, prétend-il, n'aurait pas dû refuser de payer en bonnes espèces sonnantes ; il n'aurait pas dû exiger du syndicat du port de Montréal qu'il acceptât cet argent à titre de prêt, ainsi qu'il est stipulé dans les résolutions à l'étude. Lui, un ex-ministre, qui a eu à s'occuper si activement de cette question, à l'époque où il détenait un portefeuille dans le cabinet, il n'aurait pas dû prendre la parole en plein parlement pour condamner, sans réflexion et sans mûre délibération, le gouvernement parce qu'il met à exécution aujourd'hui le système même dont l'honorable député se faisait jadis le chaleureux champion, puisqu'il faisait partie du cabinet.

L'honorable M. TARTE : Est-ce que je ne préconise pas aujourd'hui le système même dont je me déclarais partisan, au sein du cabinet, il y a deux ou trois ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne faut pas révéler ce secret.

L'honorable M. TARTE : En dehors du cabinet, alors ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député se fasse partisan de ce système qu'il préconise, soit, je n'ai rien à y redire ; mais il y a toute la différence du monde entre se faire partisan d'un système et critiquer ou condamner ses anciens collègues, précisément parce qu'ils mettent à exécution les arrangements qu'il a lui-même préconisés, justifiés et élaborés et qu'ils doivent appliquer d'urgence, si tant est qu'il faille les appliquer. Ce que je lui reproche, c'est d'affirmer que le gouvernement n'aurait pas dû refuser de donner cet argent aux commissaires du port de Montréal, et qu'il n'aurait pas dû exiger qu'ils l'acceptassent à titre de prêt. Cette censure est injustifiable, et je m'étonne que l'honorable député oublie les vues et les opinions qu'il a professées jadis, au point de se permettre pareille critique.

M. MONK : Je désire faire quelques observations et je dois d'abord exprimer ma surprise de ce que le député de Selkirk (M. McCreary) ait proposé, sans la moindre hésitation, de renvoyer à plus tard l'exécution de ces importants travaux et l'adoption de ce crédit. L'honorable député, de concert avec nombre de ses collègues de l'ouest, n'hésite jamais à faire valoir les besoins de l'ouest, relativement à cette question des transports ; mais j'ai souvent remarqué que, lorsqu'il s'agit des besoins de la contrée située à cette extrémité-ci du lac Supérieur, lui et ses collègues ne comprennent plus l'importance de ces besoins. Je ne puis saisir ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries veut dire, quand il affirme que, relativement au quai construit en bas de Montréal, nous sommes dans la même situation qu'à l'égard des travaux projetés. Dans le premier cas, le gouvernement a versé l'argent et il n'y a pas d'intérêt à servir, tandis que, dans ce cas-ci, le gouvernement fait un prêt dont-il faut acquitter l'intérêt. Il n'y a donc aucune analogie entre les deux cas. Sans doute, comme le fait observer l'honorable député, nous percevons les droits de port, mais non pas à titre d'intérêt.

Il est regrettable que le ministre des Finances ait cru voir dans mes paroles le désir de me constituer le champion de Montréal, au point de vue des intérêts de clocher. Ce n'est nullement dans un esprit d'intérêt local que j'ai abordé cette question. J'envisage cette question des transports dans tout son ensemble. Pour mon propre compte, je n'ai point d'intérêts à servir, en défendant la cause du port de Montréal. Mon comté est en dehors de la ville, et si j'ai saisi la Chambre de cette question, c'est qu'à mon avis, quand il s'agit de ce système des transports, on ne l'applique que d'une manière uniforme à toutes les parties du pays. En 1901, nous avons perçu $270,000 ; et s'il faut ajouter foi à l'affirmation du ministre de la Marine et des Pêcheries, l'année dernière, les recettes ont accusé une légère augmentation. Or, à moins de sacrifier, non seulement le port de Montréal, mais encore tous les autres ports que nous voulons nationaliser, il est impossible de percevoir une somme aussi élevée que $400,000, et pourtant c'est là, au bas mot, ce qu'il faudrait percevoir. Le ministre des Finances nous parle des entrepôts que nous allons construire à même les $2,000,000. Il fait erreur. Il s'agit tout simplement de hangars ou halles à marchandises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Donnez à la rose le nom que vous voudrez, cela ne lui ôte rien de son parfum.

M. MONK : La différence est plus sensible que le ministre n'en veut convenir. Ces entrepôts dont il parle sont une source de recette importantes, tandis que ces hangars n'en sauraient guère produire.

Les frais, aujourd'hui, sont trop élevés et il faut les abaisser, chose qui ne saurait se réaliser par l'application de ce système. Le ministre de la Justice a suivi les vieux errements, en se plaignant de ce que Montréal enlève à Québec son trafic. C'est du dernier absurde. Ce n'est pas dans le but de ruiner Québec qu'on a effectué l'approfondissement du Saint-Laurent, mais bien pour faire face aux besoins du trafic. Nous n'avons pas de rancune à servir contre Québec. Nous avons plaisir à constater la marche ascentionnelle du commerce de Québec mais aussi bien faut-il ne pas fermer les yeux à l'évidence du fait que, partout les vaisseux cherchent à pénétrer aussi loin que possible à l'intérieur. Le ministre ne doit pas oublier qu'aujourd'hui le port de New-York tombe plus ou moins en décadence, en raison des quaiages trop élevés et les vaisseaux s'en vont ailleurs. Ils se dirigent vers Baltimore, Boston, Portland et autres ports maritimes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a des péages à acquitter à tous ces ports.

M. MONK : Il y en a, et il en faut partout, mais l'essentiel est de les dégrever autant que possible. Si nous tenons à concurrencer victorieusement les ports des Etats-Unis, dégrevons ces péages.

M. BICKERDIKE : Il n'y a pas de droits de port à acquitter à New-York.

M. MONK : Il y a des frais fort élevés à acquitter à New-York, sous forme de redevances. Le nom n'y fait rien, et que ce soit droits de port ou redevances, cela revient à la même chose. Je ne sais ce que le premier ministre a voulu dire quand il a affirmé que s'il y a une somme considérable dont il nous est impossible de servir l'intérêt, c'est la faute des citoyens de Montréal. Ce n'est nullement notre faute, mais cela tient à la situation du port. Il faut que les plans et projets dressés depuis si longtemps s'exécutent enfin, et les citoyens de Montréal ne sont nullement à blâmer.

L'honorable M. TARTE : La majorité des commissaires du port sont nommés par le gouvernement.

M. MONK : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine) n'était pas de cet avis, il y a quelques mois. Il pensait alors qu'il fallait mettre au rancart les commissaires du port et que l'exécution des importantes améliorations projetées, devait lui être confiée à lui-même. C'est là un point, toutefois, que je n'ai pas à discuter. Je tiens à faire observer au ministre des Chemins de fer et Canaux que les citoyens de Montréal ont fait des déboursés considérables pour l'outillage du port, et qu'ils en ont amélioré, à grands frais, les abords. On m'informe aussi qu'à Saint-Jean, les péages perçus au port tombent

dans la caisse municipale. Si tel est le cas, cela fait une grande différence. Somme toute, j'avais donc raison de faire rejaillir le blâme sur le gouvernement.

L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) vient de nous dire qu'à l'époque où il faisait partie du cabinet, le projet de nationalisation de nos ports—et il ne s'agit pas de Montréal seulement—a reçu l'approbation du gouvernement du jour, et c'est là aussi ce que j'ai inféré de certaines paroles tombées de la bouche de plusieurs ministres à cette époque. Ce que j'impute à blâme à ces messieurs, c'est qu'aujourd'hui ils abjurent ce système. A moins d'appliquer ce système au port de Montréal et aux autres ports canadiens, les millions que nous avons dépensés et ceux que nous voulons consacrer aux chemins de fer seront dans une large mesure, en pure perte.

M. TAYLOR : Le ministre des Travaux publics a demandé qu'on formulât quelque proposition praticable, et je vais lui en présenter une. Le ministre des Finances nous informe que les commissaires du port de Montréal se proposent de consacrer $1,000,000 à la construction des élévateurs et $2,000,000 à celle des hangars ou d'entrepôts. Il ajoute que l'intérêt sur la somme d'un million sera acquittée à même les recettes de l'élévateur et qu'on demandera aux recettes des hangars ou entrepôts le paiement de l'intérêt des deux autres millions. D'où viendront ces recettes ? Cet élévateur qui coûtera un million, qui l'utilisera, sinon les cultivateurs? Ces recettes sortiront donc des goussets des cultivateurs et du public. Qui paiera la redevance des hangars ? Les compagnies de navigation, en premier lieu ; mais à qui demanderont-elles ces recettes ? Aux populations agricoles.

L'honorable M. TARTE : Ce sont les marchandises mêmes qui acquittent ces péages.

M. TAYLOR : Ce sont les compagnies de navigation qui les perçoivent.

L'honorable M. TARTE : Non, ce sont les commissaires du port.

M. TAYLOR : Et toutes ces recettes sortent du gousset des cultivateurs. Si j'achète un million de boisseaux de blé au Nord-Ouest, chaque boisseau acquitte quatre ou cinq cents de transport, de Port-Arthur à Montréal, et quatre ou cinq cents en plus pour le transport en Europe. Or, si à cet élévateur qu'on veut construire au port de Montréal, il faut payer un quart de cent ou un demi cent, pour le transbordement du grain, des hangars aux steamers naviguant sur mer, il me faudra payer au cultivateur un demi cent de moins que s'il n'y avait pas de droits à acquitter à l'élévateur. Donc, au lieu de prêter ces $3,000,000 aux commissaires du port de Montréal, que le gouvernement leur verse cette somme à titre gratuit, afin qu'ils puissent réaliser ces améliorations sans augmenter les péages.

Dégrevons les péages que doivent acquitter les cultivateurs, car ce sont eux qui auront à les payer, et non pas la masse du public. Que le gouvernement nationalise ce port ; qu'il donne ces $3,000,000 à la commission du port, et j'en suis convaincu, toutes nos populations, celles d'Ontario comme des autres provinces, verront d'un bon œil Montréal devenir port national libre. La concurrence n'est possible qu'à condition de dégrever les droits de port. Si j'ai un million de boisseaux de blé à Port-Arthur pour expédier en Europe, et que le prix de transport par Boston soit de dix cents, tandis qu'il est également de dix cents par la route canadienne, mais avec ces péages en plus, ce grain prendra la route de Boston. Un seizième d'un cent suffit pour faire dévier le trafic de la route canadienne vers la route des Etats-Unis. Ces frais d'élévateurs à Montréal peuvent avoir pour conséquence de faire passer tout le grain par la route des Etats-Unis, et ainsi nous n'aurons pas de recettes. Tout le grain expédié de Port-Arthur par la route du Saint-Laurent, vers les marchés étrangers, doit être dégrevé de tous frais d'élévateurs ; car ces frais ce sont, en dernière analyse, les cultivateurs qui les acquittent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas bien saisi le sens de mes observations qui ne s'appliquaient qu'au public, d'une façon générale. J'ai voulu dire que ces péages sont acquittés par les intéressés au trafic. Je suis aussi sincère ami du cultivateur que tout autre député; mais je tiens que s'il utilise l'élévateur pour y emmagasiner son grain, il doit en payer la façon, tout comme il est tenu de payer pour le remisage de son grain, dans sa propre grange, construite à ses frais. A mon avis, les cultivateurs paient bien volontiers le prix de tous les services qu'on leur rend.

Certes, oui, nous pourrions aisément payer les frais d'entrepôt ; ou bien, encore, ainsi qu'un honorable député en a émis l'idée, nous pourrions payer les frais de transport depuis Winnipeg ; nous pourrions même donner des primes et autres avantages de ce genre ; mais ce ne serait pas là faire des affaires. Les cultivateurs ne sont pas des enfants. Pour ce qui est de ces entrepôts—qui doivent coûter environ $2,000,000—dont a parlé l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), et dont il affirme que nous ne retirerons rien, je dois dire que j'ai reçu avis que les compagnies maritimes avaient décidé d'en prendre possession, au lieu de construire des entrepôts leur appartenant en propre, et les commissaires des ports s'attendent à en retirer un revenu annuel de $74,000.

M. MONK : Ils ne retireront jamais cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'ils affirment cependant, et je les crois.

Il est fait rapport des résolutions, puis elles sont lues une première et une seconde fois, et adoptées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande qu'il me soit permis de présenter le bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du hâvre de Montréal.

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

La séance est levée à six heures.

## Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

## SUBSIDES.—LES CONCESSIONS TREADGOLD.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. T. CHASE CASGRAIN (Montmorency) : J'ai tout lieu de croire que la Chambre et le pays tout entier ont dû respirer à l'aise quand le gouvernement a promis d'ouvrir une enquête au sujet de la concession Treadgold, au Yukon, et autres concessions hydrauliques du même genre. Mais si la Chambre et le public ont poussé un soupir de soulagement quand cette nouvelle leur a été annoncée par le gouvernement, je crois que cette satisfaction a dû faire place au désappointement et même à une surprise désagréable quand on a eu connaissance des instructions données à la commission qui a reçu charge de s'enquérir de tout cela. Je désire citer des extraits des instructions qui ont été déposées lundi dernier sur le bureau de la Chambre, afin qu'on puisse voir clairement que ce qui est en train de se jouer devant la Chambre et devant le pays n'est ni plus ni moins qu'une immense farce.

Vu le rapport du ministre de la Justice, portant la date de 1903, soumettant que depuis plusieurs années des mines de placers ont été avantageusement exploitées dans le territoire du Yukon, particulièrement dans le district traversé par la rivière Klondike et les rivières, cours d'eau et creeks qui en sont les tributaires.

Considérant que, seuls, les claims ayant eu l'eau nécessaire ont pu être jusqu'ici avantageusement exploités ; que l'on suppose qu'on peut trouver de l'or dans les collines, berges et autres terrains élevés, situés le loug desdits cours d'eau, creeks et rivières.

Que par suite des dépenses et des difficultés encourues pour s'assurer l'eau nécessaire, les opérations minières dans ces dernières localités ont été sérieusement retardées, et même rendues impossibles en beaucoup d'endroits ; qu'on a déjà représenté au gouvernement que de grandes dépenses devront être encourues pour recueillir, garder et distribuer les eaux desdits terrains élevés, berges et collines.

Qu'on a aussi représenté au gouvernement que l'étendue et la valeur des gisements d'or, dans lesdits cours d'eau, terrains élevés et collines, est dans le moment inconnue, et devra rester inconnue jusqu'à ce qu'on puisse avoir suffisamment d'eau pour la construction de travaux hydrauliques; et que les personnes avançant l'argent pour la construction desdits travaux devront nécessairement courir de grands risques pour ces placements.

Que bien qu'il convienne que des privilèges et avantages raisonnables et suffisants soient offerts pour engager des capitalistes à construire les dits travaux hydrauliques, cependant il importe :

(a) Qu'aucunes faveurs ou concessions quelconques ne soient accordées, qui pourraient en aucune façon gêner les mineurs autorisés, dans l'exercice de leur droit à l'eau, droit qu'ils possèdent en vertu des règlements concernant les mines de placers du territoire du Yukon ;

(b) Que l'eau ainsi détenue et contrôlée par les compagnies hydrauliques devra pouvoir être, à conditions égales, à la disposition de tous les mineurs autorisés, pour la meilleure exploitation de leurs claims, le tout sujet à tels taux et conditions raisonnables devant être déterminés par le Gouverneur en conseil, afin d'assurer le plus d'avantages possibles au district où les travaux seront établis.

Que, dans le but d'établir ces travaux hydrauliques et d'obtenir suffisamment d'eau pour les collines, berges et terrains élevés ci-haut mentionnés, certains pouvoirs, droits et privilèges ont été accordés par le Gouverneur général en conseil, le 21 avril 1902, à Malcolm H. Orr Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick ; qu'on a prétendu que lesdits droits et privilèges constituent un monopole qui, tout en enlevant au trésor d'énormes revenus, est préjudiciable à l'industrie minière du Yukon.

Je désire appuyer maintenant sur ce paragraphe des instructions, parce que c'est le plus important de tout le document. C'est celui où il est question de limiter le juridiction des commissaires qui doivent être nommés, et cette juridiction se borne simplement à l'obtention de renseignements démontrant à quel point il est probable que la dite concession sera utile ou nuisible aux intérêts miniers dudit territoire du Yukon.

Qu'il est très désirable que les commissaires, chargés de s'assurer de ce qu'il en est, s'enquièrent généralement de tous les faits et circonstances de nature à renseigner le gouvernement et le parlement sur les moyens hydrauliques et autres qu'il conviendrait d'adopter pour tirer avantage des collines, berges et autres terrains élevés qui, dans les conditions ordinaires, ne peuvent être exploités qui très désavantageusement, ou même ne peuvent pas l'être du tout sans qu'on puisse y faire parvenir l'eau par des moyens artificiels.

On voit là, M. l'Orateur, que les seuls pouvoirs accordés à ces commissaires consistent à rechercher si oui ou non le système hydraulique pourra être introduit dans le territoire du Yukon, afin de mieux exploiter les mines de placer de ce territoire. Voilà à quoi doit se borner toute l'enquête, et il s'agit là d'un problème scientifique à résoudre. Cette enquête s'étend à la concession Treadgold et à d'autres concessions du même genre, mais pas plus loin, et elle comprend aussi l'obtention de renseignements "sur les moyens hydrauliques et autres qu'il conviendrait d'adopter pour tirer avantage des collines, berges et autres terrains élevés, qui, dans les conditions ordinaires, ne peuvent

être exploités que très désavantageusement." Ces instructions nous informent aussi que les commissaires ne pourront siéger que dans le territoire du Yukon, c'est-à-dire à Dawson, ou en toute autre partie du territoire du Yukon qu'ils jugeront à propos.

Depuis que ce sujet, M. l'Orateur, a été soumis il y a quelque temps à l'attention de cette Chambre, il n'y a aucun doute—et je crois que les honorables députés de la droite ne me contrediront pas ici—que les demandes d'enquête ont été générales, non seulement parmi les adversaires politiques de l'administration actuelle, mais aussi parmi tous ceux qui ont à cœur les véritables intérêts du pays. Chacun demandait, dis-je, qu'une enquête complète et consciencieuse fût ouverte au sujet de toutes les circonstances entourant la concession Treadgold et autres concessions du même genre que l'on a faites au Yukon.

La presse indépendante a été unanime à demander au gouvernement d'instituer cette enquete. Mais, M. l'Orateur, de quelle sorte d'enquête s'agissait-il ? Il s'agissait non seulement, dans cette enquête, de l'étude de diverses questions scientifiques ; il s'agissait aussi non seulement de savoir si ces concessions hydrauliques seraient avantageuses ou nuisibles aux mineurs libres du Yukon ; mais cette enquête devait en plus comprendre toutes les circonstances entourant la concession Treadgold et autres concessions du même genre. En un mot, il nous faut reconnaître que quand la question s'est présentée devant cette Chambre, la conscience du publi s'est révoltée devant les révélations qui ont été faites et dont le parlement a pris connaissance, quand moi-même et ceux de la gauche qui vinrent après moi nous avons donné lecture des documents se rapportant à toute cette affaire.

M. l'Orateur, nous ne faisions, en cela, que suivre le mot d'ordre venu du Yukon ; parce que, ainsi que je l'ai dit, et sans que je désire revenir là-dessus, j'ai déjà attiré l'attention de la Chambre sur une requête qui fut présentée à ce parlement par la chambre de commerce de Dawson, et par des centaines, que dis-je, par des milliers de citoyens du territoire du Yukon, requête où ces concessions étaient dénoncées en des termes non équivoques. J'ai, en ce moment, cette requête qui a été présentée à cette Chambre, le 16 avril 1903, par un député du Yukon. Comme on peut le voir, cette requête est volumineuse et porte un grand nombre de signatures. Elle a été signée par les citoyens les plus éminents du Yukon, appartenant à toutes les nuances politiques, c'est-à-dire non seulement par les adversaires du gouvernement, mais par tous ceux qui, au Yukon, ont à cœur les véritables intérêts du Dominion et l'administration irréprochable des affaires du pays. Que nous dit, entre autre, cette requête ?

Que les avantages accordés aux concessionnaires sont d'une valeur inestimable, et entraînent une énorme exploitation des ressources publiques du territoire pour l'avantage de quelques concessionnaires favorisés.



Le Chambre saisira ce que cela veut dire. Les citoyens même du territoire du Yukon ont vu là fort clairement que cette concession était accordée à quelques favoris du gouvernement, et qu'il y avait là en perspective une énorme exploitation des ressources publiques du Territoire, au grand détriment des citoyens du Yukon et des mineurs. Cette requête est d'autant plus importante qu'elle émane d'une corporation du Yukon qui n'a pas de préférences politiques, et elle est signée par des milliers de citoyens qui doivent savoir à quoi s'en tenir sur la condition des affaires dans le Yukon, et qui s'adressent à ce parlement pour lui demander d'instituer une enquête au sujet des accusations qu'ils ont portées, non seulement contre les concessionnaires, mais en outre, implicitement, contre tous ceux qui ont accordé ces concessions à Treadgold et autres.

J'ai aussi en main une autre requête, qui a été présentée à la Chambre des communes par une autre corporation du Yukon. Il s'agit de la requête de la municipalité de Dawson, en ce moment devant la Chambre. Cette requête a aussi été présentée, le 16 avril 1903, par un honorable député du Yukon, et elle contient exactement les mêmes considérants que la requête que je viens de lire, c'est-à-dire celle de la chambre de commerce de Dawson. On doit admettre que les conditions créées par ces concessions sont entrées dans une phase assez grave, quand on voit tous les citoyens s'adresser à la Chambre des communes pour attirer son attention sur ces faits, et se résoudre—ce qui est jusqu'ici sans précédent—à présenter ces requêtes à la Chambre et à formuler toutes ces accusations en face de tout le pays. Mais ce n'est pas tout. Si ces requêtes de la chambre de commerce de Dawson et de la municipalité de Dawson avaient pu être inspirées par des animosités politiques, assurément ces mobiles ne sauraient être appliqués à l'Association libérale de Dawson. Eh bien ! j'ai ici en main le " Sun " du Yukon, qui est l'organe du parti libéral du territoire du Yukon. Bien plus, si je passe à la page 2 du numéro que j'ai présentement en main, j'y vois que la " Yukon Official Gazette " est publiée dans le numéro du samedi du " Sun " de sorte que ce journal se trouve être l'organe officiel du territoire du Yukon. On lit dans ce journal, à la date du 1er avril dernier :

A une assemblée nombreuse du club libéral, tenue hier soir à la salle Pioneer, on a pris les mesures nécessaires pour appuyer M. Ross, à Ottawa, touchant plusieurs sujets d'importance concernant le territoire.

En outre, une requête est rédigée et adoptée par le club libéral de Dawson, composé des amis et partisans des honorables députés de la droite dans le territoire du Yukon. Et voici ce qu'on lit, entre autres, dans cette requête :

Il est résolu qu'une enquête peut être ouverte, afin de s'assurer des circonstances où les principales concessions hydrauliques ont été obtenues, et afin que toutes les mesures néces-Ottawa, touchant plusieurs sujets importants concernant le territoire.

Cela ne faisait que suivre ce qui est arrivé il y a quelques mois dans le territoire du Yukon. Comme on le sait, une élection venait alors d'avoir lieu, élection où l'honorable député du Yukon (M. Ross) avait été choisi et où on lui avait demandé nettement, ainsi qu'il appert par les journaux, s'il prendrait les mesures nécessaires pour faire punir les fonctionnaires publics d'Ottawa et de Dawson qui avaient accordé ces concessions considérables aux favoris du gouvernement. On lui demanda alors s'il ne prendrait pas les moyens nécessaires pour amener ces personnes à récipiscence pour les fraudes dont elles s'étaient rendues coupables, ou dont s'étaient rendus coupables ces mêmes fonctionnaires publics d'Ottawa vis-à-vis du gouvernement. On nous demande de porter des accusations formelles, c'est-à-dire des accusations contre toute personne qu'il nous plairait de prendre à parti, soit fonctionnaires ou ministres ; de porter des accusations formelles contre des personnes investies d'une autorité quelconque, et d'offrir de résigner nos mandats si ces accusations n'étaient pas prouvées. Alors, nous disait-on, on nous accorderait immédiatement l'enquête demandée. C'est là le défi qui nous a été jeté par la droite. Nous avons attiré l'attention de la Chambre et du gouvernement sur les accusations portées par ces corporations dont je viens de parler, c'est-à-dire la chambre de commerce et la municipalité de la ville de Dawson. Nous avons attiré l'attention des honorables députés de la droite sur les accusations portées par leurs propres amis au Yukon ; nous avons soumis tout cela à la Chambre, et nous disons maintenant que le gouvernement doit se mettre en défense, et répondre, s'il le peut, à ces accusations. Si elles ne sont pas fondées, les honorables députés de la droite se trouveront bien d'ouvrir là-dessus une enquête, afin de prouver que ces accusations sont fausses et ne reposent sur aucun fondement. En premier lieu, on nous a promis une enquête, non pas une enquête d'ordre scientifique, c'est-à-dire pour s'assurer seulement si le gouvernement a agi sagement en accordant ces concessions pour le lavage de l'or au Yukon, mais bien plutôt une enquête complète afin de rechercher ce qu'il peut y avoir de fondé dans les imputations faites contre le gouvernement. C'est là ce qui a été promis, et on nous a dit : " Nous n'avons pas encore eu le temps de nous occuper de ces allégations, ou de nommer des commissaires ou un comité de cette Chambre pour s'enquérir de leur bien fondé. Nous attendons, pour cela, que l'honorable député du Yukon soit arrivé. La navigation n'est pas encore tout-à-fait ouverte au Yukon, et il nous faut attendre qu'elle le soit. Attendez donc que l'honorable député puisse prendre son siège. Je regrette qu'il ne soit pas ici, et j'apprends aussi de bon source qu'il est probable qu'il ne reviendra pas pendant cette session. Veuillez attendre, et le commissaire ouvrira une enquête sur tout ce que vous avez dit devant cette Chambre."

Quand l'honorable député du Yukon (M. Ross) reviendra à Ottawa—il est dans le moment, je crois, dans la Colombie Anglaise—et que nous pourrons prendre son avis là-dessus, c'est notre intention de tenir pleinement la parole que nous avons donnée aux citoyens du Yukon d'instituer une enquête complète sur des accusations et soupçons qu'on pourra porter ou avoir au sujet de quelque matière concernant l'administration du Yukon. Je donne avis de tout cela à mon honorable ami, afin que, en outre de l'avantage qu'il a eu d'exposer ses opinions devant cette Chambre, il puisse avoir l'occasion de prouver, s'il le peut, ces accusations et soupçons devant un tribunal qui aura a prendre en considération autre chose que des lettres et des extraits de journaux, et où il faudra attester sous serment tout ce qu'on voudra bien produire.

C'est là l'engagement qui a été pris vis-à-vis de cette Chambre par l'honorable ministre qui a parlé pour le gouvernement quand ce sujet a été présenté. L'honorable directeur général des Postes, en réponse au discours que j'ai eu l'honneur de prononcer devant cette Chambre le 12 mai dernier, a fait à cette Chambre et au pays une promesse solennelle qu'une enquête complète et consciencieuse serait ouverte au sujet des inculpations faites à cette époque contre le gouvernement, contre des fonctionnaires et contre les concessionnaires. Je ne puis comprendre comment il se fait que le gouvernement ait changé d'avis. On nous a dit, il est vrai, l'autre jour, que le gouvernement en était arrivé à une autre conclusion quand ces instructions ont été déposées sur le bureau de la Chambre. Nous avons été surpris qu'on vînt annoncer à la Chambre que le gouvernement revenait sur sa parole, que le gouvernement en était arrivé à une autre conclusion, qu'il ne songeait plus à nous accorder l'enquête dont les grandes lignes apparaissent dans les instructions dont je viens de donner lecture. Dans le moment, la surprise a été grande. Nous avons pensé que l'honorable député qui s'adressait alors à la Chambre se méprenait sur le sens de ses paroles. Nous ne pouvions pas imaginer, après l'engagement solennel pris vis-à-vis de cette Chambre, au nom du gouvernement, par l'honorable directeur général des Postes, que le gouvernement changerait d'avis en si peu de temps, et qu'il se présenterait devant cette Chambre avec ce que j'ai déjà dit être ce simulacre d'enquête devant M. le juge Britton et autres. A quoi attribuer ce changement subit, chez les honorables ministres qui sont responsables de ces concessions au Yukon ? Pourquoi ne disent-ils pas maintenant qu'ils sont prêts à instituer une enquête complète et consciencieuse au sujet

des accusations que ces citoyens du Yukon ont portées contre le gouvernement et contres les fonctionnaires qui ont charge de ce département ?

Qu'est-ce donc qui a pu survenir? La conclusion naturelle et la seule conclusion à laquelle cette Chambre et le pays en peuvent arriver, c'est qu'il y a des coupables que le gouvernement a intérêt à protéger. Voici qu'un ministre s'est présenté ici au nom du gouvernement et il a dit en cette Chambre : " Vous auriez dû savoir que le gouvernement avait décidé depuis longtemps de faire une enquête complète au sujet de ces accusations ; nous allons ouvrir cette enquête aussitôt que nous le pourrons, et cette enquête sera telle que vous aurez toutes les occasions nécessaires de prouver les accusations que vous avez portées." Cependant, quand les instructions ont été publiées, nous nous sommes aperçus que ces instructions se bornaient à s'enquérir si le gouvernement avait bien ou mal agi en accordant ces concessions dans le Territoire du Yukon. Je le répète, et le pays n'aura garde de me contredire, il n'est pas un homme indépendant qui ne puisse faire autrement ici que conclure que la seule raison qui pousse le gouvernement à agir de la sorte, c'est que les accusations portées le 12 mai dernier devant cette Chambre, et les accusations qui ont été portées l'autre jour par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) sont absolument vraies, et que le gouvernement n'ose pas même se présenter devant une commission nommée par lui afin de se disculper de ces accusations, et cela, je le répète, parce que ces accusations sont tellement vraies qu'il est probable qu'un des ministres serait forcé de résigner ses fonctions et de se retirer de la vie publique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : On remarque aussi un changement dans les manières du très honorable premier ministre. Qu'on compare, par exemple, son attitude actuelle, avec celle qu'il a prise lors de l'affaire du comté de Drummond. Voici quelques-unes de ses remarques, prononcées le 15 février 1898. Je cite textuellement des Débats :

> Les honorables membres de cette Chambre comprennent quelles sont les raisons qui forcent le gouvernement à demander cette enquête, et j'espère que ces raisons seront appréciées de tous. L'année dernière, le gouvernement a entrepris de prolonger le chemin de fer Intercolonial de son terminus actuel, à la Chaudière, jusqu'à Montréal. Je suis sous l'impression que ce projet a déjà été étudié par les administrations qui nous ont précédés. Le gouvernement avait choisi un chemin qui offrait l'avantage d'être de 25 milles plus court que la route actuelle entre Lévis et Montréal par le chemin de fer du Grand Tronc, et qui, de plus, évitait la chaîne de montagnes adjacentes à la rivière Saint-François, près de Richmond.

J'attire l'attention de la Chambre sur cette partie des remarques de mon très honorable ami :



> Mais comme on a répandu des soupçons dans le public sur la nature des transactions qui ont eu lieu entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer du comté de Drummond, le gouvernement a cru de son devoir de demander une enquête, afin que toutes les imputations qui ont été faites puissent être examinées et discutées.

Le premier ministre déclare ici que la seule raison qui a engagé le gouvernement à accorder l'enquête dans l'affaire de Drummond, c'est que des soupçons s'étaient répandus dans le public sur la nature des négociations qui ont accompagné l'achat de cette ligne par le gouvernement. On n'avait porté aucune accusation formelle dans la Chambre. On ne nous avait pas mis alors au défi de porter ces accusations formelles, mais, ainsi que l'a dit le très honorable ministre, il avait suffi que de mauvais bruits eussent couru parmi le public pour que le gouvernement crût qu'il y allait de son devoir d'accorder une enquête complète. Et c'est pourquoi le premier ministre présenta la motion suivante :

> Qu'un comité spécial de la Chambre soit nommé pour faire une enquête sur l'affectation des subventions accordées par le parlement du Canada, pour aider à la construction du chemin de fer du comté de Drummond, et sur toutes négociations et transactions entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou officiers, ou quelque personne en son nom, et la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, ou quelque directeur, officier ou personne au nom de la compagnie, concernant l'acquisition dudit chemin de fer par le gouvernement ; avec pouvoir audit comité d'envoyer quérir papiers, personnes et documents, de faire rapport à la Chamrbre de la preuve faite et d'énoncer l'opinion du comité à ce sujet.

Comment se fait-il que le gouvernement ne soit plus du même avis aujourd'hui? Comment se fait-il, quand des accusations sont portées par des personnes responsables au Yukon, par la chambre de commerce de Dawson, par la municipalité de Dawson, que dis-je ? même par les amis et le partisans du gouvernement, comment se fait-il, je le répète, qu'on ne cherche pas à s'enquérir de ces accusations, alors que de simples soupçons au sujet de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond ont suffi pour qu'une enquête complète fut instituée. Il y a aussi une autre raison pour laquelle l'enquête se borne à rechercher si M. Treadgold devait recevoir l'autorisation d'établir des travaux hydrauliques au Yukon, et cette autre raison est qu'on veut être ainsi mieux à même de pouvoir jeter de la poudre aux yeux du public. L'opinion publique a exigé une enquête complète au sujet de toute cette affaire, et ce simulacre d'enquête est accordé afin que le gouvernement puisse venir dire : " Oh, bien, nous avons toujours accordé l'enquête ". Nous nous rappelons fort bien que, les premières années qu'il est entré en fonctions, le gouvernement avait l'habitude de nous dire : " Nous allons faire des enquêtes sur toutes les accusations que vous porterez contre le gouvernement. Bien plus, nous ou-

vrirons des enquêtes pour de simples soupçons qu'on pourrait avoir, afin que chacun puisse être convaincu que ceux qui composent actuellement le gouvernement sont les hommes les plus intègres qui soient jamais arrivés au pouvoir au Canada ". Hélas ! quel changement ne voyons-nous pas aujourd'hui !

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Il est possible que le gouvernement commence à se faire vieux, et qu'il n'ait pas un aussi bon caractère qu'au temps de sa jeunesse. Voilà comment il se fait, sans doute, qu'on ne prend nul souci d'accusations qui ont péniblement impressionné le public. Nous devons nous opposer à l'enquête projetée, d'abord parce que la portée en est trop restreinte, et en second lieu parce que cette enquête est conduite par une commission royale. Ce que le pays exige, c'est une enquête consciencieuse et complète par un comité du parlement. Le parlement est maintenant en session, et nous pouvons avoir une enquête devant un comité de cette Chambre. Nous avons donné, il y a quelque temps, les raisons qui nous faisaient nous opposer à la nomination de M. le juge Britton, et je ne veux revenir là-dessus que pour faire observer que la prese indépendante de ce pays est unanime à le prier de ne pas accepter la charge que le gouvernement lui a offerte.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Le " News " de Toronto n'est pas un journal favorable à la gauche de cette Chambre, et on peut, je crois, le ranger parmi les feuilles indépendantes. Le 9 du courant, le " News " de Toronto a publié ce qui suit :

Un cas suspect.

Personne n'a jamais eu rien à dire, croyons-nous, contre M. le juge Britton, en tant que juge. Personne, aussi, n'a jamais mis en doute son impartialité. Mais c'est un principe généralement admis qu'un juge, si impartial et si intègre qu'il soit dans l'exercice de ses fonctions, ne doit pas siéger dans une cause où il a pu déjà avoir un intérêt particulier. En droit britannique, l'usage est alors d'admettre que le juge le plus intègre peut inconsciemment pencher plutôt d'un côté que de l'autre. L'excès de scrupules qui anime les cours anglaises a souvent porté plusieurs juges à refuser d'être mêlés en quoi que ce soit à des causes où leur intérêt était loin d'être aussi en jeu que celui du juge Britton dans cette affaire du Yukon.

M. Britton, alors qu'il était le député de Kingston, a été le porte-parole du gouvernement lors du débat de 1900 sur les scandales du Yukon. Il y a rapprochement évident entre ces scandales, et les accusations d'aujourd'hui au sujet de la concession Treadgold. L'administration que M. Britton défendait en 1900 est la même que celle qu'il est appelée à juger aujourd'hui. En refusant la mission qu'on veut lui confier, il ne fera que témoigner qu'il lui répugne d' être mêlé à des irrégularités, tout autant que les membres les plus éminents du barreau britannique.

Chaque mot de cet article me semble absolumentvrai. Mais passons à autre chose, et laissons de côté M. le juge Britton, bien que la rumeur veuille—et la chose me paraît plausible—qu'il soit proche allié de l'associé de l'un des concessionnaires du syndicat Treadgold. Dans ces circonstances le gouvernement n'agit pas honnêtement en le nommant, et il n'est pas plus honnête de la part de M. le juge Britton d'accepter la mission que le gouvernement se propose de lui confier.

L'expérience du passé, en ce pays, n'est guère favorable à la nomination de membres de la magistrature pour conduire des enquêtes sur des accusations portées dans l'arène politique. J'admets volontiers que les deux partis ont déjà commis l'erreur de confier à des juges la tâche très onéreuse et très désagréable de faire la lumière sur des accusations portées par des hommes politiques, soit dans la Chambre ou dans la presse. Ces sortes de commissions ne donnent aucune satisfaction à l'opinion publique. Même, ce qui est encore bien plus défavorable, ces commissions exposent la magistrature à perdre la confiance, le prestige et le respect dont on aime à entourer leurs hautes fonctions.

Comme je l'ai dit il y a un instant, la Chambre est en session, et nous ne voyons pas pourquoi un comité ne serait pas nommé pour faire une enquête au sujet des accusations qui ont été portées contre le gouvernement, non seulement dans toute cette affaire Treadgold, mais aussi au sujet des autres concessions hydrauliques mentionnées dans les instructions. On nous dira peut-être qu'une enquête de ce genre coûterait beaucoup d'argent. Mais, M. l'Orateur, dans un cas de ce genre, la question d'argent ne saurait avoir aucune importance. Si le gouvernement de ce pays est en suspicion, nous ne saurions jamais payer trop cher la preuve que chaque ministre est complètement innocent de ce dont on l'accuse. Il n'est pas un député de la gauche qui trouverait à redire à dépenser de l'argent pour un but aussi louable. On pourra nous dire aussi que la session est maintenant trop avancée pour une enquête de ce genre. S'il est trop tard, c'est bien la faute du gouvernement. On a attiré sur tout cela l'attention du gouvernement dès le 16 avril dernier, et de nouveau le 12 mai ; et si le gouvernement était innocent de ces accusations, il aurait dû être le premier à venir nous dire, comme autrefois : " Nous exigeons une enquête immédiate et complète ; nous nous présenterons devant un comité du parlement, et nous prouverons que ces imputations sont fausses et que nous sommes complètement innocents."

La question de la valeur relative d'une enquête par une commission royale ou par des juges, et d'une enquête par un comité parlementaire, n'offre rien de bien nouveau. Je vais maintenant citer quelques-unes des opinions exprimées il y a quelques années par certains membres éminents de cette Chambres, plusieurs desquels en font encore par-

tie. Laissez-moi citer tout d'abord quelques paroles de l'Orateur actuel de cette Chambre :

M. l'Orateur, nous avons eu dans la province de Québec, l'occasion de voir ce que peuvent produire de bon ces enquêtes conduites par des commissaires. Je me rappelle qu'en 1882, une accuation excessivement grave a été portée par un député de la province de Québec, accusation par laquelle un grand nombre de députés se trouvaient compromis et leur siège mis en jeu. Au lieu de déférer cette question à un véritable tribunal ; au lieu de la déférer à un comité de la Chambre, on a eu recours à un commissaire royal, l'honorable juge Routhier. Je n'ai rien à dire contre la respectabilité de ce distingué magistrat ; mais ayant seul la conduite de l'enquête, sans l'assistance d'aucun avocat accusateur, et ignorant naturellement où étaient les coupables et quels étaient les témoins qui pouvaient l'éclairer, il a simplement assigné quelques témoins que la rumeur publique lui a désignés. Et tout a été fini. Nous voyons là, par conséquent, l'inutilité de faire des enquêtes devant des commissaires royaux, lorsque ces enquêtes ne peuvent pas être contrôlées par le parlement, et lorsqu'on ne peut pas faire entendre tous les témoignages que nous sommes en droit de faire entendre dans une accusation de ce genre.

Un peu plus loin, il dit :

La raison est que ces enquêtes, conduites par la Chambre, ont révélé des choses monstrueuses, les plus monstrueuses qu'il soit possible de révéler, et qu'aujourd'hui on veut empêcher la vérité d'être connue sur des accusations semblables.

On dirait, à la vérité, que M. l'Orateur parle en ce moment à ma place, de mon siège et dit exactement ce que je voudrais dire ;

Voilà, M. l'Orateur, la seule et unique raison pour laquelle on veut, en ce moment, déférer cette enquête, non pas à un comité contrôlé par la Chambre, non pas à un comité sérieux, mais à une seule personne qui conduira la chose comme elle l'entendra, qui fera entendre les témoins qu'elle voudra et de laquelle la Chambre et le pays ne peuvent s'attendre à avoir justice entière et complète.

Le Solliciteur général actuel (l'honorable M. Carroll) a aussi parlé dans la même occasion, et voici ce qu'il a dit :

Je suis opposé à ce que le parlement se dépouille d'un droit qui lui appartient à un titre absolu. Les députés eux-mêmes sont les juges naturels, quand il s'agit de questions concernant l'honneur de la Chambre. Bien plus, comme nous en avons eu malheureusement la preuve, les juges qui agissent dans ces cas se départissent de leurs fonctions, et, en se mêlant à nos différents politiques, perdent le prestige d'impartialité qui leur est nécessaire. En outre, les juges nommés par l'Exécutif sont sous la dépendance de celui-ci et ne devraient pas être appelés à juger des actes de ceux qui le composent. Leur fonctions sont déterminées, et on ne doit pas leur permettre de s'en départir. L'autorité qui nomme les juges est celle qui accorde ou refuse l'avancement, auquel tendent les fonctionnaires de la magistrature comme ceux de l'administration. Cela suffit pour qu'un juge, à moins qu'il ne soit à l'épreuve de toute suggestion inspirée par l'intérêt individuel, sente qu'il n'est pas complètement indépendant et se prête quelquefois à rendre des services, dans des occasions où, seuls, des jugements motivés par la justice devraient être prononcés.

M. Davies, aujourd'hui M. le juge Davies, de la cour Suprême, parlant sur le même sujet, a été jusqu'à dire que, selon lui, la nomination d'une commission royale, en ces matières, n'était pas constitutionnelle. Il s'est exprimé ainsi :

Cela n'est-il pas inconstitutionnel ? Si nous reconnaissons l'autorité de Todd, nous voyons qu'il est inconstitutionnel de soumettre à une commission royale des questions se rapportant aux devoirs ordinaires du gouvernement exécutif et à ses rapports avec le parlement ; qu'il est inconstitutionnel de remettre à une commission royale le soin de faire une enquête sur les irrégularités dont ont pu se rendre coupables un juge ou un ministre de l'Etat. Voilà la loi, telle que définie par Todd, loi contre l'autorité de laquelle on n'a élevé aucune objection jusqu'à présent. Cependant, ces honorables messieurs demandent à leurs partisans d'adopter ce mode clairement défini comme inconstitutionnel, pour éviter, ou si possible retarder l'éclat que ne saurait manquer d'avoir cette affaire devant un comité.

A cette époque, feu l'honorable juge Mills, qui a étudié ce sujet très à fond, et qui a toujours passé pour être l'un des meilleurs interprétateurs de l'histoire et de la loi constitutionnelle parmi les membres de la droite, s'est ainsi exprimé là-dessus :

On m'a reproché, M. l'Orateur, d'avoir dit que la règle qui aurait dû être suivie, pour instruire ces accusations, était une règle qui remonte aux jours d'Edouard III, et je suis encore de cet avis. Je me suis donné la peine de copier cette règle qui régit encore le parlement impérial depuis cette époque. Elle se lit comme suit :

Que c'est le droit incontesté des communes de s'enquérir des abus qui affectent l'intérêt public, et de mettre en accusation les conseillers de la couronne qui se sont rendus coupables de manœuvres corruptrices.

Voilà la loi concernant l'autorité du parlement. Les accusations portées par l'honorable député d'Ontario-ouest comportent-elles des abus affectant l'intérêt public ? Veuillez remarquer, M. l'Orateur, que des accusations de cette nature peuvent être portées non-seulement contre des membres du parlement, mais aussi contre des ministres de la couronne en leur qualité officielle. Elles peuvent être portées aussi contre d'autres fonctionnaires publics. Le parlement n'a jamais, M. l'Orateur, délégué à aucun autre corps son droit d'enquête ; il n'a jamais délégué à aucun autre corps le droit de s'enquérir d'abus existants, ou d'actes de corruption imputés à des membres de l'administration. On a dit, avant aujourd'hui, que la Chambre n'avait rien à faire au sujet d'accusations portées contre des membres du parlement, à moins que ces accusations ne portent sur des actes commis par ces membres en remplissant leur mandat de députés. Je n'interprète pas ainsi la loi. Le parlement est tenu de s'enquérir de la conduite des ministres. Les ministres sont revêtus d'un grand pouvoir. D'importants devoirs publics leur incombent, et dans l'accomplissement de ces devoirs ils sont responsables envers cette Chambre.

Plus loin, il a encore dit :

Je pourrais mentionner le cas de M. Butt. De graves accusations furent portées contre cet

honorable député et d'autres membres de la Chambre. Ils étaient accusés de corruption, et cette accusation fut portée par le " Times ".

Je désire attirer ici l'attention du gouvernement. Aucune accusation formelle ne fut portée contre M. Butt. Les seules accusations étaient celles que porta le " Times ".

Ces accusations ne furent pas portées en parlement, et lorsqu'une motion fut proposée, demandant une enquête, un comité fut de suite nommé. Lord John Russell déclara que des accusations ayant été portées, le membre du parlement accusé avait le droit d'exiger un comité chargé de s'enquérir de ces accusations, afin d'avoir l'occasion de se disculper. Puisqu'il en est ainsi, relativement à des accusations portées en dehors du parlement, *a fortiari*, le membre qui porte des accusations, a le droit d'exiger qu'elles soient soumises à une enquête faite par un comité de la Chambre. C'est la manière la plus expéditive de faire ces enquêtes. C'est le mode établi par le parlement, et l'une des plus hautes autorités du royaume, Hallam, a dit que le parlement était le tribunal le plus compétent, vu la gravité des accusations et l'importance de la procédure, pour s'enquérir des faits et faire respecter la loi.

J'ai montré à cette Chambre que ces accusations avaient été portées par des corporations du territoire du Yukon, par des milliers de citoyens désintéressés de ce territoire, et par des amis et partisans même du gouvernement. J'ai aussi montré qu'au commencement du régime actuel, ces honorables messieurs, non seulement quand des accusations ont été portées, mais même quand des soupçons ont commencé à se répandre dans le public, se sont immédiatement adressés au tribunal qu'il convenait d'avoir, c'est-à-dire à un comité de cette Chambre, afin de se laver de ces accusations. J'ai démontré, par les autorités que je viens de citer, c'est-à-dire l'Orateur de cette Chambre, le Solliciteur-général, l'honorable juge Davies, et cette autre grande autorité : feu M. le juge David Mills, que le tribunal devant lequel il convient de porter des accusations de ce genre, est un comité de cette Chambre.

Dans ces circonstances, le gouvernement a complètement manqué au devoir qu'il devait au pays et à lui-même, et par conséquent, je propose l'amendement suivant :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :—" depuis quelque temps les octrois, par le gouvernement du Canada, à certaines personnes et, entre autres, à un certain A. N. C. Treadgold, et à ses associés, de concessions minières à exploitations hydrauliques dans le territoire du Yukon ont été publiquement dénoncées comme frauduleux.

Qu'à une convention tenue dans la cité de Dawson, le ou vers le premier octobre 1902, dans le but de choisir un candidat libéral pour représenter le territoire du Yukon en ce parlement du Canada, il a été résolu, entre autres choses, qu'un grand nombre des concessions susmentionnées avaient été obtenues par fraude et supercherie.

Que James Hamilton Ross, écr, actuellement membre de cette Chambre pour le territoire du Yukon, en acceptant le mandat qui lui était offert, par ladite convention, a promis publiquement par voie de la presse, de demander une enquête complète sur les accusations de fraude susdites.

Que la chambre de commerce de la cité de Dawson et autres, ont présenté à cette Chambre, le 16 avril 1903, une pétition dans laquelle il est allégué que lesdites concessions à A. N. C. Treadgold et ses associés ' constituaient une exploitation énorme des ressources publiques de ce territoire (Yukon) pour le bénéfice de quelques concessionnaires favorisés.'

Que le, ou vers le 23 mars 1903, la municipalité de la ville de Dawson a adressé à cette Chambre une pétition s'exprimant dans les termes que la pétition précédente de la chambre de commerce de Dawson.

Que l'Association libérale de la ville de Dawson, à une assemblée tenue le 1er avril 1903, a publiquement dénoncé lesdtes concessions comme ayant été obtenues par fraudes et sous de fausses déclarations, et a adressé au gouvernement une pétition demandant d'instituer une enquête " pour savoir dans quelles circonstances les plus importantes concessions minières (c'est-à-dire, celles ci-dessous nommées) ont été obtenues afin que le procureur général du Canada puisse agir dans l'espèce ".

Que le 12 mai dernier, le gouvernement a promis à la Chambre, par l'entremise de l'honorable ministre des Postes pendant le débat sur la concession Treadgold, d'instituer, conformément aux représentations faites par les citoyens du Yukon, une enquête complète sur toutes les accusations qui pourraient être faites au sujet de toutes matières se rattachant à l'administration du Yukon.

Cette Chambre regrette que, d'après les instructions données aux commissaires qui seront chargés de l'enquête et qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre le 8 juin courant, l'enquête projetée est limitée à la question de savoir si la concession accordée à A. N. C. Treadgold et à ses associés le 21 avril 1902, et d'autres concessions semblables sont de nature à nuire aux intérêts miniers du territoire du Yukon ou à les promouvoir.

Et cette Chambre est d'avis qu'il devrait être nommé un comité spécial de cette Chambre, revêtu de tous les pouvoirs nécessaires pour faire une enquête complète, non seulement sur le caractère avantageux ou désavantageux des termes et conditions des diverses concessions susmentionnées, mais aussi sur tous les faits qui se rattachent à l'octroi ou à l'obtention desdites concessions ou aux modifications y apportées, sur toutes négociations et transactions entre le gouvernement ou aucun de ses membres ou officiers et lesdits concessionnaires ou toute personne agissant en leur nom au sujet desdites concessions ou au sujet des modifications y apportées, les noms des personnes intéressées directement ou indirectement, de temps à autre, dans lesdites concessions, la nature de leurs intérêts respectifs et les circonstances dans lesquelles ces intérêts ont été acquis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. l'Orateur, je voudrais pouvoir féliciter l'honorable député d'avoir fait preuve, au moins, de courage en saisissant la Chambre de cette question. Mais il a préféré se retrancher derrière son titre de député, et malgré le défi qui lui a été lancé il y a déjà quatre semaines, il n'a pas encore pu se décider à déclarer ouvertement qu'il croit bien fondées les accusations sur lesquelles il voudrait instituter une enquête. Il prétend que le sentiment populaire réclame cette

enquête. Voyons un peu ce qu'il demandait par sa motion du 12 mars dernier. Elle se lit comme suit :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :—" cette Chambre regrette que, par un décret du Conseil en date du 21 avril 1902, le gouvernement, dans le but ostensible d'ériger des travaux hydrauliques pour fournir de l'eau pour l'exploitation efficace des dépôts aurifères, ait accordé au sieur A. N. C. Treadgold, de Londres, Angleterre, et à ses associés, des pouvoirs, franchises et concessions considérables dans et sur les lits, rives, vallées, versants et collines de la rivière Klondike, des creeks Bonanza, Bear, Hunker et dans et sur les eaux du creek Rock, dans le territoire du Yukon, avec le droit d'y établir, pour le bénéfice et l'avantage des concessionnaires, dans et par tout les district et région traversés par ces rivière et creeks, des travaux hydrauliques, électriques et autres, de faire inscrire et de prendre possession des terrains miniers et autres et de les exploiter.

Cette Chambre considère que lesdits pouvoirs, franchises et concessions constituent, en faveur dudit Treadgold et de ses associés, un monopole gigantesque qui cause le plus grand dommage à l'industrie minière du Yukon, tout en privant le trésor d'un revenu énorme.

Et qu'en faisant ainsi lesdits octrois et concessions en vertu de décrets du Conseil, le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs et a manqué gravement aux devoirs qui lui sont imposes par la constitution.

Cela se rapporte exclusivement à la concession Treadgold. Il se borne à dire, dans cette motion, que les concessionnaires ont obtenu de grands privilèges et que le gouvernement a outrepassé ses pouvoirs. Il n'y est pas dit un mot des autres concessions, et il n'y est pas question de fraude, de mauvaise foi, ni de supercherie. Il y est dit simplement que le gouvernement a accordé une concession qui, sous le rapport financier, ne paraît pas être dans l'intérêt du pays. Voilà à quoi se bornaient ses griefs dans sa motion du 12 mai. Il n'osait pas aller plus loin, malgré son désir de lancer des insinuations ou des accusations contre le gouvernement.

Comment ce dernier a-t-il répondu à cette motion ? En ordonnant une enquête. Et cette enquête sera beaucoup plus générale et plus complète que celle qu'il demandait alors. Elle ne portera pas uniquement sur la concession Treadgold, mais sur toutes les concessions hydrauliques et s'occupera de rechercher les meilleurs moyens de développer les intérêts miniers du Yukon.

Il produit aujourd'hui, avec ostentation, une requête signée par certains particuliers et il en cite des extraits pour chercher à démontrer que la commission qui a été nommée ne couvre pas les faits mentionnés dans sa première motion. S'il a cité cette requête en entier, elle ne se rapporte pas aux questions qu'il traite. Il a eu l'obligence de m'en fournir une copie, et voici ce que j'y lis :

Que les avantages accordés aux concessionnaires sont d'une valeur inestimable, et entrainent une énorme exploitation des ressources publiques du territoire pour l'avantage de quelques concessionnaires favorisés.

Je ne l'ai pas toute lue, mais sur ce point, du moins, il est difficile de prétendre qu'il n'est pas couvert par la commission. L'ordonnance qui institue la commission royale, après avoir mentionné la concession Treadgold, ajoute :

Qu'il est important dans l'intérêt public qu'une enquête soit faite pour constater jusqu'à quel point ladite concession est de nature à affecter en bien ou en mal les intérêts miniers du territoire du Yukon.

Que signifie ce paragraphe de l'ordonnance ?

L'honorable député déclare que les concessionaires ont obtenu de grands avantages au détriment du public. Or, l'enquête aura pour but de découvrir si elle a été profitable ou nuisible aux intérêts miniers du Yukon. Peut-on prétendre que la commission munie des ces instructions ne pourra pas s'enquérir de l'accusation portée ? L'ordonnance dit encore :

Qu'il est très désirable que les commissaires, chargés de s'assurer de ce qu'il en est, s'enquèrent généralement de tous les faits et circonstances de nature à renseigner le gouvernement et le parlement sur les moyens hydrauliques et autres qu'il conviendrait d'adopter pour tirer avantage des collines, berges et autres terrains élevés qui, dans les conditions ordinaires, ne peuvent être exploités que très désavantageusement, ou même ne peuvent pas l'être du tout sans qu'on puisse y faire parvenir l'eau par des moyens artificiels.

Ainsi l'enquête pourra parfaitement porter sur le grief énoncé dans cette requête. Mais l'honorable député prétend de plus que l'enquête ne portera pas sur certains griefs contenus dans un article du Sun de Dawson, qui a été lu ici, il y a quelques semaines. Je demande ce que deviendraient nos institutions parlementaines s'il fallait instituer des enquêtes sur les accusations lancées par les journaux.

L'honorable député de Montmorency cite le cas de M. Butt, un membre du parlement, qui a obtenu une enquête parlementaire sur une accusation portée contre lui par le Times, de Londres. Mais ici contre qui une accusation a-t-elle été portée par un journal ou par un député? L'honorable député n'a pas osé citer un seul nom ; il s'est borné à faire des insinuations. Si les règlements de cette Chambre ne me le défendait, je dirais qu'il a joué un rôle indigne, un rôle de lâche en lançant ainsi des insinuations contre des membres de cette Chambre——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, si les règlements me le permettaient je dirais que sa conduite a été celle d'un lâche, puisqu'il n'a pas eu le courage de nommer celui contre lequel il lançait des insinuations. Qu'il ose se lever et porter une accusation contre quelqu'un et nous saurons ce que nous avons à faire. Mais tant

qu'il ne l'aura pas fait, il ne peut pas se réclamer du cas de M. Butt. Le rédacteur du Times avait eu le courage de nommer celui qu'il accusait, et ce dernier en a profité pour se faire accorder une enquête.

Dans le cas actuel quelle est la personne désignée? L'honorable député a-t-il jamais cité un seul nom? Je suis prêt à lui céder la parole s'il veut dire quel est le membre du gouvernement au tout autre contre lequel ses accusations sont dirigées. Qu'il mette, s'il l'ose, son honneur dans un des plateaux de la balance, contre l'honneur de celui qu'il accuse, et nous verrons lequel des deux l'emportera. Tant qu'il n'agira pas ainsi, il ne peut pas comparer son cas à celui de M. Butt, puisqu'il a pris le soin de se mettre à l'abri derrière les privilèges que lui confère son titre de député, pour lancer des accusations qui seront répandus dans tout le pays, dans l'espérance qu'elles tomberont dans un terrain bien préparé et accompliront leur œuvre malsaine.

Toute l'affaire se résume à deux choses Le premier point est de savoir si ces concessions ont été accordées d'une manière imprévoyante, si elles sont contraires à l'intérêt public. L'honorable député ne peut pas prétendre que ce premier point n'est pas compris dans les instructions données aux commissaires.

Pourquoi, aussi, se montre-t-il si indigné du choix de M. le juge Britton, s'il ne doit pas s'occuper des accusations que l'honorable député n'a pas le courage de porter ouvertement, mais qu'il insinue? Si l'enquête ne doit porter que sur l'aspect commercial ou financier de la question, la personnalité du commissaire n'a plus du tout la même importance. Si l'accusation était formulée autrement l'honorable député aurait peut-être raison de dire que l'enquête devrait se faire devant un autre tribunal—devant un comité de la Chambre. Mais jusqu'à présent il s'est bien gardé de se porter garant des accusations qu'il lance ; il évite soigneusement de prendre la responsabilité de ce qu'il avance.

Est-ce loyal d'agir ainsi? N'est-ce pas faire une insulte au pays, de se retrancher derrière son privilège de député pour lancer des insinuations, sans avoir le courage de porter une accusation directe? Nous avons eu plusieurs exemples de députés qui n'ont pas reculé devant cette responsabilité. Mais ce n'est pas ce qui a lieu dans ce cas-ci. L'honorable député cherche aussi à étendre la portée de sa motion du 12 mai, en disant qu'elle comportait plus qu'elle ne comporte en réalité, et il veut faire croire que la Chambre est tenue de lui accorder plus qu'il n'a demandé, sous prétexte que dans une circonstance subséquente j'aurais fait des déclarations qui, d'après lui, donnerait à l'enquête des limites plus étendues que celles qui lui sont assignées.

Dans quelles circonstances ai-je fait ces déclarations? L'honorable député n'ignore pas que M. Ross, le député du Yukon, est pasablement au conrant des affaires de ce territoire et qu'il y connaît plus ou moins l'état des esprits. Il n'ignore pas que cette question était tombée dans le domaine de la politique lors de la dernière élection et les électeurs de ce district comptaient naturellement que M. Ross, leur représentant, prendrait une part plus ou moins active dans le règlement des affaires qui les intéressent. C'est pourquoi, la première fois que cette question est venue devant la Chambre, j'ai cru qu'il valait mieux n'en pas disposer définitivement, en l'absence de l'honorable député du Yukon. Nous savons tous qu'un grand malheur l'a frappé, et que sa santé, minée par le chagrin, ne lui a pas permis de suivre les travaux de la Chambre et qu'il a été obligé de s'absenter.

Quand la Chambre a été saisie de cette question, le gouvernement n'avait pas eu l'occasion de le consulter ; nous ne savions pas au juste où il était ; il voyageait dans l'ouest pour sa santé. Je crois qu'il se trouvait alors dans la Colombie Anglaise, et j'ai eu quelque difficulté à me procurer son adresse. C'est alors que j'ai dit que lorsque M. Ross serait de retour et le gouvernement aurait eu l'occasion de le consulter sur toutes les affaires du Yukon, il nommerait une commission d'enquête de la nature de celle dont j'ai alors parlé. Je n'ai pas encore vu M. Ross et il n'est pas revenu à Ottawa. J'espère que sa santé lui permettra de revenir bientôt, mais je n'ai pas encore pu m'entretenir avec lui et, pourtant, l'enquête que nous devions instituer est forcément remise à plus tard.

Je ferai remarquer qu'en faisant cette déclaration, j'ai ajouté que l'enquête serait aussi étendue que les accusations de l'honorable député et si nous voulions nous borner à ces accusations elle aurait vraiment des limites très restreintes. Quoi qu'il en soit, et à quelque phase de la session où nous nous trouvions, je déclare à l'honorable député que du moment où il sera prêt à porter une accusation contre un membre du gouvernement, ou contre un de ses fonctionnaires, une enquête parlementaire lui sera immédiatement accordée.

Mais le parlement n'a jamais eu l'habitude et je suppose qu'il ne commencera pas aujourd'hui, d'instituer des enquêtes à propos d'accusations vagues répandues dans le pays par des personnes sans responsabilité. Je me permettrai de demander à l'honorable député de quelle nature devrait être l'enquête qu'il demande. Il est avocat et quelle idée donnerait-il de ses capacités s'il se présentait devant un tribunal pour faire valoir la réclamation d'un client, s'il n'y avait absolument rien devant les juges, ou dans le dossier pour indiquer la nature de la réclamation ? Le moins qu'on puisse exiger pour préparer un plaidoyer c'est de nous faire connaître les détails de la réclamation ou de l'accusation. Il ne suffit pas de lancer un bref et de traduire l'accusé devant le tribunal. Ce dernier a droit à autre chose que cela, et il peut exiger une déclaration cir-

constanciée. Dans le cas actuel, l'honorable député voudrait traduire des inconnus devant le tribunal, sans même nommer les accusés ni faire connaître la nature de l'offense qu'il leur reproche. Ce serait assurément une position bien étrange, et cependant c'est dans cette position qu'il voudrait que le parlement se mit.

Lors du premier débat, s'il est permis de le rappeler ici, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et d'autres à l'imagination aussi fertile, ont parlé de rumeurs à Londres, de rumeurs à New-York, de rumeurs dans le Yukon. Se fait-on l'idée d'une commission qui siégerait pour s'enquérir de rumeurs à Londres, New-York, ou Dawson, rumeurs chères au cœur des honorables députés de l'opposition ? Je ne suis pas surpris d'entendre l'honorable député de Montmorency prononcer un discours comme celui que nous venons d'entendre. Il cherche, à force d'insinuations et de citations ne reposant sur rien, de sortir de la position ridicule dans laquelle il s'est mis, il y a quelques semaines, alors que nous lui avons accordé l'enquête qu'il demandait.

Il prétend que la presse indépendante est avec lui. Or, le seul journal indépendant qu'il a osé citer, c'est le News de Toronto, et si je me rappelle bien, ce journal disait que si M. Casgrain croyait que ses accusations étaient fondées, il était de son devoir d'en prendre la responsabilité. J'ai ici la liasse du News et je vois qu'un morceau a été découpé, dans la page des articles de fond. Je ne sais pas si c'est l'article en question, mais je crois me rappeler que le News disait que si M. Casgrain désire une enquête, il devrait prendre la responsabilité des accusations.

M. CASGRAIN : Vous feriez mieux de lire l'article.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne le trouve pas. Mais quoi qu'en dise la presse indépendante, je sais que c'est ce qu'exige la procédure parlementaire, et tant qu'elle ne sera pas changée, j'espère que le parlement ne commettra pas la folie d'instutuer des enquêtes sur des rumeurs circulant à Londres, à New-York ou dans les rues de Dawson, reprises et grossies à plaisir trop fréquemment par les députés de l'opposition.

M. MONK : C'est cela que l'honorable minitre n'aime pas, je suppose.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai rien à dire contre une guerre loyale, mais je déteste le lâchetés, même dans cette enceinte.

M. MONK : Ce n'est pas à l'honorable ministre que je m'adresserais pour apprendre la loyauté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, mais vous auriez tort ; je pourrais vous rappeler d'excellentes leçons. Pour revenir à la question, M. l'Orateur, celle-ci peut être discutée sous toutes ses faces, envisagée à tous les points de vue, et on arrive toujours au même point. J'ai dit, je répète et je répéterai chaque fois que l'occasion s'en présentera : Dénoncez quelqu'un, précisez votre accusation et si elle mérite une enquête, le gouvernement l'accordera. Mais l'honorable député ne tient probablement pas à en avoir une. Il ne veut pas prendre le moyen de l'obtenir. Pourquoi ? Sans doute, parce qu'il sait qu'elle n'aboutirait à rien. Et alors, il préfère couvrir sa retraite, en restant dans les généralités. Dans les circonstances, M. l'Orateur, je prétends que l'ordonnance instituant l'enquête répond complètement à la motion du 12 mai et fait même davantage. Si l'honorable député désire avoir quelque chose de plus, il n'a qu'à se conformer aux règles du parlement et du moment qu'il prendra la responsabilité de ses accusations, il obtiendra toutes les enquêtes qu'il désirera.

M. MONK : Je ne crois pas que le public apprécie la conduite de l'honorable député de Montmorency de la même manière que le directeur général des Postes vient de l'apprécier ce soir. La grande masse des électeurs de ce pays est assez intelligente pour faire la différence entre la conduite courageuse de mon honorable ami et la honteuse reculade du directeur général des Postes. Le député de Montmorency a porté à la connaissance de la Chambre, non de simples rumeurs, mais des faits. Le directeur général des Postes suppose-t-il que la pétition de la chambre de commerce de Dawson——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle est entièrement comprise dans le champ d'investigation assigné à la commission.

M. MONK : Prétend-il que ce document ne mérite aucune considération ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est entièrement couvert par l'enquête.

M. MONK : Pas du tout.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Lisez-le.

M. MONK : Il ne l'est pas, non plus que les autres documents mentionnés par mon honorable ami. Le manifeste si clair et si énergique du club libéral de Dawson, qui déclare que ces concessions ont été obtenues illégalement et frauduleusement, et qu'elles n'auraient pas pu être obtenues autrement, est-il dans les instructions données à la commission ?

La première fois que cette question a été portée à la connaissance du directeur général des Postes, avant qu'il se fut rendu compte, par la lecture des journaux, que le public en connaissait plus long qu'il le supposait, il a été le premier à se lever pour répondre au

nom du gouvernement, et quel langage tenait-il alors ? Je vais citer ses propres paroles et la Chambre verra la différence entre ses déclarations de l'autre jour et ses vains efforts de ce soir pour trouver un prétexte de refuser cette enquête. S'adressant à l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) il disait :

Mon honorable ami qui insiste tant pour avoir une enquête, n'ignore pourtant pas que le gouvernement est décidé à instituer cette enquête. Il doit se rappeler qu'au moment de l'élection le gouvernement promit aux électeurs de nommer une commission pour s'enquérir de tout ce qui concerne l'administration du Yukon. Depuis lors jusqu'aujourd'hui l'occasion ne s'est pas présentée d'envoyer des commissaires enquêteurs sur les lieux. C'est à peine si la navigation est ouverte, si toutefois elle est ouverte. Quand l'honorable député du Yukon (M. Ross) qui est actuellement dans la Colombie Anglaise, sera de retour à Ottawa et que nous pourrons profiter de ses conseils, nous tiendrons les promesses faites aux électeurs du Yukon et nous instituerons une enquête sur toutes les accusations et même tous les soupçons que les honorables députés voudront bien avoir l'obligeance de porter à notre connaissance concernant l'administration du Yukon.

En cette occasion, le directeur général des Postes, parlant au nom du gouvernement, promit qu'une enquête complète et minutieuse aurait lieu sur toutes ces opérations louches, comme le demandaient trois ou quatre institutions responsables et la grande masse de la population de ce territoire important, surtout depuis qu'une élection a eu lieu dans ce territoire. N'est-ce pas, dans les circonstances, un flagrant déni de justice de voir ce soir le directeur général des Postes changer complètement d'attitude et chercher à défendre une enquête aussi restreinte et qui ne sera d'aucune utilité ? L'honorable ministre demande des noms. Il voudrait que le député de Montmorency et moi-même, qui ne connaissons de l'affaire que ce que je dis ce soir, donnions les noms des ministres et autres compromis dans cette honteuse affaire. Nous ne nommerons personne. Mais, M. l'Orateur, quel est le département par l'entremise duquel ces concessions ont été accordées ? C'est le ministère de l'Intérieur, et je ne crains pas de dire ici ce soir qu'il est étrange que durant toute cette longue session, alors que toutes ces rumeurs circulaient dès avant la convocation des Chambres, il est étrange, dis-je, que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ait jugé à propos de s'absenter. Je le dis sans crainte. Le ministre n'était pas dans la nécessité de s'absenter pendant toute la durée de cette importante session. Quelles que fussent les affaires qui l'appelaient en Angleterre, il aurait pu les expédier en quelques semaines et laisser des instructions à ceux qui sont chargés de plaider cette affaire des frontières de l'Alaska, et venir ici nous donner les explications dont nous sommes privés en son absence.

Il ne s'agit pas ici d'une affaire politique. L'absence de l'honorable député du Yukon (M. Ross) n'est pas un obstacle à une enquête complète et minutieuse. L'honorable député de Montmorency nous a donné les déclarations de la Chambre de commerce de Dawson, et celles du conseil municipal de cette ville, il nous a donné de plus, telles que publiées dans la Gazette Officielle du Yukon, les déclarations d'une importante institution qu'on ne peut certainement pas prétendre hostile au gouvernement, et toutes s'accordent à dire que non seulement ces concessions ont été accordées sans discernement, qu'elles sont contraires à l'intérêt public et aux intérêts miniers, mais aussi qu'elles n'ont pu être obtenues que par la fraude et la supercherie.

Il y a plus ; l'honorable député de Montmorency nous a lu, l'autre jour, les engagements pris par M. Ross, dont nous regrettons l'absence, lors de son élection. Il s'est engagé envers ses électeurs à demander la révocation de ces concessions et à insister auprès du gouvernement pour avoir une enquête complète. Dans ces circonstances, c'est en vain que le gouvernement cherche à se dérober à la promesse faite par le directeur général des Postes, sous prétexte que l'opposition n'est pas en état de porter des accusations directes contre des membres de cette Chambre qui sont absents. Je ne veux pas prendre cette responsabilité et, d'ailleurs, cela n'est pas nécessaire. Ce que nous avons à faire, c'est de porter à la connaissance du gouvernement les déclarations de ces institutions importantes et responsables, demandant une enquête complète sur les démarches et négociations qui ont précédé l'octroi de ces concessions.

Le gouvernement s'imagine-t-il qu'une enquête comme celle qu'il propose donnera satisfaction au public? Il suffit de se rendre compte de la nature des rumeurs qui ont cours dans tout le pays, pour se convaincre qu'elles sont absolument logiques. Pense-t-on les faire cesser avec une enquête comme celle que le directeur général des Postes nous offre? Je demande à l'honorable premier ministre s'il n'est pas vrai que ces questions ont été portées à la connaissance du Gouverneur général et que ce dernier les a, à son tour, soumises au premier ministre?

Le PREMIER MINISTRE : Je nie cela de la manière la plus positive et la plus absolue.

M. MONK : Nous sommes tenus d'accepter la parole de l'honorable premier ministre, mais il a certainement entendu parler de ces rumeurs, car autrement, il faudrait qu'il fut sourd à tous les bruits de ce monde. L'affaire a été dite et répétée à satiété non par des chercheurs de scandale, non par ceux qui, selon l'élégante expression de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, font métier de ramasser des ordures pour venir les étaler devant cette Chambre, mais par tout le monde, dans toutes les parties du pays, et tout ce que dit l'honorable député de Montmorency, sous ce rapport, est plus que la vérité. Si le premier ministre et

le directeur général des Postes sont convaincus de l'inanité de toutes ces rumeurs, s'ils croient sincèrement que les déclarations de toutes ces personnes éloignées qui dénoncent ces concessions dans les termes les plus énergiques, sont sans fondement, il est de leur devoir de rétablir les choses sous leur vrai jour. Le coupable peut être un subalterne quelconque, un homme de paille qui aura servi d'intermédiaire entre les concessionnaires et le gouvernement ; c'est peut-être aussi quelqu'un occupant une position plus élevée, car cela s'est déjà vu.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Je répète donc que dans les circonstances le directeur général des Postes a mal agi en confiant cette enquête à un juge qui n'est pas acceptable aux deux partis, les excellentes raisons qui ont déjà été données. Le pays ne se contentera pas d'une enquête sur les besoins hydrauliques du Yukon et la valeur de ces concessions au point de vue hydraulique. Je crois être dans les limites de la logique et de la constitution en prenant l'attitude que j'ai déjà prise sur cette question et que prend aujourd'hui l'honorable député de Montmorency.

Quand un député entreprend de porter à la connaissance du parlement les déclarations d'institutions responsables habitant un territoire éloigné, il n'est pas juste, il n'est pas conforme à la coutume parlementaire, au Canada ou en Angleterre, d'exiger de ce député qu'il mette en jeu sa réputation et sa positon, en exigeant de lui une accusation formelle contre des personnes dont les noms ne pourront être connus qu'après qu'une enquête aura eu lieu.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Aux voix !

M. R. L. BORDEN : Avant que la proposition soit mise aux voix, je désire signaler au directeur général des Postes une ou deux circonstances se rapportant à cette affaire. L'élection de M. Ross dans le Yukon, a été célébrée par tout le pays comme une victoire libérale. Tous les journaux libéraux en ont parlé, comme d'une approbation donnée à l'administration immaculée de ce territoire par le gouvernement. Or, je veux rappeler à l'honorable premier ministre et au directeur général des Postes, le programme de M. Ross, durant cette élection. Je laisserai de côté—non, je lirai tout le passage de ce programme qui concerne la question qui nous occupe :

> Je suis en faveur d'une réduction des honoraires, ce qui maintenant, je crois, peut se faire sans danger pour le revenu ; l'adoption de règlements exigeant l'exploitation des claims ; l'établissement d'un bureau des essais à Dawson, où des mineurs pourront recevoir la pleine valeur de leur or ; ce bureau devant fonctionner concurremment avec une usine pour les broyages du quartz aurifère où l'on fera gratuitement l'épreuve du minerai ; une enquête complète sur les accusations de fraude que l'on dit avoir accompagné l'octroi de certaines concessions, et si une telle fraude est établie, l'obligation de prendre immédiatement les procédures nécessaires pour faire annuler les concessions et la mise en vigueur immédiate et sévère des obligations qui découlent de l'octroi de toutes terres publiques au Yukon.

Je puis ajouter en passant, que ce qui précède n'est rien autre chose que la profession de foi de M. Ross, telle que publiée dans l'organe officiel du gouvernement The Yukon Sun, qui, l'an dernier, a reçu du gouvernement par moins de $2,400, pour des annonces et des impressions faites par les heureux propriétaires de ce journal. Ce programme, agrémenté d'un excellent portrait de M. Ross, est résumé comme suit :

1. Réduction des honoraires pour les permis de mineurs et l'enregistrement.
2. Aide de l'Etat pour la construction de hauts fourneaux.
3. Essais gratuit du quartz et de l'or, à Dawson.
4. Nationalisation des grands cours d'eau.
5. Révocation des concessions obtenues frauduleusement.

Voilà le programme avec lequel M. Ross s'est fait élire et il est évident que c'est ce programme que le directeur général des Postes avait dans l'idée lorsqu'il y a quelques semaines, il s'engageait solennellement, au nom du gouvernement, à constituer une enquête, non seulement sur l'opportunité ou l'inopportunité de la concession Treadgold, mais aussi sur toutes les circonstances suspectes qui l'ont précédée ou accompagnée. M. Ross dans son programme et le directeur général des Postes dans son discours du mois dernier emploient les mêmes expressions. Le programme signé par M. Ross dit :

> Je suis en faveur d'une enquête complète sur les accusations de fraude que l'on dit avoir accompagné l'octroi de certaines concessions.

Ce n'est pas mon honorable ami (M. Casgrain) qui porte ces accusations de fraudes. C'est M. Ross qui, par les engagements qu'il a pris envers les électeurs de ce district, promet, en venant ici, de demander une enquête complète sur ces mêmes accusations.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Montmorency ne fait pas autre chose, ce soir, que mettre à exécution le programme de M. Ross en demandant au gouvernement d'accorder une enquête complète.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : Que l'honorable directeur général des Postes se mette bien cela dans l'idée avant de chercher à faire la leçon à mon honorable ami, comme il a cherché à le faire ce soir, en ayant recours à des arguments frivoles et indignes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : L'honorable député du Yukon dit : "Je suis en faveur d'une enquête complète sur toutes les accusations de fraude," et, il y a quelques semaines, le directeur général des Postes, parlant sans réflexion, comme cela lui arrive quelquefois, disait :

Mon honorable ami qui insiste tant pour avoir une enquête, n'ignore pourtant pas que le gouvernement est décidé à instituer cette enquête.

Comment l'honorable député de Montmorency pouvait-il le savoir. Il ne le savait que parce que l'honorable député du Yukon élu comme partisan du gouvernement, avait promis à ses électeurs qu'il leur obtiendrait une enquête sur ces mêmes accusations de fraude que mon honorable ami, vient de porter à la connaissance de la Chambre ce soir.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : L'honorable directeur général des Postes continue ainsi :

L'honorable député doit se souvenir qu'au moment de l'élection, le gouvernement promit aux électeurs de nommer une commission pour s'enquérir de tout ce qui concerne l'administration du Yukon.

Dans quels termes cette promesse a-t-elle été faite? Permettez-moi de citer de nouveau :

Une enquête complète sur les accusations de fraude que l'on dit avoir accompagné l'octroi de certaines concessions, et si une telle fraude est établie, l'obligation de prendre immédiatement les procédures nécessaires pour faire annuler les concessions.

Il n'y a pas le moindre doute que c'est à cette promesse de l'honorable député du Yukon que le directeur général des Postes faisait allusion, et c'est la seule source à laquelle l'honorable député de Montmorency aurait pu puiser les connaissances que le ministre lui attribue. Puis le directeur général des Postes prend mon honorable ami à partie et lui dit : Citez des noms et donnez-nous autre chose que de simples rumeurs. J'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre et du directeur général des Postes quels étaient les noms mentionnés dans la résolution par laquelle l'honorable premier ministre a institué une enquête sur les affaires du chemin de fer du comté de Drummond. Je défie les honorables ministres de me montrer une seule ligne de cette résolution nommant qui que ce soit. En cette circonstance, l'honorable premier ministre tint une ligne de conduite toute différente de celle que le directeur général des Postes veut nous faire suivre ce soir. L'honorable premier ministre disait :

Les honorables membres de cette Chambre comprennent quelles sont les raisons qui forcent le gouvernement à demander cette enquête et j'espère que ces raisons seront approuvées de tous. Comme on a répandu des soupçons dans le public sur la nature des négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond, le gouvernement a cru de son devoir de demander une enquête, afin que toutes les accusations qui ont été portées puissent être examinées et discutées.

Pourquoi alors, le gouvernement ne considère-t-il pas de son devoir, aujourd'hui, puisque le programme de son candidat au Yukon le demandait, de nous accorder cette enquête? Pourquoi le directeur général des Postes vient-il nous dire aujourd'hui : "Citez des noms et vous aurez votre enquête." Quelle différence y a-t-il entre les deux cas ? Si l'on tient compte du programme du candidat ministériel, des résolutions du Club libéral, de Dawson, les déclarations de la Chambre de commerce du Yukon et du conseil municipal de Dawson, il y a dix fois plus de raisons aujourd'hui de demander une enquête, que le jour où l'honorable premier ministre se levant aux applaudissement de ses partisans, disait : Le gouvernement a cru de son devoir de demander une enquête, vu que des soupçons ont été répandus dans le public. Les mêmes députés qui saluèrent ces paroles par des applaudissements, sont ici ce soir et applaudissement le directeur général des Postes qui déclare qui loin de redouter une enquête, le gouvernement n'en accordera une que si les noms des accusés sont donnés.

Je laisse aux honorables députés de la droite le soin d'expliquer leur attitude de ce soir, mais le public n'aura pas de difficulté à faire la différence entre la position du gouvernement quand il déclarait défier les enquêtes et quand le directeur général des Postes, après nous avoir promis, au nom du gouvernement, une enquête complète sur tout ce qui se rapporte à la question, déclare avoir satisfait à toutes ses obligations en instituant une commission chargée d'étudier l'opportunité ou l'inopportunité de la concession Treadgold.

Qu'on prenne la résolution de l'honorable député de Montmorency, qu'on la lise du commencement à la fin, et qu'on me signale, si on le peut, un seul mot qui ne soit pas justifié par les faits.

L'honorable directeur gnéral des Postes ne l'a pas même essayé. Il s'est borné à lancer quelques sarcasmes déplacés à l'honorable député de Montmorency et cependant, en dépit du programme électoral de son propre candidat, en dépit de l'allusion directe faite à ce programme, il y a quelques semaines ; en dépit de l'engagement pris par lui, au nom du gouvernement, envers la Chambre, il a l'audace aujourd'hui de venir nous dire que le gouvernement a rempli tous ses engagements envers la Chambre et le pays en accordant cette commission inutile.

Le gouvernement, à l'aide de sa majorité peut faire rejeter cette motion, mais je puis dire qu'en agissant ainsi, il viole la promesse faite à la Chambre et au pays, par l'entremise du directeur général des Postes ; il viole les engagements pris par son propre candidat envers les électeurs du Yukon, engagement qui lui a valu cette élection

qui a été accueillie comme une victoire libérale. Si les ministres sont satisfaits du contraste que présente leur attitude actuelle avec celle de l'honorable premier ministre, quand il demandait une enquête sur l'affaire du Drummond, grand bien leur fasse. Mais quand le pays aura à se prononcer sur cette question, il sera peut-être plus difficile à contenter que les ministres et leurs partisans dans cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je suis convaincu, M. l'Orateur, que tout homme impartial qui assiste à ce débat, doit nécessairement arriver à la conclusion que les honorables députés de l'opposition cherchent, par la violence de leur langage et leur feinte indignation à masquer la faiblesse de leur cause, et l'absence complète de preuves pour appuyer leurs assertions.

Mon honorable ami commence par laisser entendre que la commission nommée par le gouvernement, n'est qu'une immense comédie, parce que l'enquête est limitée à la question de l'exploitation des mines par le système hydraulique et à la nature du territoire du Yukon, au point de vue de l'exploitation des mines par ce système. Si cette enquête ne doit être qu'une farce indigne, comme le prétendent nos adversaires, il doit être bien facile de prouver que l'enquête n'aura pas l'étendue qu'exige l'intérêt public et qu'elle n'ira pas aussi loin qu'elle devrait aller. Je suis prêt à prendre la résolution de l'honorable député et à la discuter clause par clause. Je dois d'abord supposer qu'il nous a présenté sa cause sous son jour le plus favorable, qu'il a eu recours aux arguments les plus forts qu'il a pu trouver ; qu'il a fait appel à tous les moyens que son habileté a pu lui suggérer, pour rédiger cette résolution de manière à engager la Chambre à accepter ses conclusions, c'est-à-dire, déclarer que la proposition du gouvernement n'est qu'une farce indigne. L'honorable député dit dans cette résolution :

> Depuis quelque temps les octrois accordés par le gouvernement du Canada à certaines personnes et, entre autres, au sieur A. N. C. Treadgold et à ses associés, de concessions minières à exploitation hydraulique dans le territoire du Yukon ont été publiquement dénoncées comme frauduleuses.
>
> Qu'à une convention tenue dans la cité de Dawson, le ou vers le premier octobre 1902, dans le but de choisir un candidat libéral pour représenter le territoire du Yukon en ce parlement du Canada, il a été affirmé, entre autres choses, qu'un grand nombre des concessions susmentionnées avaient été obtenues par fraude et supercherie.

Je demanderai maintenant aux honorables députés s'ils peuvent trouver assez de calme pour se rendre compte de ce que ce langage signifie. L'auteur de ce projet de résolution n'est-il pas convaincu dans son âme et conscience que ce dont ces gens se plaignent, ce n'est pas des fraudes commises par le gouvernement ou auquel il a été partie, mais bien des déclarations frauduleuses qui ont été faites aux employés du ministère et qui les ont amenés à accorder cette concession Treadgold. Est-on justifiable de conclure des termes de la résolution de l'honorable député, qui n'est pas l'écho de ce que l'on trouve dans les journaux et dans différentes autres plaintes formulées par la population du Yukon, qu'elle contient une accusation quelconque, directe ou implicite, contre le gouvernement ou aucun de ses membres ? Tout ce que l'on peut raisonnablement en conclure des paroles de l'honorable député, c'est que ceux qui ont obtenu ces concessions ont agi frauduleusement à l'égard du gouvernement et de ses représentants. Il suffit de lire attentivement les différents paragraphes qui composent la motion de l'honorable député pour s'en convaincre. Si cette prétention est exacte,de quel droit l'honorable député vient-il prétendre que le contenu de ces deux paragraphes établit si clairement les faits, qu'ils doivent être considérés comme portant atteinte à la réputation du gouvernement ou de quelques-uns de ses membres. Nous savons combien il est facile, dans un territoire comme le Yukon, rempli d'une population d'aventuriers venus de toutes les parties de l'univers, de créer un soulèvement de cette nature. Ces gens si éloignés de la juridiction du gouvernement, et qui espèrent arriver à de grandes choses dans leur soif de l'or, considèrent qu'ils sont maîtres du pays et qu'ils peuvent se le diviser entre eux. Cette classe de gens ne prend pas la peine de se demander quelle est la politique la plus favorable aux intérêts généraux du pays, tant dans le présent que pour le passé. Ils ne s'occupent que de leurs intérêts personnels immédiats. Il est inutile de leur parler le langage de la raison, ce qu'ils veulent, c'est de faire main basse sur tout ce qui est à leur portée, sans s'occuper des désastres futurs qui pourront en résulter au point de vue du bien-être et des intérêts du pays. Etant dans ces dispositions d'esprit, quand le gouvernement a décidé, après mûre considération, qu'il était dans l'intérêt public d'établir un mode d'exploitation des mines au moyen de pouvoirs hydrauliques, et en se servant des procédés les plus perfectionnés, ils n'ont pas pris la peine de se demander si ce procédé adopté par le gouvernement ne finirait pas par améliorer leur position, ils ont résolu de voir en lui un obstacle à la réalisation de leurs rêves et ils ont soulevé ce mouvement furieux. C'est donc sous l'influence de cette colère qu'ils ont formulé ces déclarations extravagantes et qu'ils en sont arrivés à la conclusion que puisqu'une concession avait été accordée, on avait dû avoir recours à la fraude et aux fausses déclarations auprès du gouvernement pour l'obtenir.

Si un jury composé d'hommes impartiaux était appelé à se prononcer sur l'effet du langage dont ces gens se sont servis, et s'il tenait compte des conditions existantes au Yukon, ainsi que de la classe de gens qui

habitent ce territoire, et qui sont la cause de ce soulèvement, ils en arriveraient certainement à la conclusion que le langage dont on s'est servi n'a pas pour but de laisser planer le moindre doute, ou la moindre imputation contre l'intégrité du gouvernement ou de ses membres.

L'amendement parle ensuite du représentant du Yukon :

Que James Hamilton Ross, écr, maintenant le représentant du territoire du Yukon dans cette Chambre, en acceptant la nomination qui lui était offerte par ladite convention, promit publiquement, par la voix des journaux, de favoriser une enquête complète sur les accusations de fraude ci-dessus mentionnées.

Je ne conteste pas ce point. Sans pouvoir l'affirmer, je crois être en droit de dire que M. Ross lui-même s'est laissé entraîner dans ce mouvement irraisonné qui s'était emparé de ceux parmi lesquels ce pouvoir hydraulique devait être établi.

Malgré tout le sang froid dont les membres de la gauche sont capables de faire preuve quand il s'agit de questions dont ils ne peuvent retirer aucun avantage politique, je suis persuadé qu'il leur aurait été possible d'échapper à ce tourbillon, s'ils eussent été au Yukon. Tout le monde dans le moment s'y laissa prendre. Comme eux, ils n'auraient pas pris le temps de réfléchir, mais c'est à ce parlement qu'il appartient de décider s'il convient à sa dignité de nommer une commission pour s'enquérir de posant que ces mineurs fussent convaincus que l'on avait dû tromper le gouvernement pour l'amener à accorder ces privilèges, ce seul fait ne serait pas suffisant pour justifier la nomination d'une commission parlementaire. La loi nous fournit tous les moyens nécessaires pour nous assurer de ces faits. Si quelqu'un croyait que des fraudes et des faux rapports avaient été commis, il pouvait en appeler aux cours de justice ou au ministère. Tout ce qu'il avait à faire était de demander au ministère de faire une enquête, et on lui aurait alors fourni tous les moyens d'établir ses accusations. Il pouvait aussi avoir recours à la loi pour faire cesser cet abus. En supposant que le ministère lui aurait refusé d'ouvrir une enquête, il pouvait au moyen d'un bref de *scire facias*, obtenir toutes les chances voulues d'établir devant les cours de justice la perpétration de ces fraudes et de ces faux rapports devant tendre à faire annuler cette concession. Les cours de justice pouvaient annuler la concession, permettant ainsi à celui qui prétend en être privé injustement, et qui dit y avoir droit, de faire valoir ses prétentions et d'essayer de l'obtenir. Il s'agit ici d'une cause qui est absolument du ressort des tribunaux civils et non d'un comité de la Chambre. Pourquoi avoir recours à d'aussi grands moyens pour une si petite affaire ? Tout ce que vous avez à faire, c'est de vous adresser à qui de droit de la manière convenable, en exposant les faits de votre cause de manière à permettre au ministre de décider si, dans sa discrétion, il doit recommander la dépense, et vous avez là tout le remède que vous pouvez raisonnablement demander.

Nous arrivons maintenant au paragraphe suivant de la mise en accusation ou de l'exposé des faits sur lesquels l'honorable député base son argumentation :

Que la chambre de commerce de la cité de Dawson et autres personnes ont, le 16 avril 1903, soumis à cette Chambre une pétition dans laquelle il est allégué que ladite concession accordée à A. N. C. Treadgold et à ses associés, constitue une énorme exploitation des ressources publiques de ce territoire, pour le bénéfice de quelques concessionnaires favorisés.

Qu'est-ce que cela veut dire ? N'est-ce pas une simple expression de mécontentement de la part de la chambre de commerce, dont les membres sont sous l'impression, comme plusieurs autres, que le mode d'exploitation adopté par le gouvernement, est de nature à nuire au pays ? Je suis prêt à admettre que telle était leur impression. Mais peut-on voir là plus qu'une expression de mécontentement relativement à l'adoption de cette politique ? " Constituant une énorme exploitation des ressources publiques de ce territoire ". Est-ce que cela veut dire autre chose que cette politique du gouvernement est absolument contraire aux intérêts de ce territoire ? Où peut-on trouver là quelque chose de nature à attaquer l'intégrité d'un ministre de la Couronne ? Qu'y a-t-il dans ces paroles, ou dans tout ce qui a été dit par l'honorable député qui puisse justifier le député de Jacques-Cartier (M. Monk) de déclarer dans cette Chambre, sur sa responsabilité de membre de ce parlement, qu'il refuse de prendre la responsabilité d'incriminer un membre de cette Chambre ou un ministre de la Couronne qui est incapable, pour le moment, d'être à son siège ? Qu'y a-t-il dans tout cet amendement qui puisse justifier aucun membre de cette Chambre, comprenant la responsabilité qui lui incombe, de formuler une semblable accusation ?

J'admets sans hésiter que la population tout entière du Yukon, que ce soit la chambre de commerce, le conseil de ville ou n'importe quelle autre organisation ou réunion de mineurs, est profondément convaincue que si ce pouvoir hydraulique est exploité de la seule manière qu'il puisse l'être, que ce soit par M. Treadgold ou par ses associés ou par tout autre, cela aura pour résultat de la priver d'avantages et de privilèges dont elle bénéficierait autrement, et par conséquent, de nuire au pays. Mais c'est là une simple question d'appréciation. Y a-t-il quelqu'un qui consentirait à permettre à la population d'une partie quelconque du Canada riche en minéraux précieux, et promettant un magnifique rendement du moment que l'exploitation s'en ferait au moyen des méthodes les plus perfectionnées et les plus sages—per-

mettra-t-il, dis-je à cette population d'obliger ceux qui veulent exploiter ces terrains à le faire au moyen des méthodes privées et surannées en usage à une autre époque ? Quelqu'un voudra-t-il prétendre que les partis directement intéressées dans la cause seront celles qui sont le plus en état de juger des meilleurs procédés à adopter pour régler ces importantes questions dans cette partie du pays ? Quelqu'un serait-il justifiable de parler ainsi ? Nous n'en sommes pas arrivés à cette conclusion sans réflexion et sans avoir trouvé des précédents. Nous n'inaugurions pas là un système adopté ailleurs sans succès. Nous pourrions indiquer des douzaines d'endroits situés dans les régions montagneuses des Etats-Unis, où ces procédés hydrauliques ont été adoptés. De plus, on ne peut confier à deux compagnies de ce genre le droit d'exploiter le même territoire. Comme je l'ai dit l'autre jour en parlant sur cette question, il faut que le service soit entre les mains d'une seule compagnie, si l'on veut qu'il soit effectif. Ces gens se plaignent fortement de ce que ce privilège constitue un monopole. Mais comment veut-on que l'on construise des chaussées, que l'on amasse de l'eau, et que l'on s'organise pour en faire la distribution à ceux qui sont établis plus bas, afin de pouvoir l'utiliser pour l'exploitation des mines, à moins que toute l'affaire soit entre les mains d'une seule organisation et d'une seule administration soumise, bien entendu, à la surveillance suprême du gouvernement? Il faut qu'il en soit ainsi ou que les choses restent dans l'état où elles sont actuellement. Si l'on trouvait à redire aux conditions auxquelles cette concession a été accordée, alors le gouvernement ne pourrait éviter la critique sur ce point. Mais il s'agit ici d'une question de politique. Ne serait-on pas en droit de dire au gouvernement qu'il n'est pas digne de la position qu'il occupe, qu'il est incapable d'administrer les affaires du pays, si, après avoir étudié la question et profité de l'expérience acquise à d'autres endroits, il était assez puéril pour refuser d'agir et d'adopter la politique qui est destinée à donner les meilleurs résultats ? Nous nous serions exposés à la critique la plus sévère si nous avions refusé d'agir comme nous l'avons fait—pourvu, toujours, que les travaux soient conduits convenablement.

Si vous lisez ces plaintes du commencement à la fin, vous constatez qu'elles se résument à une attaque contre la politique du gouvernement. Si l'on veut être juste, il faut donc mettre de côté ce jugement de la population qui croit—erronément, à mon avis—que si elle pouvait agir à sa guise elle en retirerait des résultats bien plus avantageux. Faites disparaître de ces plaintes l'idée que ce monopole est en lui-même un mal, que c'est une exploitation des droits des particuliers, et il ne vous reste plus rien à vous mettre sous la dent. On nous dit que cette plainte à laquelle j'ai fait allusion a été préparée par la chambre de commerce. Je l'admets. J'admets également que le ou vers le 23 mars, la corporation de la cité de Dawson a adressé à la chambre une pétition conçue dans les mêmes termes que celle adoptée par la chambre de commerce.

Les remarques que je viens de faire au sujet de la pétition de la Chambre de commerce, si elles ont une certaine valeur aux yeux de la Chambre, s'appliquent également, et avec la même force à la pétition soumise par la corporation de la cité de Dawson.

Dans le paragraphe suivant, on allègue que l'Association libérale de Dawson a dénoncé cette concession comme ayant été obtenue en fraude et à la suite de faux rapports. Est-ce que cela ne veut pas dire exactement ce qui est énoncé dans le deuxième paragraphe de l'amendement, comme je l'ai expliqué ? Cela veut dire que des étrangers, intéressés à obtenir ces concessions, ont eu recours à la fraude et à de fausses affirmations pour se les faire concéder. Je prétends être en droit de conclure de ce paragraphe comme de l'autre, qu'ils ne contiennent rien qui soit de nature à mettre en doute l'honnêteté d'un ministre de la Couronne. La motion de mon honorable ami continue :

> Que le 12 mai dernier, le gouvernement a promis à la Chambre, par l'entremise de l'honorable ministre des Postes pendant le débat sur la concession Treadgold, d'instituer, conformément aux représentations faites par les citoyens du Yukon, une enquête complète sur toutes les accusations qui pourraient être faites au sujet de toutes questions se rattachant à l'administration du Yukon.

J'ai donc passé en revue, peut-être un peu longuement, tous les paragraphes de cet amendement que l'honorable député a placés les uns à la suite des autres, dans son désir de rédiger un document tendant à démontrer que des accusations ont été portées contre le gouvernement, attaquant en même temps le caractère et la réputation d'un ministre de la Couronne. Je crois avoir démontré que l'honorable député a manqué son but, puisqu'il est bien évident que c'est là le but qu'il avait en vue. Il a cité assez exactement ce qui a été dit dans ces discours, par ces journaux et dans ces documents. Mais même en admettant, pour les besoins de l'argumentation, que l'interprétation qu'il leur prête est exacte, qu'en résulte-t-il? Elle revient à dire que le gouvernement a été accusé de fraude dans l'octroi de ces concessions. C'est sur cette présomption, nullement justifiée, que l'on nous demande de nommer un comité parlementaire. Et pourquoi faire ? Nos adversaires nous disent : Pour s'enquérir du bien fondé des accusations. Je vais leur dire pourquoi ils demandent au gouvernement de nommer ce comité. C'est pour essayer de découvrir en quoi consistent ces accusations que l'on porte contre le gouvernement. Ils ont négligé de nous dire de quoi ce dernier est accusé. Ils allèguent tout simplement que

des fraudes ont été commises dans l'obtention de ces concessions, et qu'un comité doit être nommé pour les rechercher. Or, le premier devoir d'un comité ne serait-il pas de commencer par essayer de découvrir la nature de ces fraudes ? Les règles les plus élémentaires de la procédure parlementaire obligent les membres de l'opposition à faire connaître à la Chambre et au pays quels sont les faits qui, à leur avis, constituent une fraude commise par le gouvernement dans cette affaire. N'est-ce pas là une demande raisonnable à faire aux honorables députés avant qu'ils puissent demander à la Chambre d'accorder un comité ? Nous n'avons qu'une déclaration vague et indéfinie que des fraudes ont été commises dans l'obtention de cette concession, aucun membre de cette Chambre ne veut en prendre la responsabilité, ou déclarer qu'il y ajoute foi. Je répète, M. l'Orateur, que le parlement canadien se placerait dans une position absolument ridicule, s'il adoptait cette ligne de conduite.

L'honorable député de Jacques-Cartier a prétendu, avec l'honorable député de Montmorency, que l'attitude actuelle du gouvernement sur cette question, est bien différente de ce qu'elle était autrefois. Il a ajouté que dans les premières années de l'administration libérale, il suffisait que l'opposition formulât des accusations vagues ou énonce de simples soupçons pour que le gouvernement s'empresse de déclarer qu'il était consentant et même désireux d'ouvrir une enquête. Je dois vous dire, M. l'Orateur, que je ne puis me souvenir d'aucune circonstance concernant cette question du chemin fer du comté de Drummond, dans laquelle on ait formulé des accusations aussi vagues et aussi peu définies que celles qui existent dans le cas actuel. Je me rappelle parfaitement qu'il s'agissait cette fois-là d'une accusation directe de malversation de la part du gouvernement, ce qui n'existe pas ici. Je suis prêt à accepter le défi porté l'autre jour par le chef de l'opposition, quand il nous a demandé de lui indiquer une seule accusation directe.

Je n'ai pas le temps de parcourir les " Débats " afin d'y découvrir toutes les déclarations faites à ce sujet par les membres de l'opposition, mais je me rappelle très bien qu'un membre de cette Chambre, aujourd'hui décédé, a laissé planer les soupçons les plus graves relativement à cette affaire du chemin de fer du comté de Drummond ; je me rappelle aussi que l'ex-ministre des Chemins de fer a essayé, dans deux ou trois circonstances, d'attaquer la conduite du ministre des Chemins de fer actuel dans cette affaire. Mais une fois que le comité eut soumis son rapport, et quand il fut clairement démontré que toutes ces imputations n'étaient pas fondées, ils s'empressèrent de dire qu'ils n'avaient jamais porté d'accusation tendant à attaquer l'honorabilité du gouvernement ou de ses membres, qu'ils avaient simplement critiqué la sagesse de la convention et sa valeur au point de vue des affaires. Voilà ce qu'ils finirent par dire quand ils reconnurent l'inutilité de leurs efforts. J'ai ici le discours prononcé par le député de Montmorency dans une certaine circonstance, discours qu'il a dû prononcer bien des fois. Il suffit de le lire pour s'apercevoir qu'il contient des accusations directes de nature à justifier un ministre de réclamer une enquête, car, en voyant d'où elles venaient, il était impossible de ne pas en tenir compte. Ce discours que je vais citer se trouve à la page 443, du volume 1, des " Débats " de 1898.

M. CASGRAIN : Cela était dit après que le premier ministre eut annoncé que le comité serait accordé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, le 15 février, avant que le comité fut choisi, mais après que sa nomination eut été annoncée. On verra par ses paroles, que quand bien même le gouvernemnt se rendrait à sa demande et accorderait ce comité, il ne pourrait pas formuler d'accusations plus directes que celles qui sont contenues dans cette partie de son discours, accusations ayant pour but d'obtenir une enquête destinée à établir des faits dont il n'a pas la preuve absolue, mais qu'il croit sincèrement devoir exister. Il disait :

> Mais par dessus tout, qu'est-ce qui a rendu cette enquête nécessaire ? C'est le discours extraordinaire prononcé devant la Chambre à la session dernière, par le ministre des Travaux publics. Comment ! M. l'Orateur, accusé par les feuilles publiques d'être intéressé dans le coup du Drummond, l'honorable ministre se lève et déclare en pleine Chambre que le journal " La Patrie " son organe, dans lequel il écrit tous les jours, et dont il est virtuellement le propriétaire—si l'on doit ajouter foi aux rumeurs qui circulent, bien que je n'en puisse garantir l'authenticité—il nous déclare, dis-je, que ce journal a été acheté pour ses fils avec un chèque de $30,000 signé par le président du chemin de fer du comté de Drummond.

L'honorable député ne pouvait placer cette déclaration dans les Débats et la répandre dans tout le pays autrement que pour créer l'impression dans le public qu'il résultat de cette affaire de Drummond qu'une somme de $30,000 était passée des mains du président de ce chemin de fer en la possession du ministre des Travaux publics, comme considération de cette transaction. Il ne pouvait avoir un autre but en parlant ainsi que de diffamer et de salir le caractère du ministre à qui il faisait allusion. Si c'est bien là ce qu'il a fait, et il ne peut exister de doute à cet égard, comment le ministre des Travaux publics pouvait-il faire autrement que de dire : Vous et d'autres membres de cette Chambre avez porté des accusations de cette nature, et c'est pour cette raison que je m'empresse de demander une enquête, afin de faire connaître les faits.

Mais, à part les insinuations, l'honorable député a-t-il dit un seul mot pouvant indiquer la nature ou le caractère des actes ré-

préhensibles que la rumeur publique attribue à son avis, à un ministre de la Couronne ? Non, pas un mot. Il n'y a rien sur lequel on puisse s'appuyer, rien qu'un parlement qui se respecte puisse considérer comme émanant de personnes responsables et tendant à rendre un ministre de la Couronne, quelque innocent qu'il soit comme cela a lieu dans le cas actuel, la victime de rumeurs qui sont toujours mise avec empressement en circulation par—je ne dirai pas par des membres du parlement—mais par des partisans de l'un ou l'autre parti dans le but d'écraser leurs adversaires. Dans de pareilles circonstances, en présence d'une absence aussi absolue d'accusations directes et d'énonciation de faits tendant à démontrer qu'il y a eu fraude ou malversations de la part d'aucun ministre de la Couronne ou de la part du gouvernement, je ne vois pas comment le gouvernement pourrait prétendre continuer de mériter le respect public, s'il permettait à l'opposition d'obtenir le comité qu'elle demande pour ouvrir une enquête.

Le gouvernement n'a pas changé d'idée. Je ne sache pas qu'il y ait à l'heure actuelle, parmi les membres du cabinet, un seul ministre qui désire traiter aujourd'hui les questions, les insinuations, les critiques, les accusations et les imputations de cette nature d'une manière différente de ce qu'ils les traitait il y a deux, trois, quatre, cinq, six ou sept ans passés. Je ne vois qu'une chose qui pourrait exercer à l'heure actuelle une certaine influence sur l'esprit de l'un de ces ministres. Si le gouvernement avait pris au sérieux ces rumeurs scandaleuses, mises en circulation par les membres de la gauche et tendant à ternir la réputation du gouvernement, s'il avait ordonné des enquêtes et s'il s'était rendu compte que ces accusations n'étaient pas fondées, nous aurions raison d'hésiter avant de nous lancer dans les mêmes procédures. Dans deux ou trois circonstances, nous avons consenti à prendre au sérieux les paroles prononcées par les membres de l'opposition et à reconnaître qu'elles mériteraient d'être traitées avec considération. Mais quand nous nous sommes laissés entraîner par cette impression, nous n'avons pas tardé à nous apercevoir que nous nous étions trompés sur les connaissances qu'ils pouvaient avoir des faits sur lesquels ces imputations étaient basées, et connaissant leur manière de procéder, nous avons décidé de renoncer à cette ligne de conduite et d'exiger qu'ils veulent laisser planer sur la réputation d'un ministre de la Couronne, ou qu'ils expriment l'opinion qu'il existe des raisons pouvant justifier les imputations qu'ils ont formulées. Nous leur demanderons à l'avenir qu'ils prennent cette responsabilité bravement et honnêtement devant la Chambre.

Il est bien plus honorable pour un membre du parlement, de reconnaître que toutes ces accusations et ces rumeurs mise en circulation dans le pays et tendant à incriminer les membres du gouvernement, sont fausses et mensongères, que de laisser planer des doutes et de faire des insinuations, ou de profiter de la position que le peuple lui a confiée pour répandre dans tout le pays les accusations les plus mensongères sur le caractère de ceux qui remplissent des positions ministérielles. Quel que soit le parti au pouvoir ou les membres de l'administration, c'est à eux que le peuple a confié la responsabilité d'administrer les affaires publiques. Ils occupent la position élevée autant qu'honorable de ministres ; ils jouissent de la confiance du peuple qu'ils représentent, et je considère qu'il est au moins du devoir de ceux qui combattent leur politique de reconnaître qu'ils occupent les hautes fonctions auxquelles ils ont été appelés par la volonté populaire, et qu'en cette qualité ils ont droit d'être traités avec le respect que mérite ce choix du peuple canadien. Je prétends donc qu'il n'y a rien dans l'amendement proposé par l'honorable député, comme dans ce qui a été dit à l'appui, pouvant justifier la Chambre de s'éloigner de la pratique reconnue en pareil cas par les institutions parlementaires établies dans les différentes parties de l'empire, et qu'il ne nous reste pas autre chose à faire que de voter contre l'amendement proposé par l'honorable député.

L'honorable M. TARTE : Vous me pardonnerez, M. l'Orateur, si je me permets de dire quelques mots sur cette question. Je faisais partie du gouvernement quand cette concession Treadgold a été accordée. L'affaire est venue dans le cours ordinaire des choses. Elle ressortissait au ministère de l'Intérieur. Tous ceux qui ont été ministres savent que chaque ministre soumet à ses collègues les affaires qui concernent son département. La question qui nous occupe en ce moment fut soumise par le ministre de l'Intérieur et discutée avec tout le soin et toute l'attention qu'il nous fut possible d'y apporter, et finalement, elle fut renvoyée devant un sous-comité. Un des membres de ce sous-comité ne fait plus partie de ce parlement. La concession fut accordée après que nous eûmes étudié la question au meilleur de notre connaissance, comme je viens de le dire. Il s'agissait de savoir s'il était préférable de laisser les choses dans l'état où elles se trouvaient, et de permettre aux mineurs de s'approvisionner eux-mêmes d'eau, ou bien d'accorder certains privilèges à ceux qui voulaient entreprendre de fournir cette eau à certaines conditions, et comme l'a fait remarquer le ministre des Chemins de fer, la question était très difficile à résoudre. Les premières conditions que nous leur imposâmes ne furent pas acceptées. Les concessionnaires nous avertirent plus tard qu'ils ne pouvaient entreprendre les travaux, si ces conditions n'étaient pas modifiées. Je crois qu'elles le furent. Mais cela n'a pas d'importance dans la cause. Pour ma part, tout ce que je puis dire, c'est qu'aucun de

ceux qui étaient mes collègues à cette époque et qui sont ici ce soir, ont agi illégalement dans cette affaire. En tant que je puis le constater, je crois qu'il n'y a pas en ce moment un seul membre du gouvernement dans l'enceinte de cette Chambre——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Je ne veux pas que l'on donne une fausse interprétation à mes paroles, et je m'explique. Je ne veux pas que l'on donne à mes paroles une portée plus considérable qu'elles ont réellement. Règle générale, je m'efforce d'exprimer clairement ma pensée. Puis-je me rappeler les expressions vigoureuses dont le directeur général des Postes s'est servies. Il n'a certainement pas commis d'illégalité ; ce mouvement d'humeur de sa part est le résultat de l'accusation portée contre le gouvernement, et je ne puis l'en blâmer. Pour ma part, en tant que j'ai pu m'en rendre compte, je crois que la question nous a été soumise dans le cours ordinaire des affaires. Huit ou dix mois plus tard, ou peut-être avant, une députation arriva à Ottawa. Elle avait à sa tête M. Ross, le représentant actuel du Yukon dans ce parlement.

On se plaignait que les privilèges accordés aux cencessionnaires étaient trop étendus, que la concession devait être révoquée ou modifiée de manière à la transformer complètement. La question fut prise en considération, et les changements demandés furent faits. Voilà tout ce que j'ai à dire quant à ce qui concerne les membres du gouvernement présents en cette Chambre. Je regrette beaucoup l'absence du ministre de l'Intérieur ainsi que celle de M. Ross. Si le ministre de l'Intérieur était ici, je suis convaincu qu'après les paroles prononcées par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), il prendrait l'attitude que j'ai prise moi-même lors de cette fameuse autant que célèbre enquête concernant le chemin de fer du comté de Drummond. Aucune accusation directe n'était portée, mais après avoir lu et pris connaissance de ces vagues rumeurs, je mis mes adversaires au défi de formuler contre moi une accusation directe. Mais cette invitation de ma part resta sans réponse. Que mes honorables amis de la droite me permettent de leur lire qu'ils se trompent d'adresse en ce moment.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Que se passa-t-il entre la session de 1897 et celle de 1898 ? L'honorable M. Foster, l'ex-ministre des Finances se rendit à Toronto, et au cours d'un discours qu'il y prononça devant une grande assemblée, il mentionna mon nom ainsi que celui de mes fils. A l'ouverture de la session de 1898, je me fis un devoir de demander au premier ministre et à ses collègues de faire les démarches nécessaires pour obtenir une enquête.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Je ne voulais pas laisser peser sur le gouvernement dont je faisais partie l'accusation portée contre moi en dehors de cette Chambre, mais par une personne ayant occupé la position de ministre de la Couronne. J'ai considéré que cette accusation était suffisamment importante pour me forcer d'aller trouver le premier ministre et de lui dire que, si j'étais coupable d'avoir reçu directement ou indirectement $30,000 dans cette transaction du chemin de fer du comté de Drummond, je n'étais pas digne de former plus longtemps partie du gouvernement. Voilà quelle fut mon attitude. Aucune accusation directe n'a été formulée aujourd'hui contre le ministre de l'Intérieur. Le tout s'est limité à des rumeurs. Le député de Jacques-Cartier a mentionné ces rumeurs sans nommer le ministre, mais en indiquant son département. J'ai au moins l'espoir, sinon la certitude, que si le ministre de l'Intérieur était ici, il adopterait l'attitude que je prends en ce moment.

Je ne voterai pas sur cette motion et je vais vous dire pourquoi, M. l'Orateur. Vu l'imprécision des allégations, je crois que le gouvernement est justifiable de refuser une enquête. Quand il est question de fraudes, soit directement ou indirectement, il est nécessaire ou tout au moins convenable de suivre les règles parlementaires établies en pareil cas. Je n'étais pas ici quand la première motion a été discutée, mais si j'y eusse été, j'aurais parlé comme je viens de le faire. Le gouvernement a accordé une enquête. Dans mon humble opinion il n'a pas agi comme il aurait dû le faire, s'il avait pris la peine de réfléchir. Une enquête devant un juge est toujours une affaire douteuse. Il y a quelques années, en ma qualité de journaliste, j'ai condamné dans la presse les enquêtes conduites par des juges. Règle générale, c'est une pratique dangereuse que de mêler les juges à ces enquêtes. Il peut y avoir des exceptions, mais, règle générale, le parlement doit garder le contrôle de ses propres affaires. C'est la règle la plus sage. Les honorables ministres ne l'ont pas suivie, et ils ont jugé à propos de nommer un juge. Je ne puis approuver cette conduite de leur part. D'un autre côté, comme j'ai fait partie de ce gouvernement et que j'ai participé à l'octroi de cette concession que ses membres défendent ce soir, je ne puis condamner ma propre conduite en appuyant la motion qui comporte la condamnation de l'acte auquel j'ai pris part. Autant que j'ai pu me rendre compte officiellement de la manière dont cette question nous a été soumise, je n'y vois rien qui puisse me justifier de condamner aujourd'hui ce que j'ai approuvé et sanctionné à cette époque. Mais, comme je désapprouve la procédure adoptée par les honorables ministres, je ne puis voter avec eux.

M. NORTHRUP : M. l'Orateur, j'ai été tellement impressionné par l'éloquence du ministre des Chemins de fer et Canaux et

convaincu par la logique dont il a fait preuve, que je n'éprouve pas la moindre hésitation à dire que si un membre de la gauche—non, je retire ces paroles et je prie mes honorables amis de les excuser—s'il se trouvait dans ce pays un tory assez ignorant pour mettre en doute la valeur des arguments invoqués ce soir par l'honorable ministre, je serais prêt à me joindre à ce dernier afin de prendre les mesures nécessaires pour faire interner sans délai cet insensé dans un asile. On me pardonnera sans doute de faire allusion à ce discours du ministre des Chemins de fer, avant d'entrer dans la discussion de la question. Après nous avoir donné lecture, paragraphe par paragraphe, de la motion qui est actuellement devant la Chambre, il en est arrivé à la conclusion que toutes ces accusations revenaient à dire que la population du Yukon, sans distinction de parti, de politique, de croyances, ou de toute autre chose ; que la chambre de commerce, les citoyens réunis en assemblées publiques, l'association libérale, et de fait tout le monde étaient d'avis que le gouvernement avait été trompé, que ces concessions avaient été obtenues par fraude et au moyen de fausses déclarations ; mais il a déployé ses couleurs et s'est écrié : Nous nions qu'il y ait dans tout cela la moindre accusation de malhonnêteté contre le gouvernement. Qui a dit qu'il y en avait ? Les honorables ministres sont-ils des demi-dieux, possèdent-ils la science de la divination, ne peuvent-ils avoir été induits en erreur ? Et si ces accusations sont fondées—et tout ce que nous demandons de ce côté-ci de la Chambre, c'est que l'on l'on s'en assure au moyen d'une enquête—s'il est vrai que les honorables membres de la droite, malgré leur habileté, leur honnêteté et leur intégrité—et personne ne met ces qualités en doute chez eux—ont été trompés, et que ces concessions ont été obtenues par fraude et grâce à de faux rapports ; quelqu'un oserait-il prétendre qu'en notre qualité de représentants du peuple, nous faisons autre chose que notre devoir en demandant une enquête, afin de nous assurer si le gouvernement a été trompé et si c'est au moyen de fraudes et de fausses affirmations qu'il a été induit à accorder ces concessions que tous les citoyens du Yukon sont unanimes à reconnaître comme étant ruineuses pour cette partie du pays ? Cette question paraît bien simple, et l'on serait porté à croire qu'il n'est pas nécessaire de faire de grands efforts oratoires ou de discuter bien longuement pour la résoudre. Le directeur général des Postes a parfaitement résumé la question en disant que l'on avait fait preuve de lâcheté dans cette affaire et que l'honneur était le prix de la victoire. J'admets avec lui que toute la question qui nous est soumise ce soir consiste à savoir qui s'est conduit en lâche, et quel est celui dont l'honneur est en jeu.

Il suffit de se rendre compte des faits non contestés de la cause pour y trouver une réponse complète à cette question. Tout le monde admet qu'il y a quelques années, nous possédions dans le Yukon un domaine d'une grande valeur. Il faut également admettre qu'en vertu d'un décret du conseil, en partie annulé—puisque le directeur général des Postes a lui-même admis ce fait l'autre soir—ces terrains furent donnés gratuitement à quelques concessionnaires. Il est vrai que l'honorable ministre nous a dit que ce décret avait été révoqué ; mais cette Chambre et la malheureuse population de ce pays ont déjà connu les résultats d'une annulation de cette nature.

Il y a à peine quelques années, nous apprenions avec regret qu'un ministre de la Couronne—celui qui est actuellement à la tête du ministère de l'Intérieur et qui administre les affaires du Yukon—faisait adopter sept ou huit jours avant la réunion des Chambres, un décret du conseil autorisant la construction d'un chemin de fer dans cette même partie du pays. Il est vrai que cette mesure était parfaitement nulle ; il est également vrai que notre malheureux pays eut payé plus de $300,000, par suite de l'adoption de cet arrêté ministériel entaché de nullité. Il n'est donc pas surprenant, après cela, M. l'Orateur, que cette population du Yukon, quelque facile à émouvoir qu'elle soit, comme le prétend le ministre des Chemins de fer, demeurant sur les lieux, et voyant toutes les espérances qu'elle a fondé sur ce pays s'évanouir, déclare dans de nombreuses résolutions que les concessions que l'on a accordées équivalent à dire que dans quelques années il n'y aura plus au Yukon que la société Treadgold et plusieurs centaines de personnes travaillant pour son bénéfice.

Il n'est donc pas surprenant que ces gens demandent à ce parlement de s'enquérir des conditions dans lesquelles ces concessions extraordinaires ont été accordées. C'est très joli de la part du ministre des Chemins de fer de dire que cette population est très excitable. Mais cette population, c'est la chambre de commerce de Dawson, une assemblée de citoyens convoquée dans cette même ville, l'Association libérale de Dawson et les représentants de la population envoyés en délégation de Dawson. Et voilà que la population de cette partie du pays que nous représentons, comme le premier ministre, le directeur général des Postes et le ministre des Chemins de fer la représentent, est accusée d'être très excitable parce que, s'apercevant que tout ce qui vaut quelque choses dans la partie du pays qu'elle habite, a été sacrifié ; elle proteste et accuse le gouvernement, non de fraude, mais de s'en être laissé imposer, et qu'elle demande en conséquence, à ceux à qui elle a confié la défense de ses intérêts, et qui sont envoyés ici pour transiger ses affaires, simplement d'étudier la question et de voir s'ils ont été trompés, afin de pouvoir, dans ce cas, annuler ces concessions iniques. Si on nous répond que l'on ne peut trouver de

précédents dans l'histoire de l'Angleterre pour justifier un cas comme celui-ci, la réponse à cette objection est facile à trouver. On ne peut étudier les cas dans lesquels des membres du parlement britannique ont abandonné leur siège, sans se rendre compte du fait que le sentiment de l'homme y est si vif qu'il suffirait que des accusations de cette nature soient formulées, comme cela a eu lieu dans le cas actuel, au moyen d'assemblées publiques, de résolutions et d'articles de journaux publiés au Yukon, pour que non seulement une enquête ait lieu, mais aussi pour qu'un siège devienne vacant bien avant aujourd'hui en arrière du premier ministre.

En admettant que nous possédons certains terrains dans le Yukon, et que ces terrains ont été sacrifiés au moyen d'un arrêté ministériel, nul à sa face même ; en admettant que la population de cette partie du pays ait protesté contre cette manière d'agir, il n'en est pas moins vrai qu'une élection y a eu lieu et le directeur général des Postes prétend qu'il nous est inutile de demander une enquête sur les affaires du Yukon, car la population de cette région, en envoyant dans cette Chambre un partisan du gouvernement, a prouvé qu'elle avait confiance dans le gouvernement qui a accordé ces privilèges extraordinaires.

Si le très honorable premier ministre voulait se donner la peine de lire la résolution adoptée par l'Association libérale du Yukon—je n'infligerai pas à la Chambre la lecture de ce document qu'on a déjà cité—il constaterait que les membres de ce club politique ont condamné cette concession dans des termes dont la sévérité ne pouvait être dépassée par les expressions dont pourraient se servir les membres de la gauche. De plus, s'il veut examiner les questions posées à son candidat, mais auxquelles ce dernier n'a pu répondre, parce qu'il se trouvait absent du territoire, questions auxquelles, cependant, a répondu un homme qui possède toute la confiance du représentant du Yukon, qui a mené la campagne électorale en faveur de ce dernier, et qui, implicitement, doit être dans les bonnes grâces du chef du gouvernement, car autrement il ne l'aurait pas nommé gouverneur du Yukon, M. Congdon, enfin voici ce que mon très honorable ami pourrait lire :

> Vous engagez-vous à exigez l'annulation de la concession Treadgold ?
>
> Promettez-vous d'exiger qu'on recherche la conduite des fonctionnaires, tant de Dawson que d'Ottawa, dont la fraude, l'incurie ou l'incapacité ont permis l'obtention de ces concessions en premier lieu, et leur maintien quand elles auraient dû être annulées, en vertu des conditions qui y sont attachées, et promettez-vous d'exiger la punition des coupables ?

La réponse de M. Congdon fut que M. Ross se trouvait absent du territoire, mais qu'il n'y avait aucun doute qu'il adopterait l'attitude qu'on lui suggérait dans ces questions. C'était là l'état de choses qui existait au Yukon. Mais le parlement se réunit. Les mineurs du Yukon envoient ici un représentant qui s'était engagé formellement à obtenir l'abrogation de ce contrat infâme, à faire faire une enquête sur les fraudes, les négligences coupables ou l'ignorance des fonctionnaires, soit à Ottawa soit à Dawson, auxquelles on devrait attribuer la concession de ces privilèges par le gouvernement. Le parlement se réunit et, dès le commencement de la session, mon honorable ami de Montmorency présenta une motion se rapportant à cette question même. Le gouvernement par la bouche du directeur général des Postes a donné une réponse explicite. Les membres de la Chambre qui se trouvaient ici, lorsque l'honorable ministre a parlé, se rappelleront, sans doute, l'empressement avec lequel il a promis qu'une enquête serait faite sur tous ces sujets.

Cette promesse lie le gouvernemet comme jamais promesse ne saurait le faire ; après cette déclaration solennelle d'un de ses membres les plus éminents, le cabinet se trouve formellement engagé, comme jamais ministère ne pourrait l'être, à faire quoi ? Voici :

> Mon honorable ami qui insiste tant pour avoir une enquête, n'ignore pourtant pas que le gouvernement est décidé depuis longtemps à instituer cette enquête.

L'honorable directeur général des Postes nous dit que le gouvernement s'est engagé envers la population du Yukon à faire une enquête complète sur l'administration de ce territoire, et c'est là ce qui explique pourquoi les mineurs de cette contrée ont envoyé à Ottawa un représentant partisan du gouvernement. L'honorable directeur général des Postes ajoute :

> C'est à peine si la navigation est ouverte, si toutefois elle est ouverte. Quand l'honorable député du Yukon (M. Ross) qui est actuellement dans la Colombie Anglaise, sera de retour à Ottawa et que nous pourrons profiter de ses conseils, nous tiendrons les promesses faites aux électeurs du Yukon et nous instituerons une enquête sur toutes les accusations et même sur tous les soupçons que les honorables députés voudront bien avoir l'obligeance de porter à notre connaissance concernant l'administration du Yukon.
>
> Je préviens mon honorable ami de cette intention du gouvernement, et outre l'occasion qu'il a eu aujourd'hui de faire connaître sa manière de voir sur les questions du Yukon, il en aura une autre de faire la preuve, s'il le peut, de toutes les accusations et insinuations, devant un tribunal, où on ne se contentera pas de lettres et d'extraits de journaux, mais où des témoins auront l'avantage de déclarer sous serment tout ce qu'ils savent.

Je ne crois pas que jamais langage puisse indiquer plus clairement qu'il y aura une enquête complète, non pas sur les besoins du Yukon au point de vue de l'hydraulique, mais sur les accusations précises ou indirectes de fraude et de corruption. Or, ce soir, nous voyons, triste spectacle, le même ministre de la Couronne qui a fait cette promesse formelle à la Chambre—ce qu'il ne

nie pas, du reste—se lever ici pour déclarer que le gouvernement a rempli ses engagements, en faisant cette nomination encore toute récente. Arrêtons-nous ici un instant, M. l'Orateur, pour examiner dans quel plateau de la balance se trouve la lâcheté, dans quel plateau se trouve l'honneur. Les paroles du directeur général des Postes sont encore présentes à notre esprit. Eh bien ! voyons ce que sont les pouvoirs et les devoirs de cette commission. Il y a nombre de considérants :

Qu'on a aussi représenté au gouvernement que l'étendue et la valeur des gisements d'or, dans lesdits cours d'eau, terrains élevés et collines, est dans le moment inconnue, et devra rester inconnue jusqu'à ce qu'on puisse avoir suffisamment d'eau pour la construction de travaux hydrauliques ; et que les personnes avançant l'argent pour la construction desdits travaux devront nécessairement courir de grands risques pour ces placements.

Cela se comprend. Il s'agit sans doute de l'opération du système hydraulique.

Que bien qu'il convienne que des privilèges et avantages raisonnables et suffisants soient offerts pour engager des capitalistes à construire lesdits travaux hydrauliques, cependant il importe:

(a) Qu'aucunes faveurs ou concessions quelconques ne soient accordées, qui pourraient en aucune façon gêner les mineurs autorisés, dans l'exercice de leur droit à l'eau, droit qu'ils possèdent en vertu des règlements concernant les mines de placers du territoire du Yukon ;

(b) Que l'eau ainsi détenue et contrôlée par les compagnies hydrauliques devra pouvoir être, à conditions égales, à la disposition de tous les mineurs autorisés, pour la meilleure exploitation de leurs claims, le tout sujet à tels taux et conditions raisonnables devant être déterminés par le Gouverneur en conseil, afin d'assurer le plus d'avantages possibles au district où les travaux seront établis.

Que, dans le but d'établir ces travaux hydrauliques et d'obtenir suffisamment d'eau pour les collines, berges et terrains élevés ci-haut mentionnés, certains pouvoirs, droits et privilèges ont été accordés par le Gouverneur général en conseil, le 21 avril 1902, à Malsolm H. Orr Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick ; qu'on a prétendu——

On a prétendu quoi ? Nous voici au nœud même de l'enquête.

Qu'on a prétendu que lesdits droits et privilèges constituent un monopole qui, tout en enlevant au trésor d'énormes revenus, est préjudiciable à l'industrie minière du Yukon.

On a prétendu cela ; oui, c'est absolument vrai. Pas un membre de l'opposition ne dira le contraire. Mais quel est celui qui voudra affirmer que là s'arrêtent nos allégations?

Qu'il est important, dans l'intérêt public, qu'une enquête soit ouverte——

Nous sommes tous d'accord sur ce point, et nous crûmes sincèrement, sous l'impression laissée dans notre esprit par les déclarations du ministre des Postes, qu'on allait se rendre à nos vœux et que non seulement les accusations manifestes, mais les simples suppositions de fraude allaient faire l'objet d'une enquête.

M. NORTHRUP.

—pour obtenir des renseignements sur l'étendue des bienfaits ou des torts que ladite concession pourrait causer à l'industrie minière dans le territoire du Yukon.

Qu'il est aussi désirable que l'enquête ne soit pas limitée auxdits octroi et concession——

Enfin, nous allions donc avoir quelque chose. On se décidait. On se repentait ; et la parole solennelle du directeur général des Postes, engageant l'honneur même du gouvernement, allait recevoir un commencement d'exécution.

—Sur l'étendue des bienfaits ou des torts que ladite concession pourrait causer à l'industrie minière du territoire du Yukon.

Nous poursuivons cette lecture. Une nouvelle lueur d'espoir traverse notre cerveau en apprenant que l'enquête allait porter encore plus avant.

Qu'il est de plus désirable que les commissaires enquêteurs portent leurs investigations dans tous les faits et circonstances——

Plus de doute. Nous la tenions, l'enquête complète.

—qui pourraient renseigner le parlement, le gouvernement et le parlement——

Mais, patatras ! tout s'écroule ! et nous défaillons en lisant ce qui suit :

—concernant le système hydraulique ou autres moyens qu'il serait utile d'adopter.

L'enquête demandée par la Chambre et par la population du Yukon ne devait-elle embrasser que cela ? Le pays et la Chambre demandent qu'on fasse une enquête non pas sur les ressources hydrauliques au autres du Yukon, mais sur les moyens qu'on a employés pour tromper le gouvernement. On nomme cette commission et j'entends le directeur général des Postes affirmer froidement que le gouvernement s'est rendu aux demandes de l'honorable député de Montmorency. Je me demande maintenant de quel côté se trouve la lâcheté, de quel côté l'honneur ? Je cherche la réponse à cette question dans la motion présentée par mon honorable ami de Montmorency, et qu'est-ce que j'y trouve ? Entre autres choses, ce qui suit :

Que toutes les concessions hydrauliques dont les propriétaires n'ont pas observé les conditions du bail et les dispositions des règlements miniers, soient annulées.

Qu'on devrait instituer une enquête qui portera sur la recherche des circonstances qui ont accompagné l'obtention des concessions hydrauliques, afin que le procureur général du Canada puisse instituer les procédures prévues en pareil cas.

Les Débats contiennent cette proposition de l'honorable député de Montmorency et, cependant, le directeur général des Postes a l'audace de déclarer ici que le décret de l'Exécutif accorde tout, et il va plus loin, il a même rendu des points à Hérode, concédant tout ce qu'a demandé l'honorable député de Montmorency, et même plus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami prétend-il dire qu'il lit la

motion de l'honorable député de Montmorency ?

M. NORTHRUP : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, vous lisez des parties du discours du représentant de Montmorency.

M. NORTHRUP : Je n'entends pas que l'honorable ministre m'entraîne en dehors du sujet que je veux discuter.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit d'une question de fait. L'honorable député lit-il la motion ou le discours en question.

M. CASGRAIN: Il s'agit d'un paragraphe d'une résolution adoptée par le club libéral de Dawson ; cette résolution a été rédigée par vos propres amis.

M. NORTHRUP : Je constate que l'honorable ministre de la Justice a raison. En lisant à la hâte un certain nombre de citations que j'avais notées ici, je suis tombé par erreur sur la requête de l'Association libérale. Le paragraphe que je viens de citer se trouve dans ce dernier document.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a dit qu'il lisait la motion du député de Montmorency.

M. NORTHRUP : Mon honorable ami (M. Casgrain) s'est servi de cette requête du club libéral de Dawson et d'autres documents envoyés de cette dernière ville, pour prouver qu'on avait porté des accusations sur lesquelles il demandait qu'on fît une enquête. Si nous considérons que ce sont les propres amis du gouvernement qui ont porté ces accusations, qu'ils ont élu un partisan du gouvernement pour que le jour se fît sur toutes ces questions ; si nous tenons compte du fait que les ministres ont promis l'enquête en question, nous pouvons, nous membres de la gauche, déclarer que toute notre attente n'a pas été remplie. Nous avions demandé du pain et nous n'espérions pas recevoir une pierre comme celle-ci. Les membres de la droite aiment à nous rappeler l'obligation où nous sommes de porter des accusations sous notre propre responsabilité. La raillerie, dans ce cas, est toujours facile ; il serait intéressant de compter les membres de cette Chambre, qu'ils se trouvent à votre droite ou qu'ils siègent à votre gauche, M. l'Orateur, qui connaissent la responsabilité qu'encourt le député qui agit de cette façon. J'oserais dire qu'à l'exception du très honorable premier ministre, pas un seul membre de cette Chambre n'osera se lever pour affirmer qu'il comprend parfaitement en quoi consiste cette responsabilité. A la page 1066 des Débats de 1892, je trouve un discours prononcé par sir John Thompson sur les accusations portées contre sir A. P. Caron. Sir John Thompson a fait connaître son opinion sur cette question de responsabilité, et tous les membres de cette Chambre admettront avec moi que, comme juriste prudent, habile et brillant, sir John Thompson n'a pas eu son supérieur dans cette Chambre. Voici ce qu'il disait dans cette circonstance :

> Je n'ignore pas qu'il existe une croyance populaire qu'un membre de cette Chambre qui porte contre un de ses collègues des accusations de mauvaise conduite, d'irrégularité, de malhonnêteté, ou autres de ce genre, assume une grave responsabilité et peut être expulsé de la Chambre si ses accusations ne sont pas fondées. Vu l'attitude que je me propose de demander à la Chambre de prendre à propos de cette résolution, je désire appeler l'attention des honorables députés sur le fait que cette croyance populaire est tout à fait erronée. Un député qui porte une accusation contre un de ses collègues dans cette Chambre, peut sans doute, comme dans toute autre chose qu'il peut faire, ou toute ligne de conduite qu'il peut tenir dans cette Chambre, s'exposer au blâme de celle-ci ; mais pour ce qui concerne la perte de son siège, il peut impunément porter des accusations fausses contre ses collègues.

Il est parfaitement vrai qu'au cours du même débat, le premier ministre actuel a exprimé une opinion contraire qu'on trouve à la page 1072 des Débats de la même année. La voici :

> La Chambre doit s'attendre de la part d'un député qui accuse un de ses collègues, que ce député a de bonnes et fortes raisons pour le pousser à en agir ainsi, et il est incontestable que le simple bon sens dit que, lorsqu'un député est assez malhonnête pour accuser un de ses collègues sans avoir de bonnes et fortes raisons pour le pousser à en agir ainsi, le simple bon sens, dis-je, nous dit qu'un tel député n'est pas digne de siéger avec des gens honorables, et devrait être expulsé de la Chambre.

Donc, sur ce point qu'ont si souvent invoqué nos adversaires, il est certain qu'un membre de cette Chambre peu versé dans toutes ces questions, peut avoir raison d'entretenir certains doutes, lorsqu'il constate que sur une question aussi importante que celle se rapportant aux accusations contre sir A. P. Caron, le ministre de la Justice d'alors et l'honorable chef du gouvernement d'aujourd'hui, tous deux pouvant parler avec autorité sur cette question, et dont l'opinion, j'en suis convaincu, est reçue avec le plus grand respect par tous les membres de cette Chambre, n'ont pu en arriver à la même conclusion, loin de là. Mais les membres de la droite qui doivent être intéressés autant que nous à la protection du domaine public, agissent-ils loyalement en essayant de railler ainsi leurs adversaires ? On a accusé certaines personnes d'avoir trompé le gouvernement ; quant à moi, je veux accentuer cette accusation, parce qu'il semble acquis que tel ou tel individu a trahi la confiance qu'on avait reposée en lui, et cela d'une manière frauduleuse et criminelle. Si c'était là l'accusation, on pourrait dire avec raison : quelqu'un doit être responsable de cela, et si vous voulez porter une accusation qui entraînerait la ruine, au point de vue politique, d'un membre de cette Chambre, vous devez encourir certains risques vous-même. Nous voulons une enquête sur les accusations portées contre certaines personnes qui ont volé et ruiné

les mineurs du Yukon, en trompant systématiquement le gouvernement. La seule question qui se pose à la Chambre, c'est de décider, si, au point de vue des faits et de la loi, le gouvernement actuel est si immaculé qu'il ne peut être à la merci de menteurs et d'agitateurs ; dans l'affirmative, il ne saurait être question d'une enquête. Si nous ne pouvons en arriver à cette conclusion, je dis, avec tout le respect et avec tout le regret possible, que nous devons nécessairement conclure que l'honorable ministre qui nous a promis il y a quelques jours une enquête sur toute cette affaire, doit avoir reçu depuis d'autres renseignements qui le forcent à retirer maintenant ce qu'il déclarait si ouvertement, à une séance précédente, et à ne pas seulement ravaler ses propres paroles, si je puis me servir de cette expression, mais encore à insulter à l'intelligence des membres de cette Chambre, en affirmant que le décret de l'Exécutif, dont il est question ici, permettra de faire une enquête plus complète que toutes celles que nous aurions pu demander ou désirer, nous les membres de la gauche. Je vais terminer ces remarques, car il me semble, ainsi que je le disais tout d'abord, que toute cette question se résume à bien peu de choses. Si les membres de cette Chambre n'ont plus la liberté de s'enquérir des accusations de fraudes au préjudice du gouvernement, accusations portées par une partie considérable et importante de la population de ce pays, on peut se demander ce qu'il faut faire pour obtenir une enquête sur des fraudes semblables. Lorsqu'on voit, au cours de ce débat, un ministre se lever pour promettre une enquête complète, lorsqu'on entend un autre ministre déclarer que cette enquête ne se fera que sur ce qui se rapporte aux droits et privilèges de cette compagnie au point de vue du monopole de l'eau, lorsqu'on entend les ministres, les uns après les autres, déclarant triomphalement et au milieu des applaudissements frénétiques de leurs partisans, qui évidemment, n'ont pas lu la résolution qui fait l'objet de cette discussion, qu'ils ont accordé plus que nous n'avions demandé, n'avons-nous pas raison de conclure que les membres de la droite sont portés à dire avec un pieux auteur :

In short, I firmly du believe
In humbug generally,
Fer it's a thing thet I perceive
To hev a solid vally ;
This heth my faithful shepherd ben,
In pastures sweet heth led me,
An' this'll keep the people green
To feed ez they hev fed me.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La discussion qui vient de se faire du côté de la gauche a démontré toute la différence qui existe entre bonnet blanc et blanc bonnet. Mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain), appuyé en cela par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), a accusé le gouvernement de fraude. De son côté, l'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup) s'est permis de changer la nature de cette accusation, en disant qu'on a trompé frauduleusement le gouvernement. Nous nous trouvons en présence de deux actes d'accusation différents. Lequel allons-nous discuter d'abord ? Je ne croyais pas devoir prendre part à ce débat, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de prendre, jusqu'à un certain point, la défense de mon honorable ami de Montmorency contre, non pas une accusation directe, mais contre ce qu'on pourrait inférer de certaines paroles du directeur général des Postes. Ce dernier n'a pas accusé l'honorable député d'être un lâche, mais il a laissé entendre que, dans cette circonstance, son attitude ressemblait à une lâcheté. Je connais l'honorable député depuis plusieurs années. Je l'ai connu dans les circonstances qui permettent à deux hommes de comprendre leur caractère respectif, surtout lorsqu'il s'agit de lâcheté et de bravoure. J'ai été son compagnon au collège. Celui qui a connu mon honorable ami, ne saurait l'accuser d'être un lâche, soit au point de vue moral, soit au point de vue physique. Mais il a quelque chose de plus : il est passé maître dans l'art d'embrouiller une question. Nous avons eu depuis longtemps l'occasion de nous connaître, au collège comme au barreau, et je puis dire que personne ne saurait mieux que mon honorable ami faire des montagnes avec des riens.

Examinons maintenant ce qui s'est passé. Qu'on me permette de prouver ce que je viens d'avancer, c'est-à-dire, que au cours de cette discussion, mon honorable ami n'a pas failli à sa réputation de maître dans la science d'embrouiller un sujet. L'autre jour, il nous a gratifié d'une harangue. Je n'ai pas failli de dire qu'elle fût éloquente, car il possède toujours cette qualité chaque fois qu'il prend la parole, il le fait toujours avec beaucoup d'éloquence. A la fin de son discours, après avoir cité à profusion des résolutions adoptées par les conventions des mineurs du Yukon, etc., il a présenté une motion. Je ne désire pas ennuyer la Chambre par de longues citations, mais j'ose affirmer que toute sa motion se résume dans ces mots:

Cette Chambre est d'avis que lesdits pouvoirs, franchises et concessions constituent en faveur dudit sieur Treadgold et de ses associés un monopole formidable qui, tout en privant l'Etat d'énormes revenus, cause aussi les torts les plus graves à l'industrie minière du Yukon.

C'est là l'accusation. On prétend que cette concession constitue un monopole dont les effets sont très désastreux pour l'industrie minière du Yukon. Qu'avons-nous donc à examiner ? Nous n'avons jamais prétendu, tout le monde le reconnaîtra, que cette concession ne créait pas un monopole. Mais ce qui reste à étudier, c'est de savoir si ce dernier porte préjudice aux mineurs du Yukon. Qu'avons-nous fait ? A peine cette motion était-elle présentée, que le gouvernement s'engageait, par l'entremise de l'honorable

directeur général des Postes, à faire une enquête sur ces allégations. En quoi consistaient celle-ci ? On prétendait que cette concession était désastreuse pour le Yukon. Que trouvons-nous dans le rapport adressé à l'Exécutif et qui a servi de base à la commission que nous avons nommée ? Exactement les mêmes mots dont s'est servi mon honorable ami. Cette commission est instituée dans le but de faire une enquête sur ce qu'on prétend être le résultat de l'octroi de cette concession, c'est-à-dire, qu'elle devra examiner si ce monopole est préjudiciable à l'industrie minière du Yukon. Nous avons employé les termes mêmes dont s'est servi l'honorable député de Montmorency. Alors, de quoi se plaint-il ? Il est évident que mon honorable ami sait s'y prendre pour produire un effet, parce que d'ordinaire, il produit toujours de l'effet, mais dans une autre sphère, celle des tribunaux. Il a constaté que dans cette circonstance, il n'a obtenu le succès espéré, ni devant la Chambre, ni devant le public. Il a été obligé de s'adresser immédiatement aux journaux pour leur demander de publier une longue lettre qu'il avait écrite lui-même et qui était assez intéressante ; cet écrit a eu quelque effet, parce que, sous certains rapports, il ne manquait pas d'intérêt. Non satisfait de cela, il avoulu faire plus, croyant que cela était nécessaire. Il est revenu devant le Chambre, pour présenter la motion que nous discutons maintenant. Que trouve-t-on dans cette proposition ? L'honorable député commence par dire que la chambre de commerce du Yukon a adopté une résolution déclarant que cette concession sanctionnait une énorme exploitation des ressources publiques de ce territoire pour le bénéfice de quelques concessionnaires privilégiés.

Que l'association libérale de la ville de Dawson, à une assemblée tenue le premier avril 1903, a publiquement dénoncé lesdites concessions comme ayant été obtenues par fraude et par suite de fausses déclarations, et a sollicité le gouvernement d'ouvrir une enquête pour connaître exactement les circonstances qui ont accompagné l'octroi des concessions hydrauliques, afin que le procureur général du Canada puisse agir en conséquence.

Puis il continue :

Et cette Chambre est d'avis qu'un comité spécial de cette Chambre devrait être institué, avec tous les pouvoirs nécessaires pour faire une enquête complète, non seulement sur la sagesse ou l'imprévoyance des termes et conditions auxquels ces concessions plus haut mentionnés ont été octroyées, mais aussi sur toutes les circonstances se rapportant à cet octroi, et les modifications qui y ont été ajoutées par la suite, sur toutes les négociations et opérations intervenues entre le gouvernement ou l'un de ses membres ou de ses agents et lesdits concessionnaires ou toute personne quelconque agissant en leur nom, concernant ces concessions ou les modifications qui auraient pu y être ajoutées, les noms des personnes directement ou indirectement intéressées, à quelque époque que ce soit, la nature de leurs intérêts respectifs dans lesdites concessions et les conditions dans lesquelles ces intérêts furent acquis.

Mais en quoi cela peut-il se rapporter à une accusation contre le gouvernement ? Comment pourrait-on y trouver la moindre insinuation de fraude contre les ministres actuels ou contre un seul d'entre eux ? Insinue-t-on que le gouvernement s'est rendu responsable de fraude ? Peut-on trouver dans cette motion quelque chose qui porte la Chambre à penser que mon honorable ami croit que les ministres ont pratiqué la fraude en ce qui concerne l'octroi de cette concession. Non, il est trop honorable pour faire une déclaration qu'il ne croirait pas exacte ; mais que dit-il ? Il affirme que la chambre de commerce du Yukon déclare qu'on a trompé le gouvernement, et que l'Association libérale du Yukon appuie cette accusation. J'ai lu la requête que nous a envoyée la chambre de commerce en question, et il m'est impossible d'y découvrir la moindre chose qui pourrait donner lieu à une affirmation semblable. Je me permettrai de dire à mon honorable ami, et je suis certain de ne pas m'adresser en vain à l'honorable député, que cette concession a été accordée en vertu des dispositions de la loi concernant les terres fédérales. Aucun membre de cette Chambre ne sait mieux que mon honorable ami qu'il reste toujours une porte ouverte pour obtenir justice. Non seulement, les membres de la chambre de commerce du Yukon, non seulement les membres du club libéral de Dawson, mais tout habitant du Yukon ou d'autres parties du pays, qui croit honnêtement qu'on a trompé le gouvernement à propos de l'octroi de ces concessions, peut toujours se prévaloir des dispositions de la loi. L'article 54 de la loi des terres fédérales, 49 Vict., chap. 54, dit :

Dans tous les cas où des patentes, baux ou autres instruments concernant des terres auront été délivrés par fraude——

C'est ce que nous prétendons.

—par erreur ou par inadvertance, toute cour de juridiction compétente en matière de propriétés immobilières dans la province ou le territoire où les terres seront situées, pourra, sur action, requête ou plainte au sujet de ces terres, et après avoir entendu les parties intéressés, ou, sur leur défaut, après tel avis de procédure qu'ordonnera cette cour, décréter ou prononcer la nullité de la patente, du bail ou autre instrument.

Si l'on trompe le gouvernement, la loi nous offre un remède et la plus élémentaire justice exige qu'on applique ce remède; en effet, celui qui obtient un permis de la Couronne, en vertu des dispositions de la loi des terres fédérales, accepte toutes les conditions stipulées dans cette loi ; il sait de plus que les garanties que cette dernière lui fournit embrassent toute sa concession. Il n'ignore pas que s'il a trompé le gouvernement, il s'expose à se voir dénoncer au ministre de la Justice qui peut émettre un bref, afin de s'assurer si, réellement, une fraude a été commise.

L'honorable M. HAGGART : Une personne n'ayant aucun intérêt dans une conces-

sion, peut-elle s'adresser au ministre de l'Intérieur pour lui signaler telle ou telle fraude? La plainte ne doit-elle pas être faite par un intéressé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tout homme ayant un intérêt même éloigné dans le district où la fraude s'est commise, peut dénoncer cette fraude et demander au ministre de faire émettre un bref de *scire facias*. J'ose énoncer cette opinion, tout en ayant beaucoup de déférence pour les grandes connaissances légales de mon honorable ami. Je dis que les cours de justice sont ouvertes aux mineurs du Yukon, et c'est en cela que repose le motif de la motion que vient de présenter l'honorable député de Montmorency. Il sait parfaitement que ce remède est offert à tous les intéressés ; que si ces derniers croient que les accusations qu'ils portent, sont bien fondées, ils n'ont qu'à s'adresser à la loi ; connaissant cela, sachant qu'ils n'ont pas encore employé le remède qui leur était offert, mon honorable ami ne voudrait pas prendre la responsabilité des accusations dont il a parlé, et n'osrait pas se faire lui-même l'accusateur dans cette affaire. Il ne fera pas cela, parce qu'il sait parfaitement que si ceux qui se plaignent avaient été sincères lorsqu'ils ont porté ces accusations, que s'ils avaient pu donner une forme quelconque à ces dernières, ils n'auraient pas attendu jusqu'aujourd'hui. Sachant cela, mon honorable ami ne veut pas entreprendre de porter lui-même ces accusations ici.

Maintenant, M. l'Orateur, nous avons ici une preuve de ce que j'avance. Dans la motion même présentée par l'honorable député, nous trouvons que l'Association libérale de Dawson, à sa réunion du premier avril dernier, a pris grand soin d'indiquer ce qu'elle voulait avoir fait. Elle a demandé qu'on fît une enquête pour connaître les circonstances qui avaient accompagné l'octroi des concessions se rapportant aux pouvoirs hydrauliques, afin que le ministre de la Justice pût agir immédiatement. Pourquoi les membres de ce club n'ont-ils pas demandé l'émission d'un bref de *scire facias* ? Pourquoi n'ont-ils pas eu recours aux moyens que la loi leur accorde ? Ils se trouvaient sur les lieux; ils connaissaient parfaitement tous les faits ; ils avaient à leur disposition tous les éléments voulus; alors, pourquoi n'ont-ils pas demandé ce bref au ministre ? Je déclare ici, en présence du premier ministre, et au nom du gouvernement, que si une demande semblable nous avait été faite, nous l'aurions accordée sans retard ; nous aurions immédiatement fourni aux intéressés l'occasion de prouver leurs accusations. Il y a plus. Que trouvons-nous dans les instructions données à la commission ? Nous constatons d'abord que ces instructions rencontrent largement les vues exprimées dans la requête des membres du club libéral du Yukon. Ceux-ci prétendent qu'une enquête devrait être faite dans le but de s'assurer



des circonstances qui ont accompagné ces concessions, afin de permettre au gouvernement d'agir dans cette affaire. On demande au commissaire de faire une enquête, non seulement sur ces circonstances, car les instructions qu'il a reçues vont encore plus loin. Lisons plutôt.

M. CASGRAIN : Dans quel but ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'enquête doit être générale. Elle doit se rapporter à toutes les circonstances dans lesquelles se sont faites toutes ces différentes concessions.

M. CASGRAIN : Oh ! non.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je demande pardon à mon honorable ami.

M. CASGRAIN : Cela n'est pas exact.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami a raison. Cette enquête a pour but de s'assurer des faits et des circonstances se rapportant à toutes ces concessions. S'il est évident qu'on a commis des fraudes, le gouvernement en sera averti. Il pourra agir en conséquence. Cependant, tout intéressé peut se prévaloir des dispositions de la loi des terres fédérales. Qu'un homme respectable et responsable vienne porter des accusations de nature à nous donner raison d'émettre un bref, nous ne le ferons pas attendre bien longtemps. Je vais résumer ce qui s'est passé. Mon honorable ami a porté ses accusations relativement à la concession Treadgold, le 12 mai dernier. Il a déclaré alors qu'il fallait faire une enquête ; nous nous sommes rendus à sa demande. Il n'est pas satisfait de cela, car il prétend que nous devrions faire une enquête sur tous les faits et circonstances se rapportant à cette affaire, dans le but de connaître si on a trompé le gouvernement et le public. Pourquoi n'a-t-il pas recours à la loi des terres fédérales ? J'étais absent de la Chambre quand il a commencé son discours, mais je crois comprendre que mon honorable ami blâme le gouvernement d'avoir choisi un juge pour remplir les fonctions de commissaire. Nos adversaires, au cours de ce débat, ont répété à satiété qu'ils ne s'agissait pas d'une question politique, que tout ce qu'ils désiraient, c'était une enquête impartiale sur tous les faits et circonstances se rapportant à cette concession, afin de nous permettre de savoir si ces privièges avaient été accordées avec prudence et sagesse, ou si toute cette transaction était entachée de fraude. Ils prétendent qu'il n'est pas convenable de demander à un juge de remplir les fonctions que nous assignons au juge Britton et aux commissaires qui seront nommés plus tard. L'honorable député de Montmorency m'a fait l'honneur de citer une opinion que j'exprimais sur le choix des juges pour diriger des enquêtes de ce genre. Me permettra-t-il de lui rendre le change ? Il a été solliciteur général de la province de Québec. Il a rempli à l'égard de

cette province la charge que j'occupe devant le pays. En 1892, des accusations des plus sérieuses ont été portées contre des hommes politiques ; on les accusait d'avoir gaspillé honteusement les deniers publics ; c'était des accusations très graves. Mon honorable ami n'hésita point à nommer un juge pour faire une enquête. Il alla jusqu'à en nommer trois. Il choisit d'abord un juge qui venait de quitter l'arène politique. Je ne dis pas que ce juge a agi partialement dans cette circonstance, car ce n'est certainement pas là mon intention.

M. CASGRAIN : Puis-je demander à mon honorable ami le nom du juge dont il veut parler ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'était M. le juge Baby.

M. CASGRAIN : Il ne sortait pas de l'arène politique, car il était juge depuis quinze ou vingt ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il était membre de cette Chambre un an ou deux avant sa nomination.

M. CASGRAIN : Non, il y avait dix ans qu'il ne faisait plus partie de cette Chamrbe.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A tout événement, il n'y avait pas longtemps qu'il était sorti de l'arène politique.

M. CASGRAIN : Il y avait dix ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je parle de deux ans, et mon honorable ami affirme que c'est dix ans. Le premier ministre me fait remarquer que nous nous trompons tous les deux, mon honorable ami et moi, parce qu'il y avait cinq ans que M. Baby avait été nommé juge. Disons donc cinq ans, *in medio stat veritas*.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre doit savoir que je n'ai rien eu à faire avec la nomination de M. le juge Baby, parce que je n'étais pas procureur général à cette époque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que mon honorable ami a raison. Il n'était pas procureur général à cette époque même, mais il remplit ces fonctions quelques jours plus tard, et je suppose qu'il a accepté la responsabilité de cette nomination. Mon honorable ami se rappelle-t-il une autre commission nommée à Montréal, je crois, et nommée par lui ?

M. CASGRAIN : Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette commission était présidée par un juge.

M. CASGRAIN . Oui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Créée par mon honorable ami.

M. CASGRAIN : Oui, et voilà une des raisons qui me fait croire, d'après l'expérience du passé, que ces créations de commissions royales présidées par des magistrats ne sont pas toujours heureuses.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si mon honorable ami le veut bien, il me laissera libre de dire plus tard si l'expérience me permet d'adopter sa manière de voir. Je prétends qu'il est bien à désirer que nos juges soient éloignés autant que possible, de toutes nos discussions politiques. Il y a vingt ans que je suis avocat, et j'ai eu l'occasion bien souvent de plaider des causes pour des conservateurs comme pour des libéraux. Je me suis montré passablement indépendant, non pas en politique, mais comme avocat. Et au cours de cette expérience que j'ai pu acquérir, je n'ai jamais éprouvé le besoin d'en appeler aux événements passés pour dire qu'un juge a agi d'une manière injuste, en se plaçant à un point de vue politique, dans aucune des causes qu'il m'a été donné de plaider devant les tribunaux. Mon expérience me permet d'affirmer que les juges du Canada ne s'occupent pas des questions ou des querelles politiques, mais qu'ils sont toujours prêts à remplir honnêtement leurs devoirs.

M. ROSAMOND : Les juges conservateurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami ne devrait pas se permettre de faire ces distinctions-là, parce qu'il y a des gens qui croient qu'on ne devrait pas juger les autres d'après la connaissance qu'on a des siens. Dans ces circonstances, qu'avons-nous fait ? Nous avons choisi M. le juge Britton. Il s'agit, après tout, d'une enquête sur une concession se rapportant à des pouvoirs hydrauliques dans un pays où l'on ne rencontre que de larges fossés. C'est là ce qui a donné lieu à cette transaction qui fait l'objet de cette discussion.

Ce n'est ni plus ni moins qu'une enquête sur les conditions et les circonstances qui déterminent la distribution de l'eau dans le territoire du Yukon. M. le juge Britton a acquis une grande expérience des questions de cette nature dans la province d'Ontario comme commissaire d'irrigation. De plus, il y a un ingénieur hydraulique dont le nom a été mentionné à propos de cette commission. Je ne sais si nous pourrons obtenir les services de cet ingénieur. Toutefois, afin de démontrer l'intention formelle du gouvernement, nous avons choisi un ingénieur hydraulique dont la réputation est répandue dans tout le continent, contre le caractère duquel il ne saurait y avoir l'ombre d'un soupçon ; ce choix n'a été déterminé que par la position, au point de vue professionnel, que cet homme occupait. Nous avons pris toutes les précautions voulues dans le but de donner à mon honorable ami ce qu'il demandait quand il a d'abord soulevé cette question, mais il ne paraît pas satisfait, non parce qu'il n'a pas fait valoir d'abord tous les arguments et preuves qu'il possédait—car rien de nouveau n'a été révélé depuis—mais parce qu'il n'a pu contenter ceux qui sont disposés à prêter une oreille complaisante aux dires et aux bruits

de la rue, de même qu'aux déclarations des personnes toujours prêtes à calomnier leurs voisins, mais qui n'ont pas le courage, lorsqu'un homme est soupçonné, de porter une accusation directe contre ce dernier, comptant que les membres de cette Chambre ont assez d'indépendance de caractère pour dire si l'accusé est coupable ou non.

L'honorable M. TARTE : Cette commission siégera-t-elle à Ottawa ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette commission siégera naturellement au Yukon; elle fera une enquête sur les faits qui lui seront soumis ; elle constatera si ces concessions étaient nécessaires et si, en tenant compte des circonstances de temps et de lieu, il était sage d'accorder cette concession. Mais, après avoir fait leur enquête sur les lieux mêmes, il sera du devoir des commissaires de revenir ici et de compléter, s'il y a lieu, leurs investigations. Ce que je viens de dire démontre la bonne foi du gouvernement—il va sans dire que l'on n'a pas imposé aux commissaires de limite de temps, de lieux, de circonstances. Cela prouve aussi le désir de la part du gouvernement d'avoir une enquête complète et honnête pour établir deux points : Premièrement, en accordant cette concession, le gouvernement a-t-il été imprévoyant? Ce monopole est-il contraire aux intérêts du Yukon ?

Secondement, en traitant avec le gouvernement a-t-on commis des fraudes telles que celui-ci pourrait à bon droit se décider, non pas à annuler la concession—nous n'avons pas le pouvoir d'annuler une concession pour cause de fraude ou de fausses déclarations—mais à procéder devant les tribunaux pour obtenir la résiliation de ce contrat.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Avant la fin de ce débat, je crois qu'il est de mon devoir de mentionner un incident qui s'y rattache et qui, selon moi, ne devrait pas passer inaperçu. A deux reprises, dans l'espace de quelques jours, mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier (M. Monk), a insinué, en pleine Chambre, que quelqu'un avait eu accès auprès de moi et m'avait déclaré que cette concession était entachée de fraude. Il y a quelques jours, mon honorable ami (M. Monk) a dit que, l'été dernier, lorsque j'étais à Londres, certaines personnes m'avaient fait de semblables déclarations. J'ai alors nié cette assertion. L'honorable député (M. Monk) a répété cette remarque, aujourd'hui, d'une manière plus agressive et avec plus de force. J'ai nié, comme c'était mon devoir, de le faire et, maintenant, pour la troisième fois, je dois dire à mon honorable ami que son insinuation n'est aucunement fondée.

M. MONK : Le très honorable premier ministre dit-il que j'ai fait une insinuation?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FITZPATRICK.

M. MONK : J'ai demandé s'il y avait quelque chose de vrai dans ce qui avait été dit, mais je n'ai fait aucune insinuation moi-même.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami m'a posé la question, l'autre jour, et j'ai nié. Quand il répète de nouveau cette question, je considère que cela prend le caractère d'une insinuation.

M. MONK : Je n'ai rien affirmé. Je nie cela, M. l'Orateur. J'ai demandé s'il y avait quelque chose de vrai dans ce bruit. Je ne permettrai pas même au très honorable ministre de mettre dans ma bouche des paroles que je n'ai pas prononcées.

Le PREMIER MINISTRE : Je parle de faits que la Chambre connaît.

M. MONK : Mes paroles sont consignées dans les " Débats ".

Le PREMIER MINISTRE : Oui, et ce sont les " Débats " qui me donnent raison. L'honorable député (M. Monk) a dit, l'autre jour, que quelqu'un avait eu accès auprès de moi, en Angleterre, pour me dénoncer les transactions en question. J'ai nié cela. Aujourd'hui, l'honorable député dont les paroles ont été entendues par tous les députés présents ici, m'a posé de nouveau la même question, et si, après ma dénégation formelle, cela ne constitue pas une insinuation, je ne sais pas ce que cela peut bien être.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déclaré ici, comme membre du parlement et, je crois, comme homme honorable aussi, à tout événement, sous la responsabilité qui m'incombe, que tout ce dont on a parlé, l'autre jour, était faux et mensonger. Lorsque je vois l'honorable député se faire de nouveau l'écho de ces racontars, je considère qu'il fait une insinuation. Si ce n'est pas une insinuation, ce n'est certainement pas une accusation, et si ce n'est ni une insinuation ni une allégation, je laisse alors à mon honorable ami (M. Monk) la tâche de nous dire ce que cela peut bien être.

M. MONK : Puisque mon très honorable ami me demande une explication, je vais la lui fournir. J'ai dit, l'autre jour, que le bruit s'était répandu dans la ville de Montréal que, pendant son séjour en Angleterre, l'on avait appelé l'attention du premier ministre sur cette affaire; j'ai dit, aujourd'hui, qu'une autre rumeur avait également circulé à Montréal à l'effet que, depuis le retour du très honorable premier ministre, le chef de l'Exécutif avait signalé cette affaire à son attention. Je n'ai fait aucune insinuation.

Le PREMIER MINISTRE : Soit. Je ne discuterai pas davantage ce point. Je dois, cependant, dire à mon honorable ami que le fait de m'avoir demandé à deux reprises, ici même, si quelqu'un s'était rendu auprès

de moi pour m'informer que des fraudes avaient été commises en ce qui se rapporte à cette concession, laisse entendre que quelqu'un est allé trouvé mon honorable ami pour lui faire cette confidence. Quelqu'un a affirmé que lui-même ou une autre personne avait eu accès auprès de moi et avait attiré mon attention sur certaines fraudes relativement à cette concession. Maintenant, celui, quel qu'il soit, qui est allé trouver mon honorable ami et qui lui a dit que lui-même, ou qu'une autre personne s'était rendue auprès de moi, cet homme-là doit avoir un nom, doit être connu; il doit enfin compter pour quelque chose, puisque l'honorable député (M. Monk) a cru devoir me questionner comme il l'a fait. S'il n'a pas de nom, s'il ne compte pour rien, s'il n'a pas de réputation, l'honorable député (M. Monk) a eu bien tort de s'appuyer sur la déclaration d'un rien qui vaille, pour me faire une question de cette nature.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Mais s'il a un nom, une réputation, s'il compte pour quelque chose et qu'il a affirmé ce qu'a répété, ici, l'honorable député de Jacques-Cartier, pourquoi ce dernier n'a-t-il pas le courage de prendre devant la Chambre la responsabilité de ces déclarations ? Il possède des renseignements ou il n'en a pas. Dans l'affirmative, ces renseignements valent quelque chose ou ne valent rien. Or, puisque l'honorable député a cru devoir prendre la peine de me poser ces questions, en ma qualité officielle, j'en conclus qu'il accorde une certaine valeur aux renseignements qu'il a eus, quel que soit celui qui les lui a fournis. Si la personne qui l'a renseigné lui a dit quelque chose qui vaille, si cet homme doit être compté pour quelque chose, pourquoi, je le demande au nom du bon sens, au nom de la loyauté, au nom de l'honneur, au nom de ces relations qui doivent exister entre membres du parlement, pourquoi ne porte-t-il pas carrément une accusation basée sur ce qu'on lui a rapporté ? Si quelqu'un lui a fait une révélation, qu'elle soit vraie ou fausse, si quelqu'un lui a fait une révélation qu'il croit vraie, il connaît son devoir et ses privilèges de membre du parlement. Il y a deux ou trois ans, mon honorable ami (M. Monk) reçut à propos de la guerre sud-africaine, une confidence touchant ou soi-disant portant atteinte à l'honneur d'un de mes collègues bien digne de confiance, pourtant, l'honorable ministre de la Milice. L'honorable député (M. Monk) n'hésita pas alors à formuler ouvertement son accusation ; il croyait avoir les preuves pour étayer sa cause. Mais, aujourd'hui, ni mon honorable ami, ni personne autre, ne veut prendre la responsabilité de déclarer quelles sont ces accusations de fraude et de fausses affirmations. L'atmosphère est pleine aujourd'hui de ces bruits de fraude et de fausses affirmations. " Fraude ", voilà un mot très vague; la fraude peut revêtir une multitude de formes. Il peut y avoir différentes sortes de fausses affirmations, et je demande à mon honorable ami, je demanderai à tous les membres de la gauche—je ne m'adresserai pas à mes propres amis—mais je demanderai à tous les députés de la gauche, au nom de la loyauté et de la justice, sur quoi voulez-vous que nous dirigions nos investigations, puisque vous ne pouvez nous montrer un seul témoin ? S'il y a eu fraude, qui s'en est rendu coupable et quelle en est la nature ? Si l'on a fait au ministre de l'Intérieur ou à qui que ce soit de fausses déclarations, quelle est la nature de ces dernières ? Si quelqu'un est prêt à nous dire qu'il y a eu fraude de telle ou telle nature, qu'on a leurré et trompé le gouvernement, nous pourrons alors savoir de quel côté nous diriger pour recueillir les témoignages et les faits qui feront la base de l'enquête. Mais va-t-il être dit, dans une assemblée d'hommes sérieux comme ceux qui composent cette Chambre, que nous allons ordonner une enquête simplement parce que l'on s'est servi dans la rue, de ces mots " fraude " et " fausses affirmations " ? Qui seront les témoins ? Si nous devons nommer des commissaires pour faire une enquête sur ces fraudes et ces fausses déclarations, il nous faudra assurément leur donner les noms des témoins et les renseigner sur les faits qui feront la base de l'enquête. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, m'a demandé d'adopter la procédure que nous avons suivie lorsqu'il s'est agi des accusations relatives au chemin de fer du comté de Drummond. Il y a une grande différence entre ces accusations et celles qu'on veut porter, aujourd'hui.

Quand il y a eu enquête sur l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, un membre éminent du parlement avait porté des accusations directes contre l'un de mes collègues. Il était important, alors, d'avoir une enquête. Nous nous sommes rendus à la demande du député en question et l'on constata définitivement que les accusations étaient absolument futiles. Les personnes qui les avaient portées furent interrogées et déclarèrent qu'elles n'avaient aucune accusation à formuler. Dans de telles circonstances, je ne pense pas que ce soit là un précédent à suivre, mais nous devons plutôt nous guider sur la règle qui accorde à un accusé le droit de connaître ses accusateurs et quelle est la nature de l'accusation portée contre lui.

M. MONK : M. l'Orateur, comme le très honorable premier ministre a fait certaines remarques qui me concernent personnellement, je citerai ce que j'ai dit l'autre jour et qui se trouve rapporté aux " Débats ":

Chacun sait cela, et je m'inscris en faux contre la thèse de mon très honorable ami qui veut que celui qui entend courir ces bruits parmi le public et mentionner le temps, l'endroit et les circonstances—qui, par exemple, entend dire que mon très honorable ami lui-même, lorsqu'il était en

Angleterre, a eu connaissance de certains détails de l'affaire——

Le PREMIER MINISTRE : Je le nie catégoriquement.

M. MONK : Tant mieux, M. l'Orateur ; mais je dis que ce bruit a couru, et je nie que nous soyons ici pour porter ces accusations.

Le PREMIER MINISTRE : Portez-en donc ! portez-en !

M. MONK : Nous sommes ici pour faire connaître à la Chambre ce que pense et ce que dit le public.

Je n'ai pas été plus loin que cela, M. l'Orateur, et lorsque, ce soir, j'ai fait allusion à la même affaire, j'ai dit que le bruit s'était répandu à Montréal et ailleurs que, au retour du premier ministre, au Canada, Son Excellence le Gouverneur général avait appelé son attention sur cette concession ; et j'ai demandé à mon honorable ami si cela était vrai. Maintenant, M. l'Orateur, malgré tout ce qu'a pu dire mon très honorable ami, j'affirme qu'on ne peut, ici, en ma qualité de représentant du peuple, me priver du droit de rapporter ce qui se dit dans le public et de demander aux ministres des renseignements sur ces bruits et rumeurs. Je n'ai porté aucune accusation. J'ai dit, ce soir, que je ne savais pas qui avait commis ces fraudes, mais j'ai prétendu que nous devrions avoir une enquête nous permettant d'assigner devant un comité de cette Chambre tous ceux qui ont pris part à cette transaction.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, je veux dire quelques mots relativement à mon ami l'honorable M. Ross, qui est absent de la Chambre. Je ne crois pas qu'il soit juste que les membres de la gauche mettent M. Ross dans une fausse position à propos de cette affaire. L'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) qui, je le regrette, est absent de la Chambre, a déclaré que M. Ross s'était engagé formellement à faire annuler la concession Treadgold. Or, je dois dire que M. Ross n'a fait aucune promesse de cette nature. M. Ross a donné son adhésion au manifeste du parti libéral dans le Yukon. En d'autres termes, il a promis qu'il y aurait une enquête, et sa promesse se trouve accomplie. L'honorable député de Hastings-est a aussi fait allusion à certaines déclarations faites par M. Congdon. Je ne crois pas que M. Ross doive être tenu responsable de tout ce que, durant son absence, M. Congdon a pu dire ou faire. Le gouvernement accomplit les promesses faites par M. Ross aux électeurs du Yukon. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a laisé entendre que l'honorable ministre de l'Intérieur était, en quelque sorte, impliqué dans cette transaction. Il n'a pas été jusqu'à mentionner le nom du ministre de l'Intérieur, mais il a parlé du ministère.

M. MONK : Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai dit que c'était le ministère de l'Intérieur qui accordait ces concessions, et je répète ce que j'ai avancé alors.

M. DAVIS : N'est-ce pas là une insinuation ? Si les membres de la gauche ont quelque chose à dire contre le ministre de l'Intérieur, ils savent fort bien que, dans huit ou dix jours, il sera au milieu de nous. Ils auront alors l'occasion voulue, s'ils ont quelques accusations à porter contre lui, de les soumettre sous la responsabilité qui leur incombe comme membres de cette Chambre. Ils ne devraient pas oublier que, au cours d'une session du dernier parlement, un honorable député, que quelques-uns d'entre eux imitent ce soir, parla neuf heures durant, accumulant accusations sur accusations, sans vouloir, cependant, prendre la responsabilité de ces dernières. Quelle fut la conséquence ? Le chef de l'opposition d'alors, sir Charles Tupper, répéta les accusations formulées par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper). Le chef de l'opposition, à cette époque, et l'honorable député de Pictou, maintenant absent, ce soir, montrèrent plus de courage que certains membres de la gauche n'osent en montrer, ce soir. Ils eurent le courage de traiter cette question, en dehors de la Chambre, et de formuler en public les accusations qu'ils avaient portées ici. Quel fut le résultat ? Le chef de l'opposition accusa par tout le pays, l'honorable ministre de l'Intérieur de s'être entendu avec son associé comme avocat, à Brandon, pour l'octroi de quelques permis pour la vente de boissons dans le Yukon ; mais quand sir C. H. Tupper parla à Brandon, au cours de l'élection de 1900, et répéta ces accusations, on lui montra une lettre écrite par sir Charles Tupper, dans laquelle celui-ci retirait tout ce qu'il avait insinué. Je puis lire la lettre en question si les honorables députés le désirent, car elle contient des détails très intéressants :

Voici la lettre publiée dans le Free Press, de Winnipeg.

Cher monsieur,—Relativement au discours que j'ai prononcé à Brandon le 20 novembre dernier, discours dans lequel vous dites que j'ai fait, au sujet de l'importation ou prétendue importation de boissons enivrantes dans le Yukon certaines insinuations qui vous étaient dommageables, je désire vous déclarer que ce discours n'était qu'un discours politique, et que je n'ai jamais eu l'intention d'attaquer votre caractère personnel. Si quelques-uns de ceux présents ont compris autre chose, je veux déclarer maintenant que j'ai découvert depuis, que le télégramme envoyé en votre nom à M. Sifton le 12 juin 1898, demandant que la lettre en question fût modifiée de façon à inclure l'importation de spiritueux dans le Yukon, télégramme que M. Sifton, dans la Chambre des communes, a dit avoir reçu de vous, n'a pas été envoyé ni autorisé par vous, et que vous n'avez pas, directement ou indirectement, et que vous n'avez pas vous-même ou par l'entremise d'autres personnes fait passer ou essayé de faire passer des boissons enivrantes dans le Yukon, en vertu de l'autorité qui vous était conférée par la lettre de M. Sifton et que vous n'avez pas pris part directement ou indirectement à la tentative de vendre ces boissons. Je désire déclarer de plus qu'il n'y a aucune raison de croire que vous-même ou M. Sifton ayez trempé dans l'importation ou la tentative de faire entrer des boissons enivrantes

dans le Yukon. Je regrette sincèrement que quelqu'un ait pu interpréter mes paroles comme une attaque contre votre caractère.

Cette lettre est signée par sir Charles Tupper qui ne l'a écrite que lorsqu'un bref eût été émis contre lui. Le chef de l'opposition avait répété ces accusations sur tous les tréteaux politiques du pays, et lorsqu'il s'est vu poursuivre, il a écrit cette rétractation. Après avoir été accusé, il fut obligé de se rétracter. Tous ceux qui faisaient partie du dernier parlement se rappellent les accusations vagues que l'on portait contre l'honorable ministre de l'Intérieur. Je pourrais vous lire un discours de neuf heures de sir Charles Hibbert Tupper, dans lequel il faisait toutes espèces d'insinuations, et si la panique devait s'emparer du gouvernement chaque fois qu'il prend fantaisie à un honorable député de répéter les racontars de la rue ou de porter des accusations, nous aurions des commissions tous les jours. L'honorable ministre de l'Intérieur sera à Ottawa dans dix ou douze jours, et si quelque député de l'opposition a des accusations à porter contre lui, il pourra alors faire comme a fait l'ex-ministre des Travaux publics il y a quelques années : porter ces accusations sous sa responsabilité, et nul doute qu'il obtiendra alors l'enquête qu'il demandera.

La Chambre vote comme suit sur l'amendement de M. Casgrain :

POUR :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Barker, | Kaulbach, |
| Bennett, | Kidd, |
| Birkett, | Lancaster, |
| Blain, | LaRivière, |
| Borden (Halifax), | Lennox. |
| Boyd, | Maclaren (Perth), |
| Bruce, | McGowan, |
| Cargill, | Monk, |
| Carscallen, | Morin, |
| Casgrain, | Northrup, |
| Clancy, | Pope, |
| Clare, | Pringle, |
| Clarke, | Richardson, |
| Cochrane, | Robinson (Elgin), |
| Earle, | Roche (Marquette), |
| Gilmour, | Rosamond, |
| Hackett, | Tolton, |
| Haggart, | Vrooman, |
| Henderson, | Wilmot, |
| Hughes (Victoria), | Wilson.—40. |

CONTRE :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Archambault, | LeBlanc, |
| Bazinet, | Lovell, |
| Beith, | Loy, |
| Béland, | Macdonald, |
| Belcourt, | Mackie, |
| Bernier, | MacKinnon, |
| Bickerdike, | Maclaren |
| Blair, | (Huntingdon), |
| Borden (sir Frederick), | Macpherson, |
| Bourbonnais, | McCarthy, |
| Bruneau, | McCreary, |
| Campbell, | McGugan, |
| Carbonneau, | McIsaac, |
| Champagne, | McLennan, |
| Christie, | Madore, |
| Cowan, | Malouin, |
| Davis, | Marcil (Bagot), |
| Demers (Lévis), | Marcil (Bonaventure), |
| Demers (Saint-Jean), | Matheson, |
| Desjardins, | Mayrand, |
| Erb, | Mignault, |
| Ethier, | Morrison, |
| Fielding, | Mulock (sir William), |
| Fisher, | Parmelee, |
| Fitzpatrick, | Paterson, |
| Fortier, | Power, |
| Gallery, | Préfontaine, |
| Gauvreau, | Proulx, |
| Geoffrion, | Puttee, |
| Gibson, | Reid (Ristigouche), |
| Girard, | Ross (Ontario), |
| Gould, | Ross (Rimouski), |
| Grant, | Russell, |
| Harty, | Schell, |
| Harwood, | Scott, |
| Heyd, | Stephens, |
| Holmes, | Stewart, |
| Hyman, | Sutherland (Essex), |
| Johnston (Cap-Breton), | Sutherland (Oxford), |
| Kendall, | Talbot, |
| Lang, | Tobin, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Tucker, |
| Lavergne, | Turgeon, |
| Law, | Wallace.—87. |

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Calvert, | Taylor, |
| Logan, | Lefurgey, |
| Dyment, | McCormick, |
| Emmerson, | Fowler, |
| Charlton, | Tisdale, |
| Guthrie, | Porter, |
| Wade, | Avery, |
| Wright, | Culbert, |
| Smith (Vancouver), | Broder, |
| McEwen, | Sherritt, |
| Bureau, | Smith (Wentworth), |
| Sifton, | Sproule, |
| Roche (Halifax), | Robinson (Northumberland), |
| Brown, | Ball, |
| Tolmie, | Reid (Grenville), |
| Farquharson, | Gourley, |
| Monet, | McIntosh, |
| German, | Osler, |
| Copp, | Brock, |
| Thompson (Haldimand et Monck), | Ingram, |
| Cartwright (sir Rich'd), | Tupper, |
| Johnston (Lambton) | Simmons, |
| McColl, | Ward, |
| Fraser, | Bell, |
| Ross (Victoria), | Ganong, |
| Costigan, | Hale, |
| Lewis, | Halliday, |
| Riley, | Johnston (Cardwell), |
| Galliher, | Thomson (Grey), |
| Meigs, | Roddick, |
| Angers, | Léonard, |
| Laurier (L'Assomption), | Maclean, |
| McCool, | Calvin, |
| Turcot, | Lavell, |
| Ross (Yukon), | Kemp, |
| Douglas, | Alcorn, |
| Dugas, | Seagram, |
| Martineau, | Kendry, |

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Stations agronomiques, $90,000.

M. MONK : Quelle somme a-t-on dépensé à chaque station ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : A la station centrale on a dépensé $50,000 ; à celle des provinces maritimes $11,000 ; à celle du Manitoba, $10,000 ; dans les Territoires, $10,000 ; et à celle de la Colombie, $9,000. Les principaux fonctionnaires sont à la station centrale d'Ottawa.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il jamais examiné s'il serait opportun de fonder dans la province de Québec une ferme modèle qui rendrait plus de services que la station d'Ottawa. J'ai plusieurs fois appelé son attention sur cette question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'argent qu'il faudra dépenser pour une ferme de ce genre peut être employé d'une façon plus utile. Lorsque l'on a établi la station centrale à Ottawa on a pensé que cette station servirait aux deux provinces d'Ontario et Québec. Le climat et les conditions agricoles à Ottawa sont à peu près semblables à ceux de la plus grande partie de la province de Québec et aussi d'Ontario, et je crois que les expériences que l'on fait ici sont aussi utiles aux cultivateurs de Québec qu'à ceux de l'Ontario.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (Texte) : M. le président, il ne faut pas perdre de vue que la province de Québec est essentiellement agricole. Les provinces maritimes peuvent plus facilement se passer d'une ferme modèle que nous. J'ai pu constater, par moi-même, que la ferme d'Ottawa est utile à nos cultivateurs. Un grand nombre de ceux qui ne sont pas très éloignés, se font un plaisir de la visiter chaque année ; mais on conviendra que l'accès de cette ferme n'est pas à la portée du grand nombre. J'espère donc que le gouvernement considérera cette question sérieusement et que la province de Québec obtiendra avant longtemps cette ferme à laquelle je considère qu'elle a de justes droits.

M. MONK : Si j'ai bonne mémoire, la dernière fois que cette question a été soulevée l'honorable ministre a dit qu'il allait s'en occuper sérieusement. Je ne sais si l'on consigne dans un registre spécial le nombre des cultivateurs de la province de Québec qui viennent visiter la station agronomique d'Ottawa, mais il n'y a aucun doute qu'une ferme modèle, qui ne coûterait pas un prix excessif comme l'institution d'Ottawa, et qui serait située au centre de la province de Québec de façon à être d'accès facile au plus grand nombre, serait d'un avantage immense pour les jeunes cultivateurs de la province. L'honorable ministre nous a dit il y a deux ou trois ans, je crois, que cette question était à l'étude. S'en est-il occupé depuis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon attention a été appelée plusieurs fois sur la question, et je l'ai étudiée sous toutes ses faces. Nous ne tenons pas à la station d'Ottawa de registre dans lequel s'inscrivent les cultivateurs de Québec qui viennent la visiter. La masse de ces visiteurs vient ici en excursions organisées sur un point ou sur un autre de la province, et je ne crois pas me tromper en disant qu'un plus grand nombre de cultivateurs de la province de Québec viennent visiter la station centrale d'Ottawa qu'il n'en vient de la province d'Ontario. Je le dis avec orgueil, parce que je suis de cette province, et que c'est une preuve de l'esprit de progrès qui anime ses cultivateurs, ce qui est très satisfaisant et tout à leur honneur.

M. MONK : Que fait-on du beurre qui est fabriqué à la station centrale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On le vend dans Ottawa.

M. MONK : Tient-on registre de ces ventes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit que cette question a été posée dans cette Chambre, il y a quelque temps, et qu'il y a été répondu d'une façon complète.

M. MONK : Je ne crois pas. J'aimerais beaucoup, lorsque le ministre reviendra devant le comité avec son budget, qu'il nous fasse apporter le livre contenant les ventes de beurre fabriqué à la station centrale. Ce ne doit pas être un livre très volumineux, et j'aimerais beaucoup à y jeter un coup d'œil.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je serai très heureux de me rendre à ce désir.

M. WILSON : Depuis quelques années, on fait cultiver à part environ 200 acres de la station centrale par un cultivateur qui les exploite comme si c'était sa propre ferme. J'aimerais à connaître les résultats de cette expérience dans laquelle doivent être calculés l'estimation raisonnable de l'intérêt sur le capital et aussi les frais d'exploitation. Je crois que ce renseignement serait le plus important que pourrait nous fournir la station agronomique d'Ottawa parce que nous aurions là un exemple de ce que l'on peut espérer obtenir sur une ferme ordinaire. On nous a fourni des rapports détaillés des expériences faites sur des parcelles, auxquelles l'on donne beaucoup plus de soins qu'un cultivateur ordinaire n'en pourrait donner. Il serait conséquemment très intéressant d'avoir un rapport de l'exploitation de ces 200 acres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette proposition a été faite à la session dernière, et nous la mettons cette année à exécution. Mais, l'année n'est pas encore terminée. Nous tenons un journal de l'ou-

vrage de chaque jour. Les hommes, comme les chevaux travaillent tantôt sur les 200 acres, tantôt aux expériences. Lorsque l'année sera terminée nous tirerons les comptes.

M. WILSON : J'ai proposé l'année dernière une résolution demandant un rapport de ce genre. Peut-être que ma résolution n'était pas assez claire, car je n'ai pas reçu les renseignements que je demandais. Si l'honorable ministre veut promettre de nous donner, à la fin de l'année, le rapport que j'ai demandé, je crois que ce sera satisfaisant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me rappelle pas les termes exacts de la résolution, mais je me rappelle la portée générale de la discussion. Je crois que la résolution demandait une tenue de livres telle que celle qui a été faite jusqu'à présent, c'est-à-dire que chaque parcelle, chaque récolte est inscrite à part. L'honorable député (M. Wilson) ou un autre député a proposé une autre méthode, et c'est cette méthode que nous avons adoptée cette année.

M. WILSON : Dans le rapport qui nous a été soumis on calculait le nombre d'heures de travail des chevaux et des hommes que l'on employait au travail ordinaire de la ferme, en dehors des expériences. Une ferme ordinaire n'est pas administrée de cette façon. Si vous avez besoin d'une paire de chevaux pour faire vos travaux, il vous faut les garder tout le long de l'année, et de même si vous avez besoin d'un ouvrier de ferme, vous ne pouvez pas l'employer pendant quelques heures et le renvoyer ensuite.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais nous avons calculé pour le travail à l'heure plus que le coût réel.

M. WILSON : L'honorable ministre admettra que ce système permet difficilement de faire une comparaison juste avec l'exploitation ordinaire d'une ferme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le désavantage est pour la ferme d'Ottawa. Je suis assez au fait de la tenue de livres d'une ferme pour savoir que l'entretien d'une paire de chevaux coûte très peu de chose par année. On a calculé ici à la station d'Ottawa, $3 par jour pour un homme et ses deux chevaux. Si l'on payait le même prix par jour de travail sur une ferme ordinaire, le total dépasserait de beaucoup, je crois, la dépense réelle de l'entretien d'un homme et de sa paire de chevaux tout le long de l'année.

M. WILSON : Calculez-vous avec cela l'intérêt sur le capital ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'intérêt sur le capital est calculé à part.

M. WILSON : Dans le prochain rapport, le ministre voudra-t-il nous donner un état complet du coût d'exploitation des 200 acres que l'on cultive à part ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le prochain rapport contiendra un état complet du coût d'exploitation d'une ferme de 200 acres.

M. ROSS (Ontario) : Le ministre a dit il y a quelques instants, qu'il venait plus de cultivateurs de Québec visiter la station agronomique d'Ottawa qu'il n'en venait d'Ontario. Quelques personnes pourraient conclure de là que les cultivateurs d'Ontario ne tiennent pas autant à s'instruire que les cultivateurs de Québec. Il y a une explication à cela. D'abord, la station agronomique d'Ottawa est à une longue distance du gros de la population agricole d'Ontario, et le voyage ne peut se faire d'un soleil à l'autre. Il est sans doute aussi à la connaissance de la Chambre que nous avons un excellent collège d'agriculture à Guelph, que les cercles agricoles de toutes les parties du pays vont visiter pendant l'été. Nos cultivateurs peuvent faire le voyage en une journée; conséquemment, ils préfèrent aller visiter à Guelph que venir à Ottawa. Il m'est souvent venu à l'esprit qu'il serait désirable d'organiser des excursions de cultivateurs du centre d'Ontario à la station agronomique d'Ottawa. Je sais que nos cultivateurs profitent beaucoup des rapports qui leur sont envoyés de la station, mais je crois qu'une visite leur serait encore plus utile.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il vient peut-être isolément à la ferme plus de cultivateurs d'Ontario que de Québec. Mais, il en vient plus de Québec dans les excursions. La raison donnée par mon honorable ami que les cultivateurs d'Ontario préfèrent visiter Guelph est certainement bonne.

M. CLANCY: L'honorable ministre ne nous a pas dit de quelle façon on tenait les livres à la station d'Ottawa. L'année dernière, il nous a dit qu'il nous soumettrait plus tard les comptes jusqu'à la fin de l'exercice financier, et que ces comptes avaient été tenues d'une manière différente de celle suivie jusqu'alors.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On nous a suggéré d'adopter un nouveau système de tenue de livres. En vertu du système actuel, on porte au débit de chaque parcelle, le coût du travail qu'on y fait, et à son crédit les produits que l'on y récolte. Par exemple nous portons au débit de chaque parcelle le nombre de jours de travail fait par les hommes ou par les chevaux. Si j'ai bien compris la demande qui a été faite à la dernière session, on veut qu'au lieu de tenir un compte séparé pour chaque récolte, nous tenions un seul compte pour les 200 acres comme pour une seule ferme ; que nous tenions un compte général de toutes les dépenses, et de toutes les recettes. C'est ce que nous faisons maintenant, et ce qui paraîtra dans le prochain rapport annuel.

Jusqu'à présent nous tenons un compte pour chaque récolte ou chaque série de récoltes et nous n'avions jamais considéré les 200 acres comme un tout.

Nous avions un compte à part pour chaque récolte ou chaque champ de grain cultivé sur ces deux cents acres, pour chaque vache ou chaque troupeau de vaches, portant à leur débit tout ce qu'ils dépensaient, et à leur crédit tout ce qu'ils rapportaient. Mais j'ai compris que l'honorable député à la dernière session voulait plus que cela ; il nous demandait de faire le compte pour toute la ferme ensemble, et non pour les parcelles ou récoltes séparément. Nous continuerons cependant l'ancien système de tenir des comptes séparés pour chaque parcelle et pour chaque récolte, car cela nous aidera à mettre en pratique la méthode préconisée par l'honorable député. Nous pouvons dire aujourd'hui quels sont les profits que donne chaque récolte d'avoine, de blé, de légumes, et ce que coûte chaque vache laitière ; nous continuerons ce système parce qu'il est essentiel à une bonne tenue de livres. Mais nous tiendrons à part un compte général de tous les travaux exécutés sur les 200 acres.

M. CLANCY : L'année dernière, on a un peu critiqué le rapport fourni à la Chambre qui portait le coût du travail d'un homme et de ses chevaux à $3 par jour. Le ministre de l'Agriculture ne nous disait pas non plus quel était le total des gages payés aux ouvriers de ferme sur le crédit que nous lui votons pour la station d'Ottawa. Le ministre nous dit qu'il paie $3 par jour à un homme avec ses chevaux, mais il ne nous dit pas ce que lui coûtent les instruments. Pour que cet homme et ses chevaux puissent travailler il faut soit un rouleau, un semoir, une charrue ou une herse. Nous voulons savoir non seulement ce qu'a coûté toute la ferme, mais aussi les gains ou les pertes de chaque partie de la ferme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que nous nous proposons de faire connaître.

M. CLANCY : Quels bestiaux avez-vous achetés pendant l'année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas une liste complète devant moi, mais nous achetons constamment des porcs, par exemple, et nous les revendons. Pendant les derniers douze mois, j'ai fait acheter du bétail canadien pour la station centrale. Autant que je m'en souvients, les seuls animaux de race que nous avons achetés sont cinq têtes de bétail du Bas Canada, un taureau et quatre vaches. Je crois que nous avons aussi lorsque l'occasion s'en est présentée, acheté et revendu un ou deux animaux de sang mêlé. Tous les automnes nous achetons des bœufs et nous les revendons ensuite lorsqu'ils sont gras.

M. FISHER.

M. ROSS (Ontario) : S'applique-t-on à tirer un revenu de la station d'Ottawa, et les produits des expériences qu'on y fait sont-ils considérés comme partie du revenu ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami (M. Ross, Ont.) ne se rappelle peut-être pas qu'il y a trois ans, j'ai séparé la ferme en deux parties ; j'en ai fait cultiver 200 acres comme une ferme ordinaire, en suivant une rotation régulière de récoltes et indépendamment de toutes expériences agricoles. Cette partie de la ferme a été confiée à l'agriculteur, M. Grisdale. On lui a donné ordre de ne pas acheter d'engrais et de garder autant de bestiaux qu'il pourrait en nourrir, afin de voir s'il pourrait améliorer la fertilité de ces 200 acres et en faire une ferme qui rapporterait profit. La station entière comprend 465 acres, dont 200 sont cultivés comme ferme ordinaire. Les autres 265 acres, qui comprennent l'horticulture, la sylviculture, les chemins et les édifices, servent spécialement aux expériences.

M. WILSON : Je considère que l'exploitation des 200 acres comme ferme ordinaire est la partie la plus importante de la station d'Ottawa. Je crois que non seulement on devrait nous faire connaître les récoltes qui paient mieux, mais aussi l'espèce d'animaux que l'on peut garder sur une ferme d'un certain nombre d'acres, la quantité de bestiaux, de porcs et de moutons et aussi le genre d'instruments aratoires qu'il faut pour l'exploitation de la ferme. Nous devrions avoir tous ces renseignements, parce que je crois que c'est la partie la plus importante de la station agronomique d'Ottawa, et les cultivateurs s'y intéresseraient beaucoup plus qu'aux autres expériences.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis absolument de l'avis de l'honorable député.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il fait faire quelques expériences spéciales cette année, ou a-t-on continué la routine des années dernières ? Peut-être que l'honorable ministre est en état de nous mentionner quelques expériences spéciales qui ont été faites durant l'année dernière. Il se fait en agriculture des améliorations et des changements continuels, et nous devons naturellement nous attendre que la station agronomique d'Ottawa se tiendra sous ce rapport en avant de tout autre ferme du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas dire tout de suite à l'honorable député les détails de toutes les expériences que nous avons faites durant l'année. Il y a certaines expériences qui comprennent plusieurs années. On a, par exemple, fait des expériences au sujet de la fertilisation et du traitement des terrains. On a fait une série d'expériences très complètes concernant la fertilisation du sol par la culture du trèfle, et il a fallu huit ou dix ans pour avoir des résultats

complets, bien que nous en ayons vu les effets plus tôt. Nous avons voulu que les expériences comprissent plusieurs années, afin de voir si les effets seraient permanents.

Tous les ans nous essayons différentes méthodes de culture de grains. Les résultats de ces expériences sont compilés par les fonctionnaires de la station et paraissent dans des bulletins publiés dans le cours de l'année ou dans le rapport annuel. Je ne me souviens pas que nous ayons commencé aucune expérience nouvelle ce printemps. L'autre jour j'ai été faire une visite à la station et l'agriculteur m'a fait voir une expérience qu'il tentait pour la première fois. Au lieu de tracer des sillons pour la semence du grain à même distance, il en a fait quelques-uns plus rapprochés et d'autres plus éloignés. Pour semer dans les sillons éloignés il interrompt des jets du semoir, et dans les sillons rapprochés il les laisse tous couler. L'année dernière nous avons fait des expériences considérables dans la manière de faire des sillons. Nous avons voulu voir quel serait l'effet de la gelée sur les sillons faits à l'automne, quel temps il faudrait au sol pour sécher au printemps, aussi quels avantages les sillons ainsi faits offriraient à la semence. Sur une partie de la ferme on a fait les sillons à l'automne et sur l'autre au printemps. Nous faisons continuellement de ces sortes d'expériences dont les résultats sont expliqués en détail par les fonctionnaires du ministère devant le comité d'agriculture de la Chambre, ou dans le rapport annuel,

M. CLANCY : Combien avez-vous à la station d'Ottawa de paires de chevaux de travail, combien d'autres chevaux, et combien de têtes de bétail ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas donner ces chiffres dans le moment. Je viens de les demander au directeur de la station et il ne peut les donner de mémoire. Nous avons de trente-cinq à quarante vaches laitières, environ seize chevaux, quatre ou cinq taureaux, environ deux cents porcs et quarante moutons. Tous ces détails sont consignés dans le rapport annuel qui est entre les mains de l'honorable député.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il dire au comité combien de bêtes de race pure il y a à la station, et combien de sang mêlé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a, je crois, environ vingt vaches de race pure. Les taureaux sont tous de race pure.

M. CLANCY : Combien en avez-vous ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons cinq taureaux de race pure ; un courtes-cornes, un Ayrshire, deux Guerneseys et un Canadien. Nous avons quatre vaches canadiennes, six ou sept vaches Jersey, huit ou neuf Ayrshire, et environ cinq vaches courtes-cornes. Un certain nombre de ces vaches donnent du lait, et d'autres en donneront très prochainement.

M. CLANCY : A-t-on acheté du bétail de race l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons acheté cinq bêtes de race canadienne.

M. CLANCY : Ces animaux sont-ils réellement de race pure ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. Ces animaux sont inscrits au livre de généalogie et du plus pur sang qu'il y ait sur le continent américain.

M. CLANCY : N'avez-vous pas eu déjà des animaux de cette race il y a quelques années ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il y a dix ou douze ans. Mais il ne nous en restait plus.

M. CLANCY : Quels résultats avez-vous obtenus avec ces bestiaux canadiens ?

Lee MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le résultat a été de démontrer que la vache canadienne donne un lait très riche, elle produit à peu de frais un excellent beurre, et il faut bien peu de chose pour la nourrir.

M. CLANCY : Cette race vaut-elle mieux que les autres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis donner les résultats détaillés des expériences. Je ne puis dire non plus si les vaches canadiennes que nous avions, il y a dix ans, à la station d'Ottawa, étaient meilleures que les courtes-cornes ou les Ayershire.

M. CLANCY : Le ministre doit avoir eu une raison particulière pour continuer ces expériences par rapport à la vache canadienne ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis moi-même parfaitement renseigné sur les excellentes qualités de la vache canadienne que nous avons dans la province de Québec. Son lait est généralement très riche, et la bonne réputation du beurre de la province de Québec est due en grande partie au lait de cette vache. A l'exposition de Buffalo le troupeau de vaches canadiennes a, dans le concours qui a duré six mois, donné de bons résultats qui ont attiré sur lui l'attention des visiteurs de tout le continent, et aujourd'hui il se vend beaucoup de bétail de Québec aux Etats-Unis et dans les autres provinces du Canada.

M. KAULBACH : Quelle race est la plus avantageuse en général, sur une terre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne voudrais pas me hasarder à donner une réponse directe à cette question. Cela dépend des goûts du cultivateur et des marchés qu'il doit approvisionner.

M. KAULBACH : Chez nous, nous trouvons très avantageuses les courtes-cornes et Ayrshires croisées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, quelques-uns préfèrent ce croisement.

M. CLANCY : Quels résultats avez-vous obtenus de vos expériences au sujet du lard mou ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les résultats ont été publiés en détail dans un bulletin spécial il y a deux ans.

M. CLANCY : Celui qui a préparé ce bulletin a comparu devant le comité de l'Agriculture et son témoignage a été moins que satisfaisant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De qui voulez-vous parler ?

M. CLANCY : J'ai oublié son nom, mais il était fonctionnaire à l'Agriculture longtemps avant l'arrivée du ministre à la tête de ce ministère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que c'est M. Shutt, car c'est lui qui, il y a deux ans, a fait les expériences avec M. Grisdale.

M. CLANCY : On avait fait une expérience dans une des maisons de salaison d'Ottawa, et M. Shutt en avait rédigé un rapport qui fut distribué par tout le pays, et qui, s'il eût été vrai, était de nature à causer de grands dommages. M. Shutt ne fut pas capable, lorsqu'il parut devant le comité, de donner la preuve de ce qu'il affirmait dans son rapport.

Il fut obligé d'avouer que les raisons pour lesquelles il avait dit que le lard était mou étaient basées sur de simples conjectures. Le bulletin disait qu'un certain nombre de jeunes porcs avaient été achetés dans la région du maïs, et sans avoir la preuve que ces jeunes porcs eussent mangé un seul grain de maïs—de fait ils étaient trop jeunes pour avoir pu en manger—il était venu à la conclusion que ces porcs venant d'un district où la culture du maïs se fait en grand, c'était la raison pour laquelle la viande en était molle. Je désire demander au ministre si on a continué ces expériences, ou s'il considère la question réglée par le rapport de M. Shutt.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois avouer que je suis extrêmement surpris d'entendre ce que dit l'honorable député. Le rapport est là. Ceux qui ont fait les expériences considèrent qu'elles règlent la question autant que des expériences de ce genre peuvent la régler. L'honorable député a parfaitement raison de dire que parce que les porcs ont été achetés dans la région du maïs, cela ne signifie pas qu'ils ont mangé du maïs. Il s'agissait de savoir si des porcs dont les ancêtres avaient été nourris en grande partie de maïs pendant une génération ou deux ne naissaient pas avec une prédisposition à faire une viande molle au lieu d'une viande ferme, et afin de résoudre cette question nous avons acheté pour nos expériences quelques porcs dans la région du maïs. Nous en avons nourri une partie d'une façon, et une partie d'une autre, et nous avons donné dans le rapport les résultats obtenus avec les deux sortes de nourriture. Je ne puis pas répéter les conclusions du rapport en détail, mais l'honorable député les connaît aussi bien que moi.

M. CLANCY : Je puis dire à l'honorable ministre que rien dans le rapport ne justifiait la conclusion que l'habitude de nourrir les porcs au maïs dans la région du maïs lui avait communiqué une tendance héréditaire à faire du lard mou.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit que nous avions tiré cette conclusion. J'ai dit que nous avons acheté des porcs afin de voir les résultats qu'ils donneraient, et ces résultats sont dans le rapport. Je ne puis répéter ici à l'honorable député ce que dit le rapport au sujet de ces résultats.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait ce que contient ce rapport. Il sait que c'est une supposition gratuite que de dire que parce que ces porcs viennent de l'ouest, ce devait être la raison pour laquelle leur viande était molle. Il n'y a aucune preuve pour appuyer cette prétention. Il n'y a rien qui montre qu'à la ferme où on a acheté ces jeunes porcs, on ne leur donnait pas une nourriture mélangée. Mais on a audacieusement prétendu que la raison pour laquelle la viande de ces porcs était molle c'est qu'ils venaient de cette localité.

Le comité a examiné M. Shutt à ce sujet, et ce dernier a été obligé d'admettre que ce n'était qu'une déduction qu'il faisait. Je ne crois pas que la question doive en rester là. Elle est de trop d'importance pour l'ouest où l'élevage des porcs constitue une grande industrie, pour qu'on laisse subsister ces soupçons. Ce n'est pas traiter cette partie du pays avec justice, et je voudrais savoir si l'honorable ministre entend revenir sur la question, ou s'il se propose de la laisser en l'état où l'a mise le rapport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ma réponse est le rapport même. Je ne veux pas entreprendre de me disputer avec mon honorable ami, au sujet de passages de ce rapport, car je n'ai pas à la mémoire tout ce qu'il contient.

M. HENDERSON : Je ne crois pas satisfaisante la réponse de l'honorable ministre à la question posée par l'honorable député de Bothwell. Ce dernier prétend que le rapport est tout à fait inexact, erronné, et dommageable aux intérêts de l'ouest d'Ontario particulièrement de la région où l'on cultive le maïs, et il veut savoir si le ministre se propose de poursuivre l'enquête, afin de découvrir si ses fonctionnaires ne se sont pas trompés. S'il ne veut pas la pour-

suivre, il n'a qu'à le dire ; mais s'il se propose de la poursuivre, les députés de l'ouest seront très heureux de voir par là que le ministre de l'Agriculture s'occupe encore de leurs intérêts.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que je ne pouvais pas entreprendre de relire ici le rapport, mais si ma mémoire me sert bien, je ne crois pas que le rapport porte au sujet des porcs engraissés au maïs, de jugement défavorable, ainsi que l'honorable député le suppose.

M. HENDERSON : Nous ne demandons pas au ministre de savoir tout le rapport par cœur, car il s'occupe si peu de son ministère. Tantôt il est en Angleterre, tantôt en France, tantôt au Japon, laissant ici pour le remplacer un sous-ministre qui ne connait peut-être pas la différence entre le lard mou et le lard ferme, et un chimiste qui ne mange peut-être pas de lard fumé, mais se nourrit de mets plus délicats, et nous ne nous attendons pas qu'il se rappelle toutes les questions qui intéressent les cultivateurs. Mais nous voulons savoir si l'honorable ministre va laisser répandre dans le pays des rapports rédigés aussi à la légère, aussi inexacts, et de nature à nuire aux intérêts agricoles du pays. Nous voulons savoir s'il ne consacrera pas une partie de l'argent que nous lui votons à poursuivre l'enquête afin que tous les faits soient connus du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le rapport n'est pas un rapport fait à la légère, mais le résultat de deux années d'enquête par deux fonctionnaires les plus compétents du ministère. Le professeur Shutt est un homme dont personne n'oserait contester les connaissances, et le professeur Saunders a été l'organisateur des stations agronomiques qu'il dirige depuis le commencement. Il ne sied pas à l'honorable député de mettre en doute la capacité de ces deux hommes. Je ne suis que le chef politique du ministère, et je ne réclame aucun mérite au sujet de ce rapport, mais la prétention que ce rapport n'a pas de valeur en est une, pour ceux qui connaissent ces deux hommes, qui se réfute d'elle-même.

M. HENDERSON : On ne peut nier que le rapport soit de nature à nuire aux intérêts agricoles du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. HENDERSON : Quant à moi, c'est mon opinion, et des personnes aussi connaissantes que l'honorable ministre croient que le rapport est injuste. Le ministre devrait continuer les expériences afin de déterminer si ces deux fonctionnaires ne se sont pas trempés. Je ne conteste pas leur capacité, mais je ne crois pas qu'un chimiste soit bien la personne qui convient pour décider cette question. Un cultivateur pourrait la décider tout aussi bien qu'un chimiste. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'avoir des connaissances en chimie pour cela. M. Shutt peut être un excellent chimiste, mais je ne crois pas que ses connaissances en chimie le rendent plus apte à juger une question de ce genre qu'une personne qui, tous les jours, nourrit des porcs et travaille sur une ferme. Ces fonctionnaires sont sans doute tous compétents à remplir leurs devoirs particuliers, mais je ne vois que cette enquête ait plus de poids parce qu'elle a été faite par un chimiste que si elle avait été faite par un boucher.

M. ROSS (Ontario) : Je me souviens parfaitemen d'avoir lu le bulletin et d'avoir entendu le professeur Shutt donner devant le comité les résultats qu'il avait obtenus des différentes nourritures données aux porcs. Je crois que c'est un bulletin très intéressant, mais je suis un peu de l'avis des honorables députés de la gauche qui viennent de parler. L'expérience pourrait être poussée plus loin. Le bulletin prouve certainement que le maïs est une nourriture excellente pour les porcs. C'est le résultat général de l'expérience, si mes souvenirs sont fidèles. Mais les résultats montrent aussi que les pois sont peut-être la meilleure nourriture de toutes, et qu'une des moins bonnes est le maïs. Il se trouve que dans la partie ouest de la province on cultive beaucoup de maïs et que l'on élève beaucoup de porcs, ce qui fait que naturellement presque tous les porcs de ce district sont nourris de maïs. Je n'ai pas moi-même vu donner le maïs aux porcs, mais vu que l'on cultive beaucoup le maïs dans ce district, je suppose que l'on en nourrit les porcs. C'est une industrie que nous ne pouvons pas voir disparaître, car c'est une de celles qui rapportent aujourd'hui le plus aux cultivateurs, et si les résultats sont tels que le bulletin les montre, ils sont certainement, jusqu'à un certain point, de nature à nuire à l'élevage des porcs dans la région du maïs. Le ministre de l'Agriculture ferait peut-être aussi bien alors de continuer les expériences. Dans mon district, les cultivateurs engraissent leurs porcs surtout aux pois et à l'avoine, et nos porcs ont la renommée d'être de première qualité. J'ai lu dans les journaux que les paqueteurs de lard se plaignaient que les porcs engraissés au maïs n'étaient pas d'aussi bonne qualité que les porcs engraissés avec d'autres grains. On a fait des expériences, on a abattu des porcs et on en a fait l'analyse chimique, mais cela n'est peut-être pas suffisant pour prouver que le maïs n'est pas, pour les porcs, une aussi bonne nourriture que les autres grains, et dans les circonstances, je crois que le ministre devrait se rendre à la demande de l'honorable député de Bothwell et faire continuer les expériences.

M. CLANCY : J'ai été un peu surpris du ton de mépris avec lequel l'honorable minis-

tre a répondu à ma question. Je ne crois pas que la position qu'il occupe l'exempte de répondre à des demandes raisonnables, ni qu'il soit très digne de sa part de nous dire d'un ton dédaigneux qu'il ne connaît rien des rapports de son propre ministère. Mais il a affirmé avec beaucoup d'aplomb que ce rapport ne contenait qu'une insinuation du genre de celles que j'ai mentionnées. Je me permettrai alors de lire dans le témoignage donné par M. Shutt la partie qui se rapporte au point que j'ai soulevé. A la page 124 du rapport du comité spécial permanent de l'agriculture et de la colonisation, on lit que j'ai moi-même interrogé comme suit M. Shutt au sujet des porcs qui ont été abattus chez MM. Matthews, dans la ville d'Ottawa :

Q. Où les avez-vous achetés ?
R. Dans Essex et Kent. Je ne puis vous donner les noms des personnes qui nous ont fait cette vente.
Q. Je n'en ai pas besoin. Cela étant, à venir à cet achat ils ne pouvaient avoir été beaucoup nourris au maïs, n'est-ce pas ?
R. Non.
Q. Votre intention a-t-elle été de laisser croire que, si le lard de ces animaux manquait de consistance, la raison en était que leurs mères avaient été nourries au maïs ?
R. Je ne l'ai pas affirmé positivement, mais j'ai dit qu'il était significatif que ces porcs fussent parmi les quatre jeunes dont nous avons fait l'examen, les deux présentant le lard le plus mou. Je crois qu'il est probable—dans tous les cas, la chose est fort possible—que si les mères avaient été surtout nourries au maïs, leur lait ait pu communiquer ce caractère spécial à la chair de leur gorets. Je crois que c'est ce qui a pu arriver. Les recherches que nous avons faites par la suite rendent aussi cette hypothèse fort soutenable.
Q. Parfaitement. Avez-vous quelque preuve que tous les porcs de l'ouest du Canada sont nourris de maïs ?
R. Oh ! non. Je n'ai jamais dit qu'ils le fussent.
Q. Alors pourquoi avez-vous pris sur vous de mettre dans votre rapport que ces mères étaient nourries de maïs ?
R. Je ne crois pas avoir dit cela.
Q. Vous l'avez dit.
R. J'ai émis une conjecture scientifique, pas autre chose. Je dis que les animaux non sevrés, les jeunes animaux, peuvent être affectés par le lait de leur mère, et je ne vois pas de raison qui me ferait hésiter à déclarer qu'en supposant que l'alimentation de la mère aurait été surtout du maïs, et qu'elle aurait été engraissée avec cette céréale, les matières grasses de son lait auraient une tendance à amollir la chair ou plutôt la graisse de ses petits.
Q. Avez-vous fait une expérience pour démontrer qu'il en est ainsi ?
R. Non.

Je n'ai pas besoin, M. le président, d'en lire davantage pour montrer que ce monsieur est venu dire devant le comité que c'était une simple conjecture de sa part. Or, le gouvernement se base sur cette conjecture pour répandre par tout le pays un rapport qui contient à chaque page, ainsi que l'honorable ministre l'a dit, une condamnation qui n'a pas de meilleure base que la déclaration du professeur Shutt. Le ministre aurait dû être renseigné sur cet examen. Je suis surpris de voir qu'il ne sache pas ce qui se passe dans son propre ministère, qu'il ne lise pas les rapports du comité de l'Agriculture, et ne sache rien des témoignages qui sont donnés devant ce comité, mais qu'il soit obligé de venir avouer ici qu'il n'a pas lu le rapport, qu'il ne connaît rien de ce qu'il contient, et qu'il ne sait rien de l'effet produit dans le pays par les témoignages de ses fonctionnaires. Et, cependant, il s'enfonce dans son fauteuil, se fâche et refuse de répondre à nos questions. Me sera-t-il permis, maintenant, de lui demander, avec beaucoup d'humilité, s'il entend laisser passer cette calomnie sans la réfuter, et s'il va continuer l'enquête ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'abord je ne crois pas que l'honorable député (M. Clancy) ait cité correctement mes paroles. Je n'ai pas dit que je ne savais rien de ce qui se passait dans le comité. J'ai dit que je ne pouvais me rappeler le fait particulier dont l'honorable député parlait. Je crois être au fait de ce qui se passe dans le comité et des témoignages qu'y donnent les fonctionnaires du ministère, mais j'avoue ne pas avoir tous les détails présents à la mémoire de façon à pouvoir me rappeler à l'improviste un point particulier que peut soulever l'honorable député. Mon honorable ami me demande si je vais laisser le rapport tel qu'il est ou continuer les expériences. J'avoue que jusqu'à présent j'ai toujours cru —et je n'ai pu rien découvrir encore pour me faire changer d'opinion—que les conclusions du rapport sont en somme, justes et raisonnables. Il ne m'est pas venu à l'esprit, ainsi qu'à l'honorable député, que ces conclusions étaient une condamnation des porcs d'un district en particulier du Canada ; j'ai seulement compris que les porcs nourris exclusivement au maïs avaient plus de tendance que les porcs nourris avec d'autres grains à faire un lard mou.

M. CLANCY : Qu'est-ce qui a porté l'honorable ministre à tirer ces conclusions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les faits mentionnés dans le rapport.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre me permet de l'interrompre, je lui dirai que son propre employé déclare qu'il n'a fait qu'une simple " conjecture scientifique ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Clancy) s'appuie sur un incident isolé des nombreuses expériences qui ont été faites sur plusieurs centaines de porcs. J'avouerai que je n'ai pas bien compris ce que voulait dire le professeur Shutt par ces mots " conjecture scientifique ", mais ces mots ne s'appliquent qu'à un incident particulier des nombreuses expériences qui composent la preuve, dont l'ensemble jutifie les conclusions du rapport.

M. CLANCY : Je ne voudrais pas être désagréable à l'honorable ministre, mais il se rappelera peut-être en lisant son propre rapport, que ces questions ont été posées à propos d'incidents particuliers relatés dans le rapport. On citait des expériences faites sur des porcs, mais l'on ne disait pas d'où venaient les porcs, et au sujet des porcs achetés dans l'ouest, le professeur Schutt a dit qu'il ne savait pas avec quel grain les mères avaient été nourries, et que c'était une simple conjecture scientifique qu'il faisait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire ce qui en est, parce que je ne me rappelle pas les circonstances de cet incident. Mais je sais que les conclusions du rapport étaient basées sur l'ensemble des expériences. Je crois que ces expériences ont duré deux ans. Tous les porcs ont été achtés aussitôt après leur sevrage et transportés ici. On en a tué quelques-uns aussitôt après leur arrivée afin de nous renseigner sur l'état de leur chair, et on a expérimenté sur les autres en leur faisant manger des nourritures différentes ; on en a tué de différents âges et on soumettait toujours leur viande à un examen. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a dit qu'un chimiste n'était pas ce qu'il fallait pour faire cet examen, mais le chimiste ne faisait qu'une partie de l'examen.

Une fois engraissés les porcs étaient envoyés aux établissements de salaison d'Ottawa qui les abattaient et nous donnaient leur opinion sur le lard au point de vue pratique du commerce. Venait ensuite le chimiste qui faisait un examen chimique de la viande de chaque porc, et de chaque partie du porc. Nous voulions savoir qu'elle était la composition chimique du lard mou. Il était facile aux commerçants de lard de dire que la viande de tel ou tel porc, ou de telle ou telle partie de porc était molle ou ferme, mais nous voulions connaître les caractères chimiques du lard mou et du lard ferme. C'est la raison pour laquelle le chimiste a pris part aux expériences, et comme il s'en était occupé tout le temps, c'est lui qui a été chargé de faire le rapport dont les conclusions sont basées en partie sur ses analyses dans le laboratoire et en partie sur les rapports de ceux qui ont présidé aux autres expériences.

J'avoue que jusqu'à présent j'ai cru que tout le pays, y compris les honorables députés de la gauche, acceptait le rapport comme une conclusion finale de la question. Comme résultat de ce rapport et des connaissances que ces expériences ont permis d'acquérir pendant les deux dernières années, je crois qu'il a été salé en Canada, l'année dernière, beaucoup moins de lard que pendant les dix années précédentes. J'entends aujourd'hui bien peu de plaintes de la part des commerçants de lard salé. Je ne prétends pas que cela soit dû entièrement aux expériences, mais je crois que ces expériences ont permis aux éleveurs de porcs d'éviter les risques qu'ils couraient à faire du lard salé, et ont fait connaître le genre de nourriture qu'il faut donner et éviter de donner aux porcs pour avoir du lard ferme. Si je découvrais que le public demande de plus amples renseignements, je ferais certainement commencer une autre série d'expériences.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre voulait lire attentivement le témoignage de M. Shutt il verrait que ses analyses chimiques n'inspirent aucune confiance. Je n'ai aucune hésitation à le déclarer devant cette Chambre.

En effet, que nous a révélé l'examen de M. Shutt devant le comité ?

Par exemple, on lui demande si, comme il le disait dans son rapport, dans lequel il comparait les cochons achetés dans l'ouest à ceux achetés dans l'est, la viande des deux catégories était de même qualité et s'il fallait attribuer cette condition de la viande salée à quelque cause particulière. S'il en est ainsi, comment pouvez-vous poser une règle? Il est dangereux de faire des assertions qui ne reposent que sur de simples conjectures scientifiques. J'ai fait voir les contradictions qui apparaissent dans le bulletin au sujet des analyses de l'oléine, ainsi qu'on l'appelle, et des températures, etc., expériences dont le professeur obtenait des résultats très différents bien qu'elles fussent semblables. Je persiste à dire que ce rapport est de nature à nuire et que ses conclusions ne valent absolument rien. Les gens de l'ouest ne nourrissent pas leurs porcs autrement que les gens de l'est. Ils ne sont pas assez stupides, quoi qu'ils vivent dans une région à maïs où on peut nourrir les porcs entièrement avec ce grain, pour ne pas savoir s'il est avantageux de donner une nourriture dans laquelle entrent d'autres grains que le maïs. Il est injuste de supposer que les porcs qu'on a achetés dans l'ouest avaient été plus nourris au maïs que dans l'est. Les cultivateurs de l'ouest savent aussi bien que ceux de l'est qu'il est de leur intérêt de donner à leurs porcs une nourriture de grains mélangés.

Il est fait rapport sur quelques résolutions.

Sur motion de l'honorable ministre des Finances la séance est levée à 1 heure 35 minutes, vendredi matin.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 12 juin 1903.

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

### DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur un ordre

de la Chambre du 30 mars dernier concernant certains documents se rapportant le bureau de poste de Woodstock. Je fais cette demande en l'absence de mon ami l'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Hale). L'ordre de produire ces documents a été donné il y a deux mois et demi, et les employés du ministère des Travaux publics doivent avoir eu le temps de les préparer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable James Sutherland) : Je vais y voir. La préparation de ces document ne peut pas prendre beaucoup de temps, mais je crois qu'on s'est trompé de documents. Ceux-ci se trouvent peut-être au secrétariat d'Etat. J'ai déjà fait des recherches et on m'a dit qu'ils avaient été déposés. Mais l'honorable député de Carleton (M. Hale) m'informe que les papiers déposés, concernent d'autres édifices publics à Woodstock. J'y verrai de nouveau et ils seront apportés sans retard.

## TERRITOIRE DU YUKON.—INSTRUCTIONS AU COMMISSAIRE DE L'OR.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre peut-il me dire si des instructions ont été envoyées récemment au commissaire de l'or au Yukon, concernant la concession Treadgold ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas à ma connaissance. Je m'en informerai auprès du ministre en charge du département, mais je ne crois pas qu'il y en ait eu.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais qu'il s'en informe auprès du ministre en charge, et s'il y en a eu, qu'il me le fasse savoir, avant la fin de la séance, si c'est possible.

## LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 21) pour amender et consolider la loi des chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Article 155.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je propose de rayer les mots " ni l'arbitre nommé dans l'avis ".

M. R. L. BORDEN : Je considère que cette disposition ne devrait pas disparaître de la loi. Se retrouve-t-elle ailleurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; j'expliquerai la chose quand nous serons rendu là.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose d'ajouter, à la fin de cette clause, les mots " ou se trouve dans les limites de la déviation autorisée par le présent acte ".

M. BORDEN (Halifax).

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ajouter ces mots ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que nous avons déjà adopté un article qui permet une déviation de 100 verges, si la commission l'approuve.

M. R. L. BORDEN : Cela laisse deux alternatives ; soit que le terrain soit nécessaire pour le chemin de fer, soit qu'il soit dans les limites de la déviation. L'expression " nécessaire pour le chemins de fer " ne couvre-t-elle pas tout ? Peu importe que le terrain soit dans les limites de la déviation s'il n'est pas nécessaire pour le chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après l'acte la commission peut accorder la déviation sans exiger que la compagnie dépose des plans, et si, dans les limites de la déviation, la compagnie a besoin de plus de terrain, elle peut l'obtenir sans passer par toutes les formalités nécessaires quand il s'agit d'obtenir un droit de passage, en premier lieu.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que la loi ne devrait pas être rédigée de manière à permettre l'émission d'un certificat uniquement parce qu'un terrain est dans les limites de la déviation. On ne peut prendre possession du terrain qu'en vertu de la loi, et cependant, on met ici cette phrase, comme une alternative.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bill tel que présenté ne contient pas ces mots, mais ils sont dans l'article 147 de l'ancienne loi. J'ai eu des entrevues avec les avocats des différentes compagnies et ils m'ont beaucoup aidé sur beaucoup de points. Ils sont d'avis qu'il faut mieux retenir l'article tel qu'il était.

M. LANCASTER : Je comprends que les avocats des compagnies désirent conserver ces mots, car ils sont tout en faveur des compagnies. Si l'article est ainsi rédigé, peu importe que le terrain soit nécessaire pour le chemin de fer, pourvu qu'il soit dans les limites de la déviation. Quand même on pourrait objecter que le terrain n'est pas nécessaire pour le chemin de fer, la compagnie pourra s'en emparer en alléguant qu'il est dans les limites de la déviation.

On doit supposer que la commission ne permettra pas cette déviation de 300 pieds, sans qu'elle la considère nécessaire. La compagnie n'en pourra pas moins prétendre que la loi lui donne le choix et qu'elle peut prendre possession du terrain, s'il est dans les limites de la déviation, tout comme si elle en avait besoin pour le chemin de fer. On ne devrait pas permettre à une compagnie d'empiéter sur la propriété des particuliers, à moins que ce terrain ne soit absolument nécessaire pour le chemin de fer. Nous ne demandons pas qu'une compagnie de chemin de fer soit à la merci d'un propriétaire d'un

terrain, mais nous ne voulons pas non plus que les particuliers soient à la merci des compagnies. Parce qu'une compagnie a le droit de prendre une partie d'un terrain, elle pourrait désirer acquérir l'autre partie, même s'il n'est pas nécessaire pour le chemin de fer. Les directeurs d'une compagnie de chemin de fer peuvent avoir des intérêts dans d'autres entreprises, et si, à titre de directeurs de la compagnie du chemin de fer, ils peuvent se faire céder un terrain qui n'est pas nécessaire au chemin de fer cela pourrait constituer une grave injustice. Je demanderais de substituer le mot "et" au mot "ou". J'accepterais cela comme un pis aller, mais je préfèrerais "aux conditions permises dans le présent Acte".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les droits des compagnies sont limités. Il n'est pas exact de dire qu'une compagnie de chemin de fer peut, d'elle-même, et sans l'autorisation de la commission, s'emparer du terrain d'un particulier, sous prétexte de déviation. La commission est munie d'amples pouvoirs à cet égard. Cet article ne concerne pas la prise de possession du terrain, mais dit ce que devra contenir l'avis. Il n'y aurait rien à gagner en remplaçant "et" par "ou". Cette rédaction est celle de la loi actuelle ; elle n'a jamais causé de difficultés et il n'est pas probable qu'elle entraîne des abus.

L'amendement est adopté, ainsi que l'article tel qu'amendé.

Article 156.

M. LANCASTER : L'autre jour, pendant que nous étions à discuter les arrangements au sujet des juges et des tribunaux, l'honorable ministre a consenti à ajouter les juges de cour de comté ; je demanderais maintenant que ce soit le juge de la cour du comté où le terrain est situé, comme dans la loi d'Ontario. Il y a une cour de comté dans chaque comté. Nous ne voulons pas qu'une ou l'autre des parties s'adresse à une cour d'un comté éloigné de l'endroit où le terrain est situé. Cela serait pire que d'obliger un homme d'aller chaque fois au chef-lieu de la province, où siège la cour Supérieure. Je proposerais comme modèle l'article de la loi d'Ontario qui dit que ce juge sera le juge de la cour du comté dans lequel est situé le terrain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le juge d'une cour de comté a-t-il juridiction dans un comté autre que le sien ?

M. LANCASTER : Oui, tout juge d'une cour de comté a juridiction dans toute la province, mais il va sans dire que l'une ou l'autre partie peut demander une distraction de tribunal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas possible de mettre cela dans la clause interprétative.

M. LANCASTER : Du moment que le ministre accepte ma recommandation, peu m'importe où elle se trouve.

Article 158.

Si, dans les dix jours qui suivent la signification de cet avis, ou dans le mois qui en suit la première publication, la partie adverse ne signifie pas à la compagnie avis qu'elle accepte ses offres, ou ne lui signifie pas le nom de l'arbitre qu'elle nomme, le juge peut, sur requête de la compagnie, nommer un arbitre unique chargé de déterminer l'indemnité que la compagnie devra payer. 51 V., c. 29, art. 150.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose qu'à la cinquième ligne, après le mot "compagnie", les mots suivants soient ajoutés "dont un avis de six jours sera donné à l'autre partie." Le bill adoptait la procédure indiquée dans la loi existante, mais je propose ce changement parce que je suis convaincu qu'il évitera beaucoup de frais. Je propose aussi d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article : "Pourvu toutefois que le juge, à la demande de la tierce partie sur ladite requête nomme trois arbitres chargés de déterminer ladite indemnité, chaque partie sur la requête pouvant choisir un de ces arbitres."

M. JABEL ROBINSON : Serait-il possible d'insérer un article limitant les frais de l'arbitrage ? Bien souvent ce sont ces frais qui empêchent les cultivateurs de s'adresser aux tribunaux. Dans bien des cas, ces frais d'arbitrage sont plus élevés que ceux des cours supérieures. L'honorable ministre devrait limiter ces dépenses ou confier l'arbitrage au juge de la cour de comté, ou autre, qui n'exigerait pas des prix aussi élevés. Je connais une cause dans laquelle mon voisin, s'il n'eut été riche, ou s'il eut perdu son procès, aurait été ruiné par les dépenses énormes occasionnées par l'arbitrage. Le gouvernement est tenu de nous donner des arbitrages peu coûteux. Je connais des gens qui n'ont pas encore réglé avec la compagnie de chemin de fer, et qui n'osent se présenter devant les tribunaux, tellement les frais d'arbitrage sont élevés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député. On m'a aussi rapporté des cas très graves, dans le genre de ceux qu'il mentionne. Cependant, je ne vois pas comment je pourrais remédier à cet état de choses, mais je recevrai avec plaisir toutes les recommandations qui pourraient m'être faites. Si les parties étaient disposées à permettre au juge de déterminer la valeur, cela épargnerait beaucoup de dépenses. L'article dit que le juge pourra agir comme arbitre à moins que l'une des parties ne demande la nomination de deux autres arbitres. Ce serait peut-être draconien de décréter que les parties en cause n'auront pas ce droit, mais cela entraîne presque nécessairement de fortes dépenses.

M. LANCASTER : Avant que cet article soit adopté, je ferai remarquer que c'est ici le moment de régler la question des juges. La loi devrait dire : " le juge de la cour du comté où le terrain est situé ". Nous ne pouvons pas supposer que l'une ou l'autre partie cherchera, de propos délibéré, à grossir les frais, mais il est préférable de les diminuer autant que possible. Je proposerais d'ajouter après le mot " juge " les mots " du comté où le terrain est situé."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis tout disposé à accepter cet amendement, mais doit-on l'introduire ici, ou vaudrait-il mieux étudier toute la question et rédiger un paragraphe distinct disant que le juge mentionné dans ces articles est le juge de la cour de comté ?

M. LANCASTER ; Il vaut mieux laisser l'article en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il serait préférable de rédiger un paragraphe distinct, que de répéter les mots à chaque endroit.

M. LANCASTER : Pourvu qu'on n'oublie pas——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous y verrons.

Article 159.

Si la partie adverse notifie à la compagnie, dans les délais ci-dessus, le nom de son arbitre, les deux arbitres en nommeront alors de concert un troisième, ou s'ils ne peuvent s'entendre sur le choix de ce tiers arbitre, le juge, à la demande de la partie ou de la compagnie, et après avis préalable de six jours francs au moins donné à l'autre partie, nommera un tiers arbitre. 51 V., c. 29, art. 151.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que cet article soit rayé entièrement.

M. LANCASTER : Je suppose que cela est pour mettre fin à la coutume de faire choisir le tiers arbitre par les deux premiers. Le ministre veut que chaque partie choisisse un arbitre et que le tiers arbitre soit nommé par le juge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. LANCASTER : Cela évitera des frais. La motion est adoptée et l'article est rayé.

Article 161.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose de remplacer cet article par le suivant :

En décidant de cette valeur ou de l'indemnité à payer, l'arbitre ou les arbitres prendront en considération la plus-value qui sera donnée aux terrains traversés par le chemin de fer, par le fait qu'il les traversera ou par le fait de sa construction et compenseront la plus value donnée à ces terrains par les inconvénients, pertes ou dommages résultant du fait que la compagnie a pris possession ou fait usage de ces terrains.

M. LANCASTER : C'est l'article de la loi actuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. LANCASTER : J'avais préparé un amendement à l'article tel qu'il se trouve dans le bill. Il peut s'appliquer à celui-ci, en changeant le numérotage des lignes. C'est une question très importante et je vais expliquer l'amendement que je me proposais de soumettre, afin que le ministre l'étudie et l'insère dans le bill, s'il est de mon avis. Il y a deux sortes de plus value donnée aux terrains traversés par un chemin de fer. Il y a d'abord la plus value donnée à toute la localité par le fait de la construction d'un chemin de fer qui la met en communication avec les autres parties du pays

L'autre plus-value est spéciale et est aussi indiquée dans la loi actuelle que le ministre propose de rétablir.

Malheureusement, dans la province d'Ontario les juges ne sont pas d'accord sur l'interprétation de cette loi. La meilleure opinion, c'est-à-dire, celle qui me semble la meilleure, est celle que je cherche à rendre plus claire par mon amendement. Je voudrais qu'on ne puisse pas compenser les dommages soufferts par un propriétaire par la plus-value donnée à son terrain quand cette plus-value lui est commune avec tous les autres et résulte du fait de la construction du chemin de fer, mais seulement par la plus-value donnée à son propre terrain, et non à celui des autres. Le feu juge Burton était fortement d'opinion que la loi devait être interprétée tel que je viens de l'expliquer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas l'interprétation admise.

M. LANCASTER : Malheureusement, non, et c'est pourquoi je veux faire disparaître tout doute par mon amendement afin que la décision des arbitres ne soit pas exposée à être renversée en appel. Dans ces questions d'arbitrage de chemin de fer j'ai probablement autant d'expérience qu'aucun avocat de mon âge, dans la province d'Ontario. Tout dernièrement j'ai agi comme arbitre, et j'ai bien souvent été l'avocat d'une des parties depuis quinze ou vingt ans, et plusieurs fois les causes ont été portées en appel parce que les arbitres ne s'entendaient sur la nature de la plus-value qu'il fallait mettre en compensation. Le feu juge Burton était fortement d'opinion que la loi était telle que je l'explique par mon amendement et qu'il ne fallait pas compenser les dommages causés à un propriétaire par la plus-value qui lui est commune avec ses voisins. Mais d'autres juges ont pensé autrement, et il y a des arbitres, des juges de comté et des avocats éminents qui diffèrent aussi d'opinion sur ce point. Dans une cause pladée à Hamilton,

dans laquelle j'agissais comme arbitre, les arbitres n'ont pu s'entendre sur la question de savoir s'ils devaient compenser les dommages par la plus-value donnée au reste du terrain, sous prétexte que ce propriétaire pourrait se rendre au marché plus rapidement, pourrait expédier ses fruits plus facilement, etc. De l'autre côté on prétendait que cette plus-value lui était commune avec tous les autres qui ne cédaient pas de terrain, et c'est sur ce point que les arbitres n'ont pu s'entendre. Nous devrions faire disparaître ce doute et décréter expressément que les dommages soufferts par un propriétaire ne pourront être compensés que par les avantages que le chemin de fer lui procure, à lui spécialement, et non en commun avec tous ses voisins. Si le ministre ne partage pas cet avis, je suis prêt à faire valoir ma prétention plus longuement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais à connaître l'opinion du chef de l'opposition sur cette question, et je ne sais pas si le comité accueillera favorablement cette proposition. Je pense en effet que dans ma province la loi est interprétée das le sens de l'honorable député de Lincoln et Niagara (M. Lancaster). Je serais assez porté à accepter cet amendement.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas très au courant des décisions judiciaires d'Ontario sur ce point. Ce que j'avais surtout dans l'idée, c'est ceci: comment déterminez-vous de la même manière les pertes, inconvénients ou dommages causés aux terrains traversés par le chemin de fer? Il ne me vient pas de cas particulier à l'idée, mais le principe général est qu'un homme peut recouvrer des dommages si la compagnie prend son terrain ou une partie de son terrain. Or, il peut aussi recouvrer des dommages pour des terrains que la compagnie n'a pas pris, si ces terrains faisaient partie du même lot? Voici deux lots contigus ; l'un appartient à A et l'autre à B. Pour déterminer le dommage causé au terrain de A, dont une partie a été prise, on prend en considération les circonstances affectant la valeur de ce terrain, pris dans son entier ; mais le terrain de B, qui est à côté, peut avoir été affecté de la même manire et on ne peut lui accorder aucune compensation, parce que la compagnie n'y a pas de la même manière que vous, et si vous voudrait que celui dont on a pris le terrain fût mis sur le même pied que n'importe qui, quant à la plus-value donnée à son terrain. Mais alors comment appliquera-t-on le principe opposé? Tous vos voisins sont affectés de la même manire que vous, et si vous voulez être mis sur le pied de tout le monde pour ce qui concerne les avantages, ne devez-vous pas l'être aussi pour ce qui concerne les dommages? Il me semble que si on repartit également les avantages, on doit aussi repartir également les dommages. Par son amendement, mon honorable ami voudrait que l'indemnité de celui dont on a pris le terrain n'ait pas à souffrir des avantages qui peuvent en résulter pour lui, si tous ses voisins profitent exactement de ces mêmes avantages. Si le principe est bon dans ce sens, ne devrait-il pas l'être dans l'autre?

M. LANCASTER : Je crois que les arbitres décident généralement que celui dont on ne prend pas le terrain, dans le cas que suppose l'honorable député d'Halifax, ne souffre pas les mêmes dommages. La grande difficulté, c'est quand une terre est coupée en deux. Les terres auxquelles le chemin de fer ne touche pas ne sont pas divisées. En théorie, comme vient de l'expliquer l'honorable chef de l'opposition, les deux questions peuvent paraître identiques, mais dans la pratique cela n'arrive pas une fois sur cent. La terre à laquelle on ne touche pas ne souffre pas de dommages, parce qu'elle n'est pas divisée. Le propriétaire n'est pas séparé de sa terre à bois ou de ses paturages par un chemin de fer ; ce dernier ne passe pas entre sa maison et sa grange, ou entre sa maison et la voie publique, et par conséquent le reste de sa propriété n'est pas déprécié. Cependant il jouit de tous les avantages d'un chemin de fer, absolument comme celui qui a été exproprié, et peut-être plus, car il peut être aussi près de la gare et sa terre n'est pas divisée en deux. Je ne crois pas, dans ces conditions, qu'il puisse prétendre que son voisin exproprié est mieux traité que lui s'il est indemnisé du dommage qu'il souffre par le fait du passage du chemin de fer sur sa propriété.

M. R. L. BORDEN : L'exemple cité par l'honorable député, il y a un instant, donne lieu à l'application du même principe. L'Intercolonial longe la rue Water, à Halifax. Il a obtenu un statut spécial et une permission du conseil municipal d'Halifax, à cette fin, l'autorisant à se servir de la voie publique pour y faire passer le chemin de fer. Il prit la moitié de la rue à partir de la bordure du trottoir, et comme conséquence, le terrain, de l'autre côté de la rue perdit la moitié de sa valeur, et dans certains cas, les trois quarts. Les propriétaires s'adressèrent à la cour de l'Echiquier, mais ne purent obtenir un sou de dommage.

Je crois que c'est ce que la cour a décidé, mais il est possible aussi qu'on ait invoqué la prescription. Dans tous les cas, c'est ce qu'elle aurait décidé. Si le terrain d'un de ces propriétaires se fut prolongé d'un côté à l'autre de la rue, la position eut été différente, et ce propriétaire dont on aurait pris le terrain, aurait eu droit à une indemnité pour le prix du terrain occupé par le chemin de fer, et aussi pour les dommages causés aux propriétaires de l'autre côté de la rue. Mais vue que les propriétés ne s'étendaient pas jusqu'à l'autre côté, le chemin de fer n'y touchait pas et les propriétaires n'avaient aucun recours.

Je crois qu'il y a du bon dans l'amendement que propose l'honorable député de Lincoln et

Niagara, mais s'il doit être adopté ne pourrait-on pas le rédiger de manière à sauvegarder aussi les droits de ceux qui se trouvent dans la situation opposée. Dans l'intérêt du public, il vaudrait mieux renoncer au principe qui a prévalu jusqu'à présent et qui refuse toute indemnité à ceux dont le terrain n'a pas été pris. Mais, d'un autre côté, je comprends que si cette nouvelle règle était adoptée, une compagnie de chemin de fer ne saurait jamais à quoi s'en tenir, surtout si sa ligne passe dans un district dont la population est dense.

On se rappelle ce qui a eu lieu à New-York, lors de la construction du chemin de fer élevé. On réclama des indemnités sous prétexte de dommages causés par la vibration et une foule de choses, et les procès durèrent des années. Je considère que l'amendement de mon honorable ami mérite la sérieuse attention du comité, mais il vaudrait peut-être mieux de l'étudier plus à fond avant de l'adopter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me sens très peu disposé à modifier le principe sur lequel les tribunaux ont toujours basé leurs décisions relativement à ces questions d'indemnité. Nous ne saurions plus où nous allons. Une longue suite de décisions judiciaires et de lois, dans tous les pays de langue anglaise, s'est résumée en une jurisprudence uniforme, et je ne me soucie pas de prendre le responsibilité d'un changement qui serait peut-être une réforme. Je serais assez disposé, dans le moment, à approuver l'amendement de mon honorable ami, car il me semble d'accord avec l'interprétation généralement donnée à la loi par nos tribunaux, mais je voudrais être certain que ce ne serait pas une innovation. Je voudrais avoir le temps de bien étudier la question, et au lieu de la décider de cette manière il serait préférable de la remttre à une autre session et de la traiter séparément.

M. LANCASTER : Je n'ai pas l'intention de changer la loi et je ne crois pas que mon amendement aurait cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si nous entreprenons de légiférer sur les cas de la nature de celui que vient de signaler l'honorable chef de l'opposition, nous aurons fort à faire. Toutes ces questions se ramifient dans des directions si opposées, qu'il est impossible de prévoir où elles nous conduiront. Dans tous les cas, nous ne pouvons pas espérer atteindre l'uniformité. Je crois que nous sommes allés assez loin et que nous devrions nous en tenir là. Si c'est l'opinion du comité, je consens à ajouter les mots proposés par l'honorable député de Lincoln.

L'honorable M. HAGGART : Je crois qu'il ne serait pas prudent de changer le texte de l'article. Le seul avantage qu'un propriétaire exproprié puisse avoir sur son voisin, c'est un accès plus facile à la gare et un meilleur égouttement de sa propriété. Ces avantages sont assuré par la loi actuelle, et un changement dans le texte de l'article ne pourrait que créer de la confusion.

M. LANCASTER : J'admets avec l'honorable député de Lanark que l'égouttement et l'accès à la gare sont deux raisons qu'on fait généralement valoir. Mais je connais des cas où elles ont été préjudiciables au propriétaire du terrain, car pour amener deux des arbitres à s'entendre sur l'indemnité, il a fallu faire un compromis, ce qui n'aurait pas été nécessaire, si la loi définissait clairement les droits de l'exproprié.

M. LENNOX : L'amendement proposé par l'honorable député de Lincoln me paraît raisonnable et je crois qu'il règlerait la difficulté. La plus-value donnée à tous les terrains d'une localité par le passage d'un chemin de fer ne devrait pas être prise en considération pour diminuer le chiffre de l'indemnité.

M. GILMOUR : Cet amendement aurait-il pour effet d'empêcher les propriétaires des terrains auxquels le chemin de fer ne touche pas, d'obtenir une indemnité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne les touche pas du tout. Je propose que l'article 161 soit rayé et remplacé par le suivant :

En décidant de cette valeur ou de l'indemnité à payer, l'arbitre ou les arbitres prendront en considération la plus-value qui sera donnée aux terrains traversés par le chemin de fer, par le fait qu'il les traversera ou par le fait de sa construction et compenseront la plus-value donnée à ces terrains par les inconvénients, pertes ou dommages résultant du fait que la compagnie a pris possession ou fait usage de ces terrains.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je propose que cet article soit amendé en ajoutant après le mot " plus-value " les mots " en plus de la plus-value commune à tous les terrains de la localité."

L'article tel qu'amendé est adopté.

L'article 168, concernant les procédures en invalidation, est rayé.

Article 169, paragraphe 2, appel de la sentence arbitrale.

M. LANCASTER : Je propose d'ajouter au commencement du paragraphe 2 les mots " quand la sentence arbitrale excède $1.000 ". La loi actuelle ne permet l'appel que lorsque la sentence arbitrale dépasse $400. Le présent bill ne fixe pas de limite et permet l'appel quel que soit le chiffre de l'indemnité L'ancien chiffre de $400 ne me paraît pas assez élevé et je considère que l'appel ne devrait être permis que lorsque l'indemnité dépasse $1,000. Comme l'a expliqué l'honorable député d'Elgin (M. Robinson), les frais

d'arbitrage sont très élevés et quand les trois arbitres sont parvenus à s'entendre, ils sont au courant de tous les faits et savent au juste quels sont les dommages. Je suis peut-être un peu influencé par le fait que le propriétaire d'un terrain ne peut pas supporter aussi facilement qu'une compagnie de chemin de fer les dépenses d'un appel. Une compagnie condamnée à payer $500 ou $600 peut forcer le propriétaire à accepter $200 ou $300 en le menaçant d'un appel. Un arbitrage entraîne beaucoup de frais que le demandeur ne peut pas recouvrer de la compagnie. Il peut se faire rembourser de la taxe des témoins, des honoraires des arbitres et de certaines autres sommes qu'il a déboursées, mais il ne peut exiger qu'une très faible partie de ce qu'il a à payer à son avocat ; et si la compagnie porte la cause en appel, à Toronto, par exemple, il faut recommencer le procès et la décision peut être contre le propriétaire ou l'indemnité peut être réduite, et dans l'un ou dans l'autre cas, le demandeur éprouvera une perte. Même si l'appel est renvoyé, avec dépens contre la compagnie, le propriétaire ne se trouve pas à recevoir autant que s'il n'y avait pas eu d'appel, car les avocats sont obligés de faire beaucoup de travail qui n'entre pas dans le mémoire de frais que la compagnie aura à payer. Si la sentence arbitrale ne passe pas $1,000, la compagnie ne devrait pas pouvoir en appeler.

J'avais d'abord songé à fixer la limite à $2,000, mais, après réflexion, j'ai cru que la limite de $1,000 serait mieux accueillie par la Chambre. Les arbitres étant choisis de la manière prescrite par le présent acte, il est raisonnable de supposer que l'indemnité ne sera pas trop élevée, et si elle ne dépasse pas $1,000, la compagnie ne devrait pas pouvoir en appeler. Si la compagnie pouvait en appeler d'une sentence de $800, par exemple, on pourrait persuader au propriétaire qu'il serait préférable pour lui d'accepter $600 ou $700, plutôt que de s'exposer aux frais d'un appel. Il sera forcé d'accepter, non parce que la loi l'y oblige, mais parce qu'en fin de compte, cela vaudra mieux pour lui. Dans certains cas, ces propositions sont même considérées comme du chantage. L'agent de la compagnie va trouver le propriétaire et lui dit : Nous pouvons vous faire dépenser une bonne partie de cette indemnité si vous n'acceptez pas un arrangement. Comme l'a expliqué l'honorable député d'Elgin-ouest, le propriétaire subit une perte qu'il ne devrait pas avoir à subir. Je demande que la limite soit fixée à $1,000 et j'espère que cette proposition sera adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La difficulté réside dans le chiffre à fixer. J'avais aussi eu l'intention de fixer la limite à $1,000 au moins, mais je n'envisage pas la question absolument comme l'honorable député de Lincoln, comme une question d'appel uniquement de la part de la compagnie. Il peut fort bien arriver que l'une ou l'autre partie, ou toutes deux, soient mécontentes du verdict et désirent en appeler.

Si nous devons nous placer au point de vue de l'honorable député, je considère que sa proposition devrait être acceptée. Mais aurions-nous raison de nous placer à ce point de vue ? Je n'ai pas, dans ces questions, autant d'expérience que mon honorable ami, et je fais grand cas de son opinion. Si nous prenons comme admis qu'il est très rare que les propriétaires se plaignent des sentences arbitrales, et que dans la grande majorité des cas c'est la compagnie qui est mécontente, je serais disposé à aller beaucoup plus loin que la loi actuelle et même à fixer la limite à $1,000. Cela aurait pour effet d'interdire l'appel dans la grande majorité des cas, et je ne crois pas que cela sont une objection sérieuse. Je suis certain que le tribunal d'arbitrage, tel que composé par le présent bill, arrivera à une décision équitable, en tant que le cultivateur est concerné, et je serais assez disposé à ne pas tenir compte de l'autre partie. Il va sans dire que je ne voudrais pas d'une procédure qui serait manifestement injuste envers les compagnies. Elles ont droit d'être traitées équitablement, et nous devons, pour cela, nous en rapporter aux arbitres dont un est nommé par la compagnie. Je crois que ce paragraphe peut rester tel qu'il est pour le présent.

Article 169, clause 3,—pratique et procédure en appel.

M. LANCASTER : Cette clause dit :

La pratique et les procédures à suivre sur cet appel seront, autant que possible, les mêmes que sur un appel d'une décision d'une cour inférieure à ladite cour, sauf tous règlements ou ordres généraux de temps à autre établis par ladite cour en dernier lieu mentionnée à l'égard de ces appels, lesquels ordres pourront, entre autres choses, prescrire que tout tel appel pourra être entendu et décidé par un seul juge.

M. LANCASTER : J'ai à proposer un amendement dont je viens de transmettre une copie à l'honorable ministre. Quand je l'ai préparé, j'ai supposé que le mot " cour " ici voulait dire la cour Supérieure. Mon intention n'est pas, bien entendu, de demander qu'en en appelle devant la cour de comté. Cette clause assimilie la sentence des arbitres à la décision d'une cour inférieure. Or, dans la province d'Ontario —il en est de même dans les autres provinces, je crois—on ne permet jamais à un seul juge d'entendre un appel d'une autre cour, quelle qu'elle soit. La loi actuelle décrète, entr'autres choses, que l'appel pourra être entendu par un seul juge. C'est ce principe que je combats. Ma prétention est qu'on ne devrait jamais permettre à un seul juge, quel qu'il soit, pour des questions de faits ou de droit, de mettre de côté la décision de trois arbitres, dont deux, au moins, devaient être d'accord. Je ne connais pas

un autre cas où un seul juge puisse agir ainsi. C'est un mauvais principe, et pour Ontario du moins, son application dans ces questions d'arbitrage entre des particuliers et des compagnies de chemins de fer, ne donne pas de bons résultats.

Les causes d'appel sont plus nombreuses pour une sentence arbitrale que pour un jugement ordinaire. Le juge qui entend l'appel peut renverser la sentence arbitrale s'il considère que les arbitres ont erré sur les questions de faits, sur l'appréciation des témoignages, l'importance qu'il convient d'attacher aux différentes catégories de témoins. Ces raisons d'appel n'existent pas pour les décisions d'une cour de première instance. La loi actuelle donne à un seul juge le droit de faire ce qui n'est pas permis quand on en appelle de la décision d'une cour ordinaire. Le juge qui entend l'appel a les mêmes pouvoirs que dans une cause de première instance. C'est-à-dire, qu'il peut lire les témoignages et les interpréter, sans avoir vu les témoins, sans avoir entendu la manière dont leur témoignage a été donné, et sur laquelle la cour de première instance s'est guidée. Le juge qui entend l'appel peut mettre tout cela de côté et s'en rapporter aux témoignages écrits, comme s'il s'agissait d'un procès en première instance. Comme question de principe, je ne crois pas qu'il soit sage de donner de tels pouvoirs à un seul juge, et de lui permettre de renverser une décision, sur les questions de faits ou de droits.

Dans la province d'Ontario, je ne connais pas d'autres cas où l'appel est entendu devant un seul juge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et le juge de la cour de l'Echiquier ?

M. LANCASTER : C'est une cour inférieure et on peut en appeler de ses décisions à la cour Suprême du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour éviter à l'honorable député la peine d'argumenter plus longtemps, je puis lui dire que j'accepte sa recommandation. Au lieu de dire que l'appel sera entendu par un seul juge, mettons qu'il sera entendu par un juge de la cour Supérieure.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A quel tribunal d'appel vous adressez-vous ? A une cour de Division ou à la cour d'Appel ?

M. LANCASTER : L'acte dit que la pratique et la procédure à suivre sur cet appel seront, autant que possible, les mêmes que sur un appel d'une décision d'une cour inférieure à la cour Supérieure.

Dans l'Ontario cela veut dire la cour de division de la Haute Cour de justice, parce que la Haute Cour de justice est une cour supérieure.

M. GERMAN : D'après la coutume et les règlements d'Ontario, l'appel peut être porté soit devant la cour de division, soit devant la cour d'appel.



M. LANCASTER : Pas quand il s'agit d'une décision d'un juge de cour de comté.

M. GERMAN : Oui, l'article dit que la cour supérieure peut établir et changer les règlements en vertu desquels la décision des arbitres fixant l'indemnité que devra payer une compagnie de chemin de fer pour un terrain dont elle aura besoin, pour être portée en appel devant un seul juge. Mais, dans la province d'Ontario, et aussi dans les autres provinces, je suppose, si la cour supérieure ne change pas les règlements existants, l'appel ne peut être porté que devant une cour de division.

M. LANCASTER : Dans ces sentences arbitrales l'appel est entendu par un seul juge. Depuis dix ou douze ans, un jugement de la Haute Cour permet ces appels devant un seul juge.

M. GERMAN : Cela est tout à fait différent de l'article de la loi des chemins de fer qui dit que sur cet appel la pratique et la procédure seront, autant que possible, les mêmes que sur un appel d'une décision d'une cour inférieure. Or, la pratique et la procédure actuelles sur un appel d'une décision d'une cour inférieure à une cour supérieure, sont que l'appel sera porté soit devant une cour de division, soit devant la cour d'appel. On appelle de la cour de comté à une cour de division et d'une cour de division à la cour d'appel.

M. LANCASTER : Pas pour une cour de comté dont les décisions ne sont susceptibles que d'un seul appel.

M. GERMAN : Certainement nous connaissons la pratique d'Ontario aussi bien que l'honorable député. D'après les dispositions de ce paragraphe, sur un appel de la sentence arbitrale, la pratique serait exactement la même que sur un appel d'une cour inférieure à une cour supérieure dans la province d'Ontario, et l'appel devrait être porté soit devant une cour de division, soit devant la cour d'appel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains que cet amendement ne donne lieu à des complications. Il sera difficile d'établir une règle à moins de désigner les différents tribunaux, dans les différentes provinces. Je crois que dans la province de Québec la cour supérieure n'est présidée que par un seul juge, et c'est une cour d'appel des décisions rendues dans les cours inférieures.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question n'est pas aussi simple qu'elle le paraît, au premier abord.

M. LANCASTER : Ce à quoi je m'oppose c'est la disposition du paragraphe établissant que l'appel pourra être entendu par un seul juge. Mon amendement prescrit que

cet appel sera entendu par au moins deux juges. Si le comité pense qu'il n'y a pas lieu de faire cet amendement, je proposerai de biffer tous les mots :

Lesquels ordres pourront, entre autres choses, prescrire que tout tel appel pourra être entendu et décidé par un seul juge.

Car il est nettement indiqué que l'appel sera entendu par un seul juge, et il en pourrait résulter des inconvénients.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas à proprement parler un appel. Il s'agit de la surveillance ou du contrôle, par la cour, de la décision des arbitres, et lorsque ce contrôle est exercé par un juge de la cour de première instance, alors il est permis de reporter la cause devant la juridiction d'appel. Mais cet appel doit être interjeté suivant la procédure ordinaire en vigueur dans les diverses provinces, et je ne vois pas pourquoi nous nous départirions de la règle en vigueur jusqu'à présent aux termes de l'Acte des Chemins de fer. Cet article du bill est la simple reproduction de celui contenu dans l'ancien acte des chemins de fer. Pourquoi distinguer le mot " cour " dans les diverses provinces? C'est une cour de première instance. Quel besoin y a-t-il de la changer?

M. LANCASTER : C'est que je ne crois pas qu'un seul juge devrait être appelé à reviser la décision des arbitres.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les arbitres ne font qu'éclairer le jugement de la cour. Dans le cas d'un appel, ils ne sont que des témoins experts.

M. LANCASTER : Assurément, le ministre de la Justice ne soutiendra pas que l'appel se produira dans le cours ordinaire des choses. L'intention doit être de faire déterminer les droits de chacun par l'arbitrage. Les parties ne doivent pas compter qu'il leur faudra en appeler à la cour Supérieure.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quel est le but de cet article?

M. LANCASTER : Si je le comprends bien, il prescrit que dans le cas où les arbitres se tromperaient dans l'interprétation ou l'application d'un principe, appel pourra être interjeté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement.

M. LANCASTER : Si l'appel était limité à la question de droit, je trouverais moins à redire ; mais un seul juge se trouverait à pouvoir décider que les arbitres se sont trompés sur la question de fait, aussi bien que sur la question de droit. On ne devrait pas, à mon avis, donner pareil pouvoir à un seul juge. Je sais qu'il en a été ainsi jusqu'à présent. Comme je le disais au début, je sais que je me trouve à modifier la loi actuelle, abstraction faite du bill que nous avons à l'étude. La loi actuelle, à mon avis, est défectueuse à cet égard. Lorsque vous autorisez l'appel d'une sentence arbitrale, rendue par au moins deux ou trois arbitres, il faudrait, semble-t-il, plus d'un juge pour annuler la décision de ces deux arbitres, du moins sur la question de fait. Le tribunal qui entend l'appel des décisions d'une cour de comté est composé d'au moins deux juges. J'ai rédigé l'amendement de cette manière afin de le faire concorder avec le texte de l'article relatif aux cours inférieures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne pourriez en faire une mesure d'application générale ; car un seul juge se trouve bien chargé de reviser le verdict de douze jurés.

M. LANCASTER : Je n'aime pas à voir ce parlement laisser aux provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, ou du Manitoba le droit de dire quel tribunal entendra l'appel de la décision des arbitres dans les différends entre les compagnies de chemins de fer et les propriétaires fonciers. L'article dit que l'appel pourra être porté devant un seul juge ou devant plusieurs, car dans toutes les provinces il y a des cours d'appel composées de plus d'un juge. L'article dit que quel que soit la pratique dans une province en matière d'appel, vous pouvez faire une règle spéciale contraire à la règle générale permettant l'appel à un seul juge.

M. COWAN : C'est exactement la procédure en vigueur en cette province. Dans Ontario vous pouvez en appeler à un seul juge de la décision des arbitres.

M. LANCASTER : C'est exactement ce que je dis. J'avais compris que l'honorable député de Welland (M. German) soutenait le contraire.

M. COWAN : Pas du tout.

M. LANCASTER : Je m'oppose à ce qu'on permette l'appel devant un seul juge ; et si c'est la pratique aujourd'hui, le parlement, à mon avis, devrait la changer. De ce que la pratique existe aujourd'hui, il ne s'ensuit pas qu'elle soit bonne. Nous sommes ici pour corriger ces lois. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne voudrait pas m'écouter, si pour critiquer quelque amendement qu'il aurait proposé, je disais qu'il va changer la loi existante. Nous ne serions pas à discuter ce projet de loi au sujet de la commission des chemins de fer si la loi actuelle était parfaite. Nous étudions la loi des chemins de fer et nous l'amendons en vue de la rendre acceptable en ce qui a trait à la commission des chemins de fer et autres sujets. L'honorable ministre a amendé cet article, et il en a amendé plusieurs autres s'y rapportant. Je ne discuterai pas avec les honorables députés de la droite quel est l'état de choses actuel, car nous nous entendons à ce sujet. Nous sommes d'accord que dans Ontario aujourd'hui l'appel est por-

té devant un seul juge, et ma prétention c'est qu'il n'en devrait pas être ainsi.

M. COWAN : Alors, pourquoi ne pas amender la procédure provinciale ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là la difficulté que je rencontre.

M. LANCASTER : Vous pouvez dire qu'il n'y aura pas d'appel, et si vous pouvez dire cela, vous pouvez dire aussi qu'il y aura appel, et statuer quel sera cet appel.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comment mon honorable ami modifierait-il cet article de manière à le rendre applicable aux conditions qui existent dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ?

M. LANCASTER : Je pensais que dans aucune province il n'y avait d'appel à moins de deux juges. Si je me trompe sur ce point, mon amendement est en défaut. C'est pour cette raison que j'ai dit au moins deux. Je sais que la cour d'Appel se compose de cinq juges. C'est plus que deux, et mon article aurait son application. Les termes de mon amendement peuvent bien être modifiés ; mais je pense que nous devrions statuer de quelque manière qu'il y aura plus d'un juge pour entendre l'appel. Nous ne devrions pas, à mon avis, déclarer expédient qu'un seul juge fasse la revision de toutes les questions de fait ; et dire qu'à la simple lecture des dispositions données en première instance, il sera mieux en état de juger que deux ou trois arbitres qui ont vu les témoins. Nous comptons que les arbitres feront leur devoir et j'espère qu'il y aura peu d'appels ; mais s'il y a appel, il devrait être porté devant plus d'un juge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Plus on examine cette proposition, plus elle présente de difficultés. Nous avons déjà déclaré que le terme cour voudrait dire une cour de comté aussi bien qu'une cour supérieure ; et si vous donnez juridiction aux cours de comté, vous ne pouvez stipuler qu'il devra y avoir deux juges. Dans Québec, par exemple, vous ne pourriez porter l'appel devant la cour supérieure, car le tribunal de cette cour ne comprend qu'un juge, et par conséquent il vous faudrait aller devant la plus haute cour de la province. A mon avis, il n'y a pas lieu de recourir à cette haute cour dans les cas de cette nature. Si la limite est de $600 ou de $800, il n'y aura que peu d'appels. Il me semble qu'un juge d'une cour de comté, versé dans l'examen de la preuve et dans l'étude de la loi, serait apte, au besoin, à reviser la décision des arbitres.

M. LANCASTER : Nous paraissons tous être d'avis qu'il serait préférable que la décision fût revisée par plus qu'un juge. Sans doute, les appels seront peu nombreux si vous élevez la limite; mais je voudrais qu'elle fût portée à $1,000. Les appels pourront être peu nombreux, mais ils seront tous importants. Même si mon amendement n'était pas accepté il serait préférable de biffer tous les mots après " appels " dans la troisième ligne de la fin du paragraphe 1. Alors, nous avons la loi provinciale déterminant dans chaque cas à quel tribunal doit être porté l'appel des décisions de la cour inférieure ; et l'appel de la sentence arbitrale sera porté devant le tribunal quelconque indiqué pour chaque province. N'est-ce pas plus sûr que de dire que dans chaque cas l'appel pourra être entendu par un seul juge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je préfère cette proposition-ci à la précédente.

M. LANCASTER : Si l'article est modifié en biffant simplement les mots mentionnés dans mon amendement, le résultat sera, en ce qui regarde ma province, que la procédure, quelle qu'elle soit, indiquée pour les appels des décisions des cours inférieures, devra être suivie. C'est plus sûr peut-être que de fixer le nombre des juges. En rédigeant mon amendement, j'ai pensé que je pouvais dire deux juges, croyant qu'il n'y avait d'appel dans aucune province devant moins de deux juges. A mon avis, nous devrions déterminer quelle sera la composition du tribunal ; et s'il existe dans aucune province un droit d'appel à moins de deux juges, biffons le passage qui dit que l'appel pourra être porté devant un seul juge.

M. WADE : Cet article pourrait être mis en vigueur dans la Nouvelle-Ecosse si le bill n'avait pas été modifié de manière à inclure la cour de comté. Avec cet amendement, je ne vois pas comment il pourra l'être. Si nous disions que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, l'appel se fera à la cour Suprême, cela résoudrait la difficulté.

M. LANCASTER : Je suggèrerais au ministre de la Justice de rédiger, avec l'aide des députés des diverses provinces, un article prescrivant que dans la province de l'Ontario, l'appel sera à tel et tel tribunal, dans la province de Québec, à tel et tel tribunal, et ainsi de suite pour les diverses provinces.

M. RUSSELL : Je pense que le deuxième paragraphe serait beaucoup plus acceptable s'il disait " une cour supérieure ", au lieu de " la cour ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le mot " le " avant le mot " cour ", dans la 19e ligne, soit biffé, et le mot " une " mis à la place, et que le mot " supérieure " soit ajouté après le mot " cour " susdit.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que dans le troisième paragraphe les mots suivants soient biffés: "lesquels ordres pourront, entre autres choses, prescrire que tout tel appel pourra être entendu et décidé par un seul juge."

M. GERMAN : Je ne pense pas qu'il soit opportun de biffer ces mots. Dans la province de l'Ontario actuellement, l'appel de la décision des arbitres doit être entendu par une cour de division ou la cour d'Appel. A moins que les lois de la province ne soient modifiés, il ne pourra être interjeté d'appel de la décision d'un tribunal inférieur devant un seul juge.

M. LANCASTER : L'année dernière, j'ai plaidé, devant un seul juge, deux causes en appel de sentences arbitrales.

M. GERMAN : Je ne parle pas de ce que l'honorable député a pu faire l'année dernière. Je parle de ce qu'il est permis de faire aux termes de l'article s'il est voté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député propose-t-il que nous permettions à un seul juge d'entendre l'appel ?

M. GERMAN : Non, ce n'est pas ce que je propose ; mais je pense qu'il serait très à propos qu'un seul juge pût, dans certaines circonstances, connaître de l'appel. Les frais seraient bien moins lourds. D'après la procédure en vigueur dans Ontario actuellement, et aux termes de cet article, l'appel ne pourrait être interjeté que devant la cour de Division ou la cour d'Appel de la province. Puis, si les cours de la province désiraient modifier la règle et renvoyer un appel de cette nature devant un seul juge, elles pourraient le faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas d'objection à ce qu'un juge d'une cour supérieure entende l'appel.

M. GERMAN : Je puis ajouter que dans la province d'Ontario, nos cours ne peuvent plus suffire aux affaires. Il faut attendre des mois avant de pouvoir obtenir une décision de la cour d'Appel. Même à la cour de Division, il faut attendre plusieurs mois, tandis qu'en vous présentant devant un juge, vous évitez ce retard. Les juges de nos cours d'Ontario considèrent juste qu'un appel soit déféré à un seul juge, et ils émettent un ordre à cet effet. Les fins de la justice se trouveront mieux servies par là que si vous vous présentez devant une cour d'Appel et que vous soyez forcé d'attendre un an et et peut-être plus avant d'obtenir une décision. J'ai une cause en suspens depuis un an et demi.

M. WADE : J'en ai une qui traîne depuis six ans.

M. GERMAN : C'est encore pis. Lorsqu'un cultivateur obtient une décision en sa faveur, il veut avoir son argent le plus tôt possible ; et l'appel doit être devant une cour où la justice s'administre promptement.

M. LANCASTER : Ce que je voudrais, c'est une justice sûre, plutôt qu'une justice expéditive qui ne serait pas sûre. Je préfère attendre six mois et avoir une décision bien assise, que de me présenter devant un tribunal que je ne penserais pas être le plus compétent à rendre la décision. On s'occupe de remédier à l'encombrement des affaires dont se plaint mon honorable ami de Welland ; une nouvelle cour est en voie d'institution à Toronto, et on cherche à faire nommer deux juges additionnels. On se propose d'avoir quatre divisions de la Haute Cour de justice, afin de remédier à cet encombrement, et sans doute le résultat qu'on cherche sera obtenu si l'honorable député, avec l'éloquence et l'habileté qu'on lui connaît, engage le gouvernement à nommer plus de juges.

Mon but est de faire amender l'article de manière à obtenir ce que le ministre a en vue, savoir, que l'appel de la sentence arbitrale soit assimilé le plus possible à l'appel de la décision d'une cour inférieure. Ma prétention c'est que nous devrions avoir au moins deux juges pour décider. Si le parlement ne décide pas directement qu'il faut au moins deux juges, je pense que l'amendement du ministre des Chemins de fer et Canaux est le meilleur remède que nous puissions appliquer, de sorte que quelle que soit la procédure d'appel dans une province, cette procédure soit suivie dans les causes d'arbitrage. Mais comme je le suggérais à l'honorable ministre de la Justice, je pense que nous pourrions préparer un article, avec paragraphes indiquant pour chaque province quelle serait la cour d'appel. Il ne me semble pas que la députation soit liée à l'idée de l'appel devant un seul juge. Si je ne me trompe, l'opinion dominante c'est que nous devrions avoir plus qu'un juge pour reviser la décision de deux arbitres.

M. RUSSELL : Quelle est la pratique dans Ontario ?

M. LANCASTER : A présent l'appel est devant un juge ; c'est pour cette raison que j'ai proposé de modifier....

M. RUSSELL : Quels résultats cela donne-t-il dans la pratique ?

M. LANCASTER : Je me suis efforcé de démontrer que les résultats ne sont pas satisfaisants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les résultats sont des plus satisfaisants.

M. LANCASTER : Je suis à établir qu'il n'en est pas ainsi, en dépit de ce qu'affirment ces honorables députés.

M. COWAN : En quoi les résultats n'ont-ils pas été satisfaisants ?

M. LANCASTER : Parce que des sentences sont annulées par un juge qui ayant simplement les dispositions écrites sous les yeux, interprète les témoignages autrement que les arbitres qui ont entendu les témoins mêmes.

M. COWAN : N'est-ce pas ce qui arrive dans tous les cas ?

M. LANCASTER : C'est pour le principe que je lutte. L'honorable député pense-t-il qu'en principe général, un juge qui n'a ni vu ni entendu les témoins est mieux à même de rendre une décision équitable que ne le seraient deux juges ?

M. RUSSELL : Quand même vous auriez une demi-douzaine de juges, ils se trouveraient dans la même condition en ce qui regarde l'audition des témoins.

M. LANCASTER : L'honorable député n'a peut-être pas remarqué la nature particulière de l'appel accordé ici. Ce n'est pas un appel ordinaire.

Dans les cas d'appel ordinaires, les juges qui n'ont pas entendu les témoins et obesrvé leur comportement, ne sont pas autorisés à renverser la décision du tribunal inférieur sur la question de fait. Nous établissons dans le cas actuel un appel spécial, l'appel le plus complet qui soit connu. Par ce projet de loi nous statuons que non seulement il y aura appel comme dans les cas ordinaires d'une cour inférieure à une cour supérieure, mais encore que la décision des arbitres pourra être renversée pour des motifs qu'on ne saurait invoquer dans un appel ordinaire. Vous enlevez à celui en faveur de qui la sentence arbitrale avait été rendue le bénéfice de la décision des juges qui ont vu et entendu les témoins, et bien plus, vous décidez que l'appel se fera devant un seul juge. A mon avis nous pourrions rédiger un article qui règlerait la difficutlé. Si l'amendement prescrivant que l'appel sera entendu et décidé par deux juges ne paraît pas acceptable, nous pouvons rédiger un article en vue de rendre ces appels satisfaisants, afin que justice puisse être rendue à aussi peu de frais et avec le plus d'expédition possible. Je ne suis pas en faveur d'une prétendue justice expéditive à moins qu'elle ne soit en même temps sûre. Je soutiens qu'on ne devrait mettre aucun juge dans le cas de renverser la décision de deux arbitres nommés en la manière prudente que l'honorable ministre de la Justice a établie dans le présent acte. Je suggèrerais que cet article fût réservé jusqu'à ce que nous l'ayons corrigé en prescrivant que dans la province d'Ontario l'appel sera à tel et tel tribunal, dans la province de Québec à tel et tel tribunal, et ainsi de suite pour toutes les provinces.

M. WADE : Ne biffez pas ces mots de la fin de l'article, mais laissez-le comme dans la version primitive ; de cette manière tout l'article pourra être mis en vigueur. L'appel devrait être permis devant le tribunal d'appel qu'on trouvera le plus avantageux. Dans nos propres cours, si ces lignes devaient être biffées,l'appel serait interjeté devant au moins quatre juges, et cela n'est peut-être pas nécessaire lorsqu'il s'agit de montants peu élevés. Je pense qu'il vaudrait mieux laisser le soin de la constitution de la cour d'appel à la cour supérieure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question ne me paraît pas bien posée par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Il voudrait changer les conditions existantes pour la province d'Ontario. Je ne pense pas qu'il se présente de difficulté dans cette province. Nous avons eu une cour en fonction là-bas qui a permis de faire entendre ces causes par un seul juge. D'après toutes les probabilités, cette disposition a dû être mûrement considérée ; car il serait nécessaire dans cette province de recourir à un tribunal composé de plus d'un juge. En vue de la divergence très accusée d'opinions entre les hommes de loi de l'Ontario, et les appels aux termes du présent acte ne devant probablement être que peu nombreux, je pense que nous ferions mieux de laisser cet article tel qu'il est et de passer à l'examen des autres.

M. LANCASTER : Je ne puis retirer mon amendement. Je ne voudrais pas avoir parlé tout ce temps en pure perte. Naturellement, il me faudra en passer par la décision de la majorité du comité ; mais je pense que mon amendement a sa raison d'être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député le pense, j'en ai la conviction ; mais tous ne sont pas du même avis.

M. LANCASTER : On ne m'a pas démontré que le principe que je m'efforce de faire prévaloir soit erroné.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'aimerais à poser une question à l'honorable député. Y a-t-il dans la province de l'Ontario, en vertu de la loi de judicature de cette province, une disposition de la nature de celle qui existe dans notre province, permettant au juge dans une cause donnée de nommer trois arbitres en vue de régler certaines questions en litige ?

M. LANCASTER : Non. Il y a une règle déclarant nettement que les cours ne référeront aucune cause à des arbitres. Mais il arrive fréquemment que les avocats tombent d'accord pour dire qu'une cause devrait être référée, et alors elle est référée à un juge d'une cour de comté. Mais il n'y a pas de conseil d'arbitrage dans les causes civiles. Lorsqu'une cause est appelée, les avocats peuvent s'entendre pour quelle soit référée à un juge d'une cour de comté, ou peut-être au maître des requêtes à la chancellerie. J'insiste pour proposer mon amendement : Que le paragraphe 3 de l'article 169 soit amendé en biffant tous les mots après appels dans la cinquième ligne, et insérant à leur place les mots suivants : "' Ces appels seront entendus et décidés par au moins deux juges."

L'amendement est rejeté. Le comité fait rapport de ses travaux.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

## BILLS D'INTERET PRIVE.

### CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC PACIFIQUE.

M. COLIN F. McISAAC (Antigonish) : M. l'Orateur, en l'absence du président du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes (M. Hyman), je propose :

Que l'ordre de la Chambre en vue de se former en comité général sur le bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Pacific soit rescindé et le bill renvoyé au comité spécial permanent des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes pour plus ample considération.

M. R. L. BORDEN : Quel effet cela aura-t-il sur les avis d'amendements à ce bill en comité en troisième lecture?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils resteront en suspens jusqu'à ce que le bill revienne.

M. R. L. BORDEN : Il pourrait être entendu entre nous que ces avis resteront en suspens jusqu'à ce que le bill revienne.

M. l'ORATEUR : Les avis une fois donnés n'ont pas besoin d'être répétés.

La motion est adoptée.

### LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

La Chambre en comité sur le bill (n° 145) relatif à la Compagnie du Pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de La Compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec.—(M. Power.)

Article 3.

L'entreprise de la compagnie est déclarée être d'utilité publique pour le Canada.

M. R. L. BORDEN : Sur quoi se fonde-t-on pour déclarer l'entreprise une œuvre d'utilité publique pour le Canada ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce pont traverse le Saint-Laurent en vue de permettre à l'Intercolonial ou au Grand Tronc ou aux autres chemins de fer d'arriver à Québec. Le but est de permettre à la compagnie qui construit le pont d'avoir des aboutissants, c'est-à-dire de courts éperons de voies ferrées reliant au pont les chemins de fer de l'Intercolonial, du Pacifique et du Grand Tronc.

On fait rapport du bill ; il est lu la troisième fois et adopté.

### CHEMIN DE FER DE HAMILTON, GALT ET BERLIN.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Galt et Berlin.—(M. Cowan.)

Article 9.

M. R. L. BORDEN : Vingt-cinq mille dollars par mille paraît être une limite élevée d'obligations pour ce chemin de fer. Le ministre des Finances a-t-il considéré cette particularité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas donné beaucoup d'attention à ces bills dans le comité des chemins de fer. Je pense que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux y a donné son consentement, et s'est assuré que les pouvoirs donnés dans ce cas ne sont pas plus considérables que ceux accordés à d'autres compagnies.

M. R. L. BORDEN : Peut-être l'honorable député qui est chargé du bill voudra-t-il nous dire si le montant par mille pour lequel on autorise l'émission d'obligations a été considéré dans le comité des Chemins de fer. Il me semble que c'est un chiffre bien élevé.

M. COWAN : Ce n'est pas un fort montant pour la construction d'un chemin de fer à travers cette partie du pays. Il y a plusieurs ravins et coulées sur lesquels il faudra construire des ponts ; de plus, la population est dense et l'acquisition du droit de passage coûtera de fortes sommes. Le capital-actions a été réduit à $500,000 pour soixante milles de parcours. En outre, le chemin traverse plusieurs villages et villes.

M. R. L. BORDEN : A combien estime-t-on la dépense ?

M. COWAN : Entre $30,000 et $35,000 par mille, à l'exclusion du matériel roulant.

On fait rapport du bill. Il est lu une troisième fois et adopté.

### COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER VANCOUVER, LITTORAL ET KOOTENAY.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Vancouver, du littoral et de Kootenay.—(M. Macpherson.)

M. R. L. BORDEN : Quelle est la longueur de cette voie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a personne ici pour nous renseigner, et je pense qu'il va falloir que le comité lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Assurément, les honorables députés qui sont chargés des bills devraient montrer assez d'intérêt pour être présents et fournir les renseignements demandés.

M. COWAN : L'honorable député chargé de ce bill-ci m'en a parlé. Il m'a dit qu'il lui était impossible d'être présent, et il m'a demandé de voir à ce que le bill fût présenté en séance du comité. Toutefois, je ne connais rien des détails.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) sera peut-être en mesure de nous renseigner.

M. MORRISON : La proposition de l'honorable ministre me paraît bonne ; le bill devrait être réservé. Je n'étais pas présent à la réunion du comité lorsque le bill fut discuté. Ce chemin de fer va traverser la voie d'une autre compagnie constituée il y a quelques années, et il serait bon que l'honorable député chargé du bill fût présent pour nous dire que ce chemin ne nuira pas à d'autres voies ferrées.

Le MINISTRE DES FINANCES : A moins que mon honorable ami ne soit en mesure de fournir les renseignements demandés, le bill devra être réservé. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, et le comité fait rapport de ses travaux.

## LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER HURON-ERIE ET BUFFALO.

La Chambre en comité sur le bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron-Erié et Buffalo.—(M. Cowan.)

Article 9.

M. R. L. BORDEN : Ce bill autorise la compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Quelle est la longueur du parcours ?

M. COWAN : A peu près cent milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question du chiffre des obligations que la compagnie serait autorisée à émettre a été étudiée avec soin en comité, et les amendements ont été adoptés.

M. COWAN : On se propose de faire double voie. C'est un prolongement du chemin de fer Lac Erié et Détroit, qui fait partie aujourd'hui du réseau du Père-Marquette. On voudrait le mettre sur un aussi bon pied que le réseau du Michigan Central.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE SAINTE-MARIE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 139) relatif à la Compagnie de chemin de fer de la Rivière Sainte-Marie.—(M. Oliver.)

M. BORDEN (Halifax).

Article 4 :

L'article 8 du chapitre 79 des statuts de 1900 est abrogé et remplacé par le suivant :

La compagnie peut émettre des obligations, débentures ou autres valeurs jusqu'à concurrence de quinze mille piastres par mille du chemin de fer et de ses embranchements ; et ces obligations, débentures ou autres valeurs en pourront être émises qu'en proportion de la longueur du chemin de fer alors construite ou dont la construction aura été donnée à l'entreprise.

M. R. L. BORDEN : Quel est le capital-actions de la compagnie ?

M. OLIVER : La compagnie a été organisée il y a quelques années et le capital fixé dans le temps. Je n'ai pas ici l'acte constituant la compagnie et je ne puis dire quel est le capital. Le présent acte ne s'occupe que de prolongements de la ligne préexistante et autorise l'émission d'obligations sur ces prolongements, mais non pas une augmentation du capital-actions.

M. R. L. BORDEN : Cet article couvre tout le parcours et autorise l'émission d'obligations au montant de $15,000 par mille. Je ne dis pas qu'on permet plus que ce qui était déjà permis. J'aurais voulu connaître la longueur totale du chemin et le chiffre du capital-actions, afin que nous eussions quelque idée de la totalité du capital. Je me proposais de signaler ce bill au comité comme leçon de choses. Connaissant les opinions très arrêtées de mon honorable ami d'Alberta en la matière, j'étais persuadé qu'il ne voudrait se charger d'aucun bill autorisant une forte capitalisation. J'espérais avoir un exemple à signaler pour le bénéfice de l'honorable député qui se charge de bills autorisant une capitalisation de $35,000 à $40,000 par mille. Mais l'honorable député ne paraît pas s'être renseigné avec beaucoup de soin à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai ici les statuts de 1900, dont le chapitre 79 se rapporte à ce chemin de fer. Il autorise une capitalisation de $500,000 et l'émission d'obligations au montant de $10,000 par mille. L'article à l'étude porte ce dernier chiffre à $15,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la longueur du chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne le dit pas ici.

M. R. L. BORDEN : Je pensais que l'honorable député d'Alberta pourrait le dire.

M. OLIVER : La partie du chemin déjà construite est, je crois, de trente milles. Le présent bill autorise des prolongements, les deux principaux ayant trente milles chacun.

M. R. L. BORDEN : Ce qui fait soixante milles, avec un capital de $500,000 ?

M. OLIVER : Quatre-vingt-dix milles, en y comprenant les trente milles déjà construits. Ces chiffres ne sont, naturellement,

qu'approximatifs. Mais j'ai parcouru le pays, et je ne pense pas me tromper de beaucoup.

M. R. L. BORDEN : Sans doute que mon honorable ami est persuadé que le capital autorisé n'est pas excessif, ou de nature à entraver la réglementation du tarif ci-après.

M. OLIVER : Comme il s'agit ici d'un chemin de fer à voie étroite, et qu'avec ses embranchements, il ne couvre que quatre-vingt-dix milles, je n'en ai pas examiné le tarif aussi attentivement que s'il se fût agi d'un chemin de fer à voie large.

M. R. L. BORDEN : Les gouttes d'eau font l'océan, comme vous savez. Avec plusieurs lignes courtes réunies, il se peut que le capital total soit un fardeau assez lourd, que nous n'aurions pas voulu mettre sur les épaules du peuple si nous nous étions rendus compte au début du capital-actions de chaque entreprise séparée.

M. OLIVER : Je suis très heureux de voir que l'attitude que j'ai prise est vue d'un aussi bon œil par le chef de l'opposition. Si je suis assuré de l'appui de l'opposition en faveur du principe que j'ai toujours soutenu, je me ferai, de mon côté, un plaisir de prêter l'oreille aux conseils que pourra me donner l'honorable député, et d'accepter toute modification judicieuse du bill qu'il voudra proposer.

M. R. L. BORDEN : Je suis très heureux que pour une fois l'opposition ait mérité l'approbation de mon honorable ami d'Alberta.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dirai en faveur de la compagnie qu'elle fait,suivant moi, une excellente œuvre dans l'Ouest. Elle a établi un système d'irrigation et fait beaucoup de bien de cette manière. Ces embranchements sont précicément des ramifications du chemin de fer dans le territoire irrigué. Une grande partie des terres appartient à la compagnie et le peuplement s'en fait avec rapidité. Je suis convaincu que le montant pour lequel on l'a autorisé à émettre des obligations n'est pas trop élevé, étant donnée l'entreprise qu'elle a en main. Elle fait les travaux virtuellement avec ses propres fonds. Le comité est parfaitement justifiable, qu'il en soit convaincu, d'accorder à la compagnie les pouvoirs qu'elle demande.

M. R. L. BORDEN : Le fait est que cette compagnie est autorisée à émettre des obligations pour un montant bien plus faible que beaucoup de chemins de fer dont nous avons eu à nous occuper ce soir ; et je n'ai pas de raison de croire que nous lui accordons trop de marge. Mais dans chaque cas, ce soir, je me suis informé du chiffre du capital-actions et aussi du coût de construction du chemin, afin de me permettre de juger si oui ou non il était sage d'accorder les pouvoirs qu'on demandait.

L'objection dans le cas de la plupart des demandes de chartes soumises au parlement, c'est que le montant pour lequel on voudrait être autorisé à émettre des obligations est généralement suffisant pour permettre de construire le chemin, abstraction faite du capital-actions. Je ne considère pas que ce principe soit bien bon. A cet égard, je pense que mon honorable ami d'Alberta et moi-même sommes parfaitement d'accord. Je voulais simplement connaître le coût de construction et le capital engagé, afin de pouvoir signaler cette compagnie comme un modèle, par contraste avec d'autres dont nous nous sommes occupés et dont le capital était, semble-t-il, porté à un chiffre très haut.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois, en effet, qu'il a été accordé des chartes autorisant l'émission d'obligations pour un montant trop élevé. Mais, parmi celles de ces compagnies qui réellement se proposaient d'exécuter les travaux, de les compléter, de mettre le chemin en bon état, il n'en est peut-être pas une seule, à ma connaissance, qui n'ait été contrainte de revenir au parlement pour obtenir des pouvoirs plus étendus dans ce sens. A mon avis, c'est un excellent principe que de restreindre la faculté d'émettre des obligations. Mais, comme le disait mon honorable ami, ce chemin de fer est à voie étroite, certaines parties, du moins, le sont ; et les pouvoirs demandés ici ont pour but d'en faire un chemin à voie large. C'est ce qui fut expliqué en comité. Partie du chemin est déjà de la largeur voulue ; et il faudra tout le montant indiqué et même davantage pour faire de tout le chemin un chemin à voie large.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CARDIFF.

La Chambre en comité sur le bill (n° 140) constituant en corporation le Compagnie de chemin de fer de Cardiff.—(M. Oliver.)

Article 3 :

M. R. L. BORDEN : Quelle est la longueur de ce chemin ?

M. OLIVER : A peu près huit milles.

M. R. L. BORDEN : C'est un capital assez élevé pour huit milles.

M. OLIVER : L'avocat chargé du bill a demandé que la disposition suivante relative à la faculté d'émettre des obligations fût biffée ; de sorte que la compagnie ne compte que sur ses propres ressourecs pour construire le chemin.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député considérait-il ce chiffre raisonnable ?

M. OLIVER : Je ne suis pas prêt à en répondre. Le comité a semblé croire que le montant était raisonnable. De fait le président suggéra que le montant fût porté de $200,000 à $250,000 ; ce que l'avocat refusa également, je crois, d'accepter.

M. HYMAN : C'est un cas particulier, dans lequel les promoteurs de l'entreprise ne demandent pas d'être autorisés à émettre des obligations. Ils se proposent de construire le chemin entièrement avec leurs propres capitaux ; pour cette raison le chiffre du capital-actions fut laissé de ce montant.

M. R. L. BORDEN : Le fait se produit si rarement que nous ne devrions pas en dire grand'chose.

M. OLIVER : Dans cette circonstance, j'en suis sûr, j'ai l'approbation du chef de l'opposition.

M. HYMAN : Nous devrions prendre ce bill pour modèle.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NIAGARA, QUEENSTON ET SAINTE-CATHERINE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine.—(M. German.)

Article 4.

M. COWAN : Je désire faire observer à la Chambre que le capital-actions de la présente compagnie a été réduit de $1,000,000 à $250,000. C'est un chemin coûteux à construire, car il va de Sainte-Catherine à Niagara, longe la rivière Niagara jusqu'à Queenston, traversant les ravins; puis il revient, sur le troisième côté du triangle, pour ainsi dire, à la ville de Sainte-Catherine. Les expropriations sont très dispendieuses ; les travaux de construction sur les rives de la Niagara sont aussi dispendieux, et les promoteurs de l'entreprise disent qu'en réduisant le capital-actions à $250,000, on ne les laisse pas en mesure de construire un chemin de première classe en condition parfaite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce qu'en dit le président du comité des chemins de fer? Je suppose que toutes ces raisons ont été données devant le comité?

M. HYMAN : Lorsque le bill fut discuté devant le comité des chemins de fer, les promoteurs furent interrogés au sujet du coût de construction du chemin, et nous jugeâmes, qu'avec la faculté accordée par le bill, d'émettre des obligations, un capital-actions de $250,000 serait bien suffisant. Je pense qu'un capital-actions de $250,000 est tout ce qu'il faut, et la motion de mon honorable ami ne me paraît pas acceptable.

M. COWAN : Alors, je ferais peut-être aussi bien de la retirer.

M. HENDERSON : Je ne vois pas quelle différence cela peut faire que le capital-actions soit de $250,000 ou de $500,000 ; car il n'est pas probable que les promoteurs aient l'intention d'y verser pour un dollar d'actions. D'après le ministre des Chemins de fer, si je l'ai compris, les chemins de fer ne sont pas construits de cette manière. Ils se proposent, sans doute, de construire le chemin au moyen des fonds provenant d'une émission d'obligations ; et il ne me semble pas que ce soit un chemin dispendieux à établir. J'ai demandé à l'auteur du projet si le chemin passerait sur les hauteurs de Queenston ; il m'a répondu que non; qu'il passerait plus bas en revenant vers Sainte-Cathreine. De cette manière les frais de construction seront bien réduits. Je pense que la décision du comité devrait être maintenue.

La motion (de M. Cowan) est rejetée : 9 pour, 34 contre.

On fait rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

## CONSIDERES EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Berlin-Waterloo-Wellesley et Lac-Huron.—(M. Clare.)

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Guelph et Baie Georgienne.—(M. Guthrie.)

Bill (n° 142) relatif à la Compagnie de chemin de fer Elgin et Havelock.—(M. Fowler.)

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Chatham-Wallaceburg et lac Erié.—(M. Stephens.)

Bill (n° 177) relatif à la Compagnie de chemin de fer des Mines du Klondike.—(M. McIsaac.)

Bill (n° 63) relatif à la Compagnie de chemin de fer London-Port-Stanley.—(M. McGugan.)

Bill (n° 144) relatif à la Compagnie de chemin de fer Interprovincial et de la Baie James.—(M. Belcourt.)

## SUBSIDES—LA CONCESSION DE TREADGOLD.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à l'attention du gouvernement une communication qui m'arrive de Dawson-City. Elle parle d'une prétendue déclaration du gouvernement d'après laquelle les conventions Treadgold ne seraient pas en force, et elle affirme que le commissaire de l'Or applique l'article 14 exemptant les concessions particulières de M. Treadgold des droits de représentation. Cela se trouve-t-il couvert par la communication que le ministre suppléant de l'Intérieur, l'honorable

directeur général des Postes, m'a fait remettre cet après-midi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai fait qu'y jeter un coup d'œil et je l'ai remise à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : C'est la deuxième communication se rapportant au même sujet. Ce point se trouvera couvert, j'imagine, par la communication que j'ai reçue de l'honorable ministre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne connais rien de la matière à part ce qui se trouve dans ce document.

BUREAU DE POSTE DE WOODSTOCK, N.B.

M. R. L. BORDEN : Je désire faire observer à l'honorable ministre des Finances, en l'absence du ministre des Travaux publics, que celui-ci a fait erreur, si je ne me trompe, lorsqu'en réponse à ma question cet après-midi, il a dit que l'ordre de la Chambre adopté le 30 mars avait été exécuté. Un ordre de la Chambre demandant certains renseignements au sujet de la salle d'exercices de Woodstock a été exécuté, comme on peut le voir, à la page 385 des Procès-verbaux. Mais ce n'est pas là l'ordre que j'ai signalé à l'attention de l'honorable ministre. L'ordre adopté le 30 mars se lit comme il suit :

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, contrats, devis et correspondance échangés entre le ministre des Travaux publics ou tout autre membre du gouvernement et les entrepreneurs, sous-entrepreneurs et autre personnes au sujet de réparations et de construction d'un mur de soutènement au bureau de poste de la ville de Woodstock, N.-B.

Depuis que j'ai signalé ce fait à l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics, j'ai reçu une lettre disant que les documents ont été produits. Je vois que l'honorable ministre se trompe ; il y a quelque malentendu à ce sujet, car je n'en puis trouver aucune trace.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'appellerai son attention sur les observations de mon honorable ami.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Recensement, $35,000.

M. CLANCY : Je remarque que dans le troisième volume des rapports du recensement, on indique dans des colonnes parallèles le nombre des tableaux en 1891 et 1901. Prenez la première indication de ces tableaux sous la rubrique de "Living Persons," en 1891, il y avait 25 questions, et en 1901, il y en a eu 34. Le ministre veut-il nous dire quelles sont ces questions?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable S. Fisher) : Il faudrait que j'eusse sous la main une copie des tableaux, afin de fournir les renseignements détaillés que demande l'honorable député.

M. CLANCY : Le ministre fait mieux d'en envoyer chercher. Il est très important que nous le sachions.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En attendant les renseignements demandés par l'honorable député (M. Clancy), j'expliquerai brièvement la raison de la diminution du crédit qui sera affecté au recensement pendant le prochain exercice. Cette année le crédit a été de $120,000, et à en juger par les apparences, il ne sera pas complètement employé, mais peu s'en faut. Le crédit, pour le prochain exercice, est de $35,000. Cela s'explique, parce que les travaux de compilation tirent à leur fin. A la fin du présent exercice, ils seront si avancés, autant qu'on peut en juger, qu'il sera possible de diminuer considérablement le personnel. On croit pouvoir terminer complètement la compilation à l'aide du crédit demandé pour l'année prochaine. Ces travaux seront probablement terminés au mois de janvier ; cependant, il restera quelques détails à parfaire.

Je puis maintenant donner à mon honorable ami les éclaircissements qu'il demande. Je crois qu'il désirait savoir quelles questions furent demandées, concernant les habitants, lors du recensement de 1901, et qui n'avaient pas été demandées pendant le dénombrement de 1891. Je trouve dans le livre que l'honorable député lui-même a cité une note qui se trouve au bas de la première page, et qui indique que quatre questions qui furent posées en 1891 ne l'ont pas été en 1901. Or, comme en 1901, il y eut neuf questions de plus qu'en 1891, l'absence de ces quatre questions signifie qu'il y a eu en tout treize questions nouvelles lors du recensement de 1901. On a cherché à connaître le pays ou le lieu de naissance de chaque personne, l'année de la naturalisation, lorsque cette personne n'était pas d'origine anglaise, la race et la nationalité. D'autres questions se rapportaient au métier, à l'occupation et à la profession, au temps pendant lequel une personne avait travaillé à ce métier ou à cette profession et la somme de ses recettes pendant l'année. De plus, au sujet de l'éducation et de la langue, on a demandé, en 1901, de nouvelles questions concernant l'assistance à l'école pendant l'année, la langue parlée, le fait qu'une personne parlait et l'anglais et le français ou l'une de ces deux langues seulement, et la langue maternelle. Je crois avoir donné la liste entière des questions nouvelles.

M. CLANCY : Le tableau indique que 25 questions ont été posées en 1891. Ce que le ministre a lu n'explique pas ce que je cherchais à savoir. Vingt-cinq questions furent posées en 1891, et 34 en 1901. Je voulais savoir si quelques-unes des questions, qui ont été demandées en 1891, ont été laissées

de côté, et dans la négative, quelles ont été les questions nouvelles en 1901?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a laissé de côté quatre questions qui avaient été posées en 1891 : le lieu de la naissance du père et de la mère et l'origine, lorsqu'ils étaient Canadiens-français—on n'a pas posé de questions pour savoir si la personne était Canadienne-française—troisièmement, si la personne avait été sans emploi pendant la semaine qui a précédé le recensement et, quatrièmement, si c'était un patron, le nombre des employés à son service pendant l'année. Au lieu de ces quatre questions, on a cherché à savoir le pays ou le lieu de naissance de chaque personne. Cela n'avait pas été demandé en 1891.

M. CLANCY : J'avais compris que le ministre disait que quatre questions avaient été laissés de côté et que l'une avait été remplacée par une demande de renseignements touchant le lieu de la naissance. Or, cette question est la même que l'une des quatre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, le lieu de la naissance du père et de la mère n'est pas la même chose que le lieu de la naissance de la personne elle-même. La question dont je parle est celle qui a trait au pays ou lieu de naissance de chaque personne et non pas au pays ou lieu de naissance du père ou de la mère de cette personne. On a demandé aussi en quelle année une personne était venue au Canada, lorsqu'elle était née à l'étranger. Cela n'avait pas été demandé en 1891—l'année de la naturalisation d'une personne née à l'étranger, sa race et sa nationalité. Il y avait ensuite des questions se rapportant au métier, à l'occupation ou à la profession de la personne, au temps consacré à ce métier ou à cette occupation, et au revenu pendant l'année. En outre, sous la rubrique de "éducation et langue," des questions nouvelles furent posées sur la durée de la fréquentation de l'école pendant l'année, pour ceux qui étaient en âge de la fréquenter, et sur la langue parlée. On demandait ensuite si la personne parlait et l'anglais et le français, qui sont les deux langues officielles dans ce pays. On vient de me remettre la liste entière des questions qui furent posées en 1891 ainsi que la liste des questions demandées en 1901.

M. CLANCY : J'aurais aimé connaître les questions nouvelles.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour les mentionner, il me faudrait lire la liste entière des questions posées à chaque recensement et comparer ces dernières, de manière à découvrir celles qui ont été demandées lors d'un recensement et qui ont été laissées de côté une autre fois. En 1901, le nombre des questions s'élève à 34 et, en 1891, à 25 seulement. La disposition des questions n'est pas tout à fait la même pour les deux recensements, et il me faudrait prendre les questions une à une pour les comparer, afin de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande. Le résumé que j'ai donné il y a un instant et que j'ai pris dans la préface des rapports du recensement contient à peu près tous les éclaircissements que l'honorable député désire obtenir.

M. CLANCY : Le ministre admettra, j'en suis certain, que le comité devrait obtenir les renseignements que j'ai demandés. Bien que cela puisse entraîner quelque travail, nul plus que le ministre lui-même ne comprendra l'importance de nous fournir ces renseignements. Comme nous ne saurions espérer en finir avec ce crédit ce soir, je conseille au ministre de saisir l'occasion de nous procurer ces éclaircissements. Nous sommes au vendredi soir. La Chambre est presque vide, et cette question est très importante, comme le ministre s'en convaincra. Je crois qu'il serait bon de lui fournir l'occasion d'obtenir ces renseignements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis songer à lever la séance à cette heure. L'occasion est bonne d'examiner ce crédit et de l'adopter. L'honorable député a ses tableaux sous la main depuis longtemps et, s'il avait voulu les examiner, il aurait pu, en les comparant, trouver exactement ce qu'il cherche. Moi-même, en quinze ou vingt minutes, je pourrais faire ce travail, mais je ne crois pas qu'il y ait lieu de m'y livrer dans cette enceinte. Lorsque je considère que les tableaux du recensement de 1891 sont publiés depuis douze ans, et les autres depuis deux ans, il ne me semble guère raisonnable d'exiger que le ministre qui s'occupe de l'adoption de son budget soit requis de se livrer à un pareil travail dans la Chambre des communes. Lors de l'examen d'un pareil crédit, il n'est pas juste, il me semble, de s'attendre que le ministre feuilletera des rapports publiés depuis des années en quête de renseignements que quiconque veut s'en donner la peine peut se procurer en quelques minutes.

M. CLANCY : J'admettrais peut-être avec le ministre qu'on ne doit pas s'attendre que, de son siège, dans la Chambre des communes, il se mette en quête de ces renseignements, ou même de n'importe quel renseignement qu'on lui demande, lorsqu'il s'agit du vote d'un pareil crédit. Pourtant, le ministre admettra, j'en suis certain, que ses subalternes auraient dû faire ce travail, et que s'il ne l'on pas fait, il n'a pas droit, lui, de nous demander de lui voter cette somme. Certes, le ministre ne peut pas exiger que le comité approuve des crédits, impliquant une dépense de milliers de dollars, à moins que nous ne sachions quelle est l'utilité de cette dépense. J'avoue qu'il n'est pas temps pour le ministre de s'asseoir et d'étudier ces tableaux ; cependant, grâce au concours de se employés, il devrait être prêt à nous fournir ces renseignements, et je demande au minis-

tre des Finances (l'honorable M. Fielding), s'il est juste, à la fin de la semaine, d'exiger que nous adoptions d'autres articles du budget et qu'on nous dise que nous avons mauvaise grâce à demander ces questions lorsqu'il y a des documents que nous pouvons consulter. D'ordinaire, le ministre des Finances nous donne les éclaircissements qui lui sont demandés. Il n'exige pas que nous nous mettions en quête des renseignements qu'il devrait nous fournir. C'est au ministre de connaître ces renseignements par l'entremise de ses employés et de les communiquer à la Chambre. Je crois que ma demande n'est pas déplacée. Il y a eu une forte augmentations des dépenses. Si l'argent a été bien employé, on doit en tenir compte au ministre; autrement, le comité a le droit de blâmer ce qui a été fait et d'obtenir des renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets volontiers que nous devrions être prêts à donner ces renseignements. D'un autre côté, l'honorable député conviendra avec moi qu'il se peut que, devant le comité, un député pose des questions auxquelles un ministre n'est pas prêt à répondre au pied levé; et, si celui-ci donne l'assurance qu'il fournira ces renseignements plus tard, le comité devrait se contenter de cette déclaration. Un député qui voudrait pourrait poser une suite de questions qui embarrasseraient le ministre, et auxquelles ce dernier ne pourrait pas répondre à l'improviste. La seule protection du ministre est de donner l'assurance que les renseignements seront communiqués en temps utile, mais je ne crois pas que nous devrions pour cela retarder la dépêche des affaires. Nous aurons l'occasion d'obtenir ces renseignements plus tard et puisque le ministre donne l'assurance qu'ils seront communiqués à la Chambre, je crois que l'honorable député devrait être satisfait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai demandé à l'un de mes employés d'obtenir ces détails, je crois qu'il pourra le faire dans une demi-heure. Dans l'intervalle, l'honorable député peut poser d'autres questions, afin d'expédier la besogne de la Chambre. Je ne demande rien de déraisonnable, en demandant à mon honorable ami d'attendre pendant une demi-heure les renseignements qu'il exige et qu'on est en train de lui procurer.

M. CLANCY: Le ministre sait parfaitement que ce n'est pas la gauche qui retarde l'adoption de ce crédit. Un ministre ne peut pas se plaindre qu'on lui pose des questions auxquelles le comité a le droit d'obtenir une réponse. Je désire dire un mot à mon honorable ami, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding). Il faudrait que je fusse beaucoup plus raisonnable que lui, et je crois qu'il l'est beaucoup, pour me contenter de la proposition qu'il m'a faite. Certes, le ministre n'a pas voulu laisser entendre que les questions qui sont posées ce soir peuvent embarrasser le moindrement le ministre de l'Agriculture. Je serais porté à conclure de ses observations que nous posons des questions embarrassantes. Elles ne le sont pas, à moins que le ministre ne soit pas préparé à y répondre. Autrement, toutes ces questions sont embarrassantes. De fortes sommes d'argent ont été dépensées, et le ministre des Finances, j'en suis certain, n'insistera pas pour que ce crédit soit adopté, à moins qu'on ne nous fournisse tous les renseignements circonstanciés. Le ministre est très occupé. Il peut s'apercevoir que les membres de l'opposition ne peuvent pas être oisifs. Ils ont beaucoup à faire. A titre de vieux parlementaire, le ministre sait que le moment propice pour obtenir ces renseignements, c'est celui où le crédit est à l'étude, alors que le sujet qui nous occupe est encore frais à la mémoire. Fournir ces renseignements plus tard, lorsque nous n'avons pas l'occasion de nous en occuper, est une pratique complètement inutile. Je ne désire pas poser de questions déraisonnables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que l'honorable député ait employé le mot " embarrassantes " dans un autre sens que moi. Ces questions ne sont pas embarrassantes, si on n'exige pas une réponse immédiate. La réponse sera donnée dans un temps raisonnable. Elles sont embarrassantes en ce sens que mon honorable ami insiste pour que le ministre de l'Agriculture réponde à un moment donné. Puisqu'on lui donne l'assurance que ces renseignements lui seront communiqués, je ne m'imagine pas que l'honorable député désire retarder la dépêche des affaires dans l'intervalle.

M. CLANCY : Il est injuste de demander à l'opposition de ne pas insister afin d'obtenir une réponse, lorsque le crédit est à l'étude. Le ministre devrait être prêt à répondre immédiatement et, s'il ne l'est pas, l'opposition ne peut pas être tenue responsable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai appris à mon honorable ami que la réponse serait prête dans une demi-heure, et peut-être dans quelques minutes.

M. CLANCY : " Décès dans les institutions publiques ". Treize questions furent posées en 1891, et 35 en 1901.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami n'a pas lu correctement. En 1891, les " décés dans les institutions publiques " viennent en second lieu et non en premier ; mais, en 1901, ils viennent en troisième lieu. La différence entre les chiffres est celle qui existe entre treize et quinze.

M. CLANCY : Je regrette que le ministre ait jugé à propos de soumettre ce crédit lorsque la Chambre est presque vide. Le ministre n'est pas responsable de cela ; mais il sera responsable, s'il insiste pour faire adopter ce crédit sans que nous obtenions les renseignements. Pourquoi le ministre ne

se présenterait-il pas à la Chambre, à la prochaine séance, prêt à répondre aux questions qu'on pourrait lui poser concernant les tableaux. En agissant ainsi, le ministre épargnerait du temps, j'en suis sûr.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je regrette que l'honorable député n'ait pas demandé le dépôt d'un relevé, car ces questions vont nécessiter des calculs compliqués et faire perdre beaucoup de temps. Si l'honorable député croit que nous désirons cacher la vérité ou refuser les renseignements je me ferai un plaisir de laisser ce crédit de côté et de prendre d'autres articles du budget de mon ministère. Je demande à l'honorable député de me prêter son concours, afin que nous adoptions ces crédits ce soir et que la Chambre fasse quelque besogne. Nous pouvons examiner le crédit relatif aux expositions.

Exposition, $150,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le crédit de $195,000 pour l'exercice courant n'a pas été complètement dépensé. On croyait que l'exposition de la Louisiane, à Saint-Louis, s'ouvrirait en mai de l'année courante. L'ouverture n'aura lieu qu'en 1904. Le crédit se rapportait aussi à l'exposition d'Osaka, au Japon, qui s'est ouverte le premier mars dernier et dont la clôture aura lieu le premier août. Les dépenses de l'exposition d'Osaka ont été payées à même le crédit de l'exercice en cours, sauf une somme relativement minime qu'il faudra dépenser entre le premier juillet et le premier août.

L'exposition de Saint-Louis aura lieu l'an prochain, et je demande $150,000 pour permettre au Canada d'y participer dignement. L'exposition s'ouvrira le premier mai prochain et se continuera jusqu'au premier décembre, de sorte que, l'an prochain, il me faudra demander un crédit qui couvrira une partie des dépenses. Le présent crédit servira à préparer les échantillons et l'espace nécessaire et nous permettra de nous rendre jusqu'au premier juillet 1904. On dit que l'exposition de Saint-Louis sera splendide. Il y a une rivalité continuelle entre Chicago et Saint-Louis, et les citoyens de cette dernière ville s'efforceront d'éclipser la grande exposition colombienne à Chicago en 1904. Les habitants de l'Etat, les citoyens de Saint-Louis, le gouvernement national et un grand nombre d'Etats ont réuni leurs efforts pour contribuer de fortes sommes d'argent, et un prospectus représente que $30,000,000 seront consacrés à cette exposition par la population des Etats-Unis. Dans ces circonstances, je comprends qu'il est très important que le Canada ait un étalage qui lui fasse honneur, parce que cela contribuera à lui créer ou plutôt à lui maintenir une réputation de pays dont les productions sont abondantes, les ressources immenses et l'avenir brillant.

M. CLANCY : Quel sera le coût total ?



Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons dépensé en préparatifs environ $6,000, pris sur l'exercice courant. J'espère que les $150,000 suffiront aux travaux à faire l'an prochain, bien que je ne puisse pas le dire avec certitude avant le printemps prochain, lors de l'ouverture de l'exposition. Si je le juge nécessaire, je demanderai un crédit additionnel ; aujourd'hui, nous espérons pouvoir nous rendre jusqu'au premier juillet 1904 avec les $150,000, et nous croyons qu'il est probable qu'il faudra dépenser $60,000 pendant l'exercice suivant. Disons, $225,000 en tout, en chiffres ronds.

M. CLANCY : Construisons-nous des édifices ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'exposition fournit les édifices. Il est convenu que les échantillons seront classés d'après leur nature, et on refuse de permettre aucune exposition nationale dans un même édifice. Je puis dire qu'à Glasgow, Wolverhampton, Cork, Osaka, nous avons réuni les échantillons dans un seul édifice, faisant de cette manière un étalage plus frappant et plus facile à surveiller à moins de frais. Je crois que c'est la meilleure manière d'étaler nos produits et de faire connaître notre pays. Néanmoins, à Saint-Louis, le plan et le but de l'exposition ne permettent pas d'agir ainsi. Il faut mettre nos échantillons des produits agricoles dans l'édifice de l'agriculture, nos produits horticoles dans le palais de l'horticulture, et ainsi de suite pour toutes les classes de produits. Cependant, nous nous proposons d'y ériger des bureaux à l'usage du commissaire canadien et de son personnel, bureaux qui serviront de lieu de rendez-vous aux visiteurs canadiens et aux personnes qui désireront obtenir des renseignements concernant le Canada. Ce projet entraînera la construction d'un édifice canadien de dimensions modérées.

M. CLANCY : Je suppose que le ministre est en état de dire au comité comment sera employé l'argent qu'il nous demande—tant pour les édifices, tant pour les échantillons et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne nous a pas encore soumis les plans de l'édifice, mais il coûtera probablement $20,000 ou $25,000. L'espace qu'occuperont nos échantillons dans les grands édifices est fourni gratuitement, ainsi que l'emplacement qu'occupera notre propre pavillon. Vu que nos échantillons seront dispersés dans un grand nombre de bâtiments, il faudra un nombreux personnel pour les surveiller, les conserver en bon état et fournir des explications aux visiteurs. S'ils étaient tous réunis dans un seul édifice, nous pourrions nous contenter d'un tiers ou peut-être d'un quart des employés dont nous aurons besoin. Des frais considérables seront faits pour réunir les échantillons. Nous avons cru qu'il était préférable que le gouvernement réunit et prit sous sa surveillance les échan-

tillons des produits naturels—agriculture, horticulture, mines et sylviculture—car il est impossible que les exposants de ces produits disposent un étalage qui nous fasse honneur. C'est la ligne de conduite que nous avons suivie dans toutes les grandes expositions. Ce travail entraîne beaucoup de préparatifs et des frais considérables. Un étalage qui a constamment bien réussi est celui des compartiments frigorifiques dans lesquels nos produits sont exposés à la vue, derrière des vitres, dans toute l'étendue de l'exposition. Cet étalage coûte cher mais il est très frappant et très attrayant, et il a toujours provoqué beaucoup d'attention. Il y a, de plus, les préposés à l'entretien, le transport des échantillons à l'exposition, leur retour au Canada et les frais incidents. L'état estimatif a été préparé en nous basant sur ce qui a eu lieu lors des autres expositions.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire approximativement quel sera le coût des compartiments frigorifiques, quels seront les appointements du personnel et les frais de transport?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsqu'il s'est agit de fixer le montant du crédit, je me suis entendu avec le commissaire de l'exposition sur la somme qui serait requise, et il a fait des calculs approximatifs, comme le comprendra l'honorable député. Je puis dire que les compartiments frigorifiques y compris leur installation, leur transport et leur maintien, coûteront probablement cinq ou six mille dollars. Les appointements et les salaires pendant l'année entière s'élèveront à vingt ou vingt-six mille dollars, en chiffres ronds. Il s'agit des employés canadiens et de ceux qui seront requis temporairement d'un jour à l'autre, comme cela arrive toujours. La réunion des échantillons des quatre classes dont j'ai parlé coûtera au moins $50,000 ou $60,000. Ce qui est une somme minime pour couvrir les travaux de recherche, de réunion et de préparation de ces échantillons. Certains intéressés, au Canada, m'ont demandé de faire à Saint-Louis une exposition de bestiaux. Si nous accédons à leur demande, il faudra ajouter $250,000.

M. CLANCY : Le ministre se propose-t-il de faire une exposition de bestiaux aux frais du pays ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas répondu à cette demande ; mais, même en supposant que l'Etat ne paierait pas les dépenses des exposants, si le Canada fait une exposition de bestiaux, l'administration de cette exposition entraînera une dépense probable de $50,000. Je n'ai pas encore pris de décision, car il y a un obstacle qui s'oppose à une exposition de bestiaux à Saint-Louis. Il fait extrêmement chaud là-bas, en été, et plusieurs de nos meilleurs éleveurs n'aimeraient pas à envoyer leur bétail de choix à Saint-Louis pendant cette saison. Si nous ne pouvons pas obtenir leurs bêtes de choix, il serait inutile de faire une exposition de bétail là-bas.

M. CLANCY : Dans les $60,000 requis pour faire face aux dépenses occasionnées par l'installation des échantillons à Saint-Louis, y a-t-il quelque chose pour les animaux sur pied?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas dans cet article. Il se rapporte au quatre classes—agriculture, horticulture, sylviculture et mines. Il faut réunir ces échantillons de tous les coins du pays. Aujourd'hui, en vertu d'un arrangement spécial, les cultivateurs sèment du grain qui sera envoyé à l'exposition de Saint-Louis. Nous faisons tous nos efforts pour faire une exposition magnifique. Dans le passé, nous avons remporté beaucoup de succès aux diverses expositions, et comme celle-ci est encore plus importante que les précédentes, nous devons faire notre possible pour que notre pays fasse bonne figure.

M. RICHARDSON : Quelle sera la différence entre l'édifice que nous construisons et le pavillon canadien à l'exposition panaméricaine?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'édifice que nous construisons sera bien plus beau. Le pavillon construit à l'exposition panaméricaine coûtait $14,000 ou $15,000. Nous entendons consacrer $25,000, et peut-être plus, à la construction de celui-ci, qui sera beaucoup plus solide. Les ouvriers de Saint-Louis se disposent à exiger des salaires très élevés.

M. RICHARDSON : Il faut espérer que nous aurons un meilleur édifice que celui que nous avions à l'exposition panaméricaine. Au dire d'un grand nombre de visiteurs canadiens, ce dernier était tout à fait indigne de notre grand pays. Même s'il fallait dépenser deux ou trois fois plus, il ne faudrait pas hésiter à le faire, afin d'avoir un édifice convenable. L'emplacement a-t-il été choisi?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, on nous a désigné un emplacement très favorable, peu éloigné des bureaux de l'exposition et très rapproché du Palais de l'agriculture. Notre commissaire s'est rendu sur les lieux et a choisi l'emplacement de concert avec le président de l'exposition.

M. RICHARDSON : C'est un point important. L'emplacement qu'occupait notre pavillon à l'exposition panaméricaine a beaucoup nui à l'apparence de l'édifice lui-même, et il faut espérer que nous occuperons un meilleur emplacement à Saint-Louis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A l'exposition panaméricaine, la construction d'un grand restaurant juste en face et d'un autre bâtiment moins important à côté a beaucoup nui à l'emplacement que nous occupions ; mais il n'était pas ques-

tion de ces édifices, lorsque l'emplacement a été choisi.

M. CLANCY : Je ne crois pas que la gauche soit résolue de s'opposer à un crédit raisonnable qui permettra au Canada d'occuper à cette exposition le rang distingué qu'il occupait aux autres expositions. Ce serait une grande erreur que de trop s'attacher à la question des frais. Je m'unis à mon honorable ami de Grey-sud, pour faire observer que les visiteurs canadiens à l'exposition panaméricaine ont été généralement déçus en voyant l'emplacement qu'occupait notre pavillon et le modèle de celui-ci. En ce qui a trait à l'emplacement, le gouvernement a invoqué une excuse raisonnable en disant qu'il a dû se contenter de ce qu'il a pu obtenir. Cependant, il me fait plaisir d'apprendre que nous serons mieux traités à l'exposition de Saint-Louis. Comme il s'agit de l'exposition panaméricaine, le ministre apprendra peut-être au comité comment s'est terminée cette exposition et ce qu'on a fait des édifices et des accessoires nombreux que nous avions là-bas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a parlé des meubles ; ils ne nous appartenaient pas. Ils avaient été prêtés et étalés par la Canada Furniture Co., qui est un syndicat, si je puis m'exprimer ainsi, des ébénistes ayant ses quartiers généraux à Toronto. Cette compagnie voulait exposer ses meubles et nous les a prêtés à condition que nous en servions dans le pavillon canadien. Ainsi, ils ne nous ont rien coûté, si ce n'est environ $200 qu'il a fallu dépenser à la clôture de l'exposition pour réparer certaines détériorations. Je puis dire que nous nous sommes simplement débarrassés de l'édifice. A la clôture de l'exposition de Buffalo, il a fallu prier, pour ainsi dire, les gens pour qu'ils enlèvent l'édifice des terrains, condition requise dans le contrat que nous avions signé avec le Compagnie de l'exposition. Nous avons vendu les vitres et quelques parties de l'édifice à raison de $622.50, et l'édifice lui-même, à raison de $200 ou $250. L'entrepreneur dût le démolir et l'enlever. Plusieurs de ceux qui avaient construit les autres édifices dûrent payer de fortes sommes pour les faire enlever et remplir les engagements qu'ils avaient pris envers les directeurs de l'exposition, ainsi que nous. Mon honorable ami comprendra qu'il est virtuellement impossible d'obtenir quelque chose pour un édifice lorsqu'il y en a tant qui sont offerts en vente à la fin d'une pareille exposition. A Wolverhampton et à Glasgow, les entrepreneurs qui construisirent nos édifices s'engagèrent à les reprendre à la clôture de l'exposition. De cette façon, nous avons obtenu l'usage de ces bâtiments à meilleur compte. Cependant, il nous a été impossible de faire le même arrangement à Buffalo, bien que je sois convaincu que c'est une excellente affaire.

M. FISHER.

M. BLAIN : Je remarque parmi les articles de dépenses se rapportant à ces expositions que plusieurs achats ont eu lieu dans le pays où se tenaient ces expositions. Ne vaudrait-il pas mieux acheter les meubles et les accessoires au Canada, afin que tout soit, autant que possible, de fabrication canadienne ? Cela favoriserait nos fabricants et contribuerait à provoquer l'attention à l'exposition. Le ministre ne ferait-il pas aussi bien de s'enquérir afin de savoir s'il pourrait faire préparer les plans d'un édifice au Canada et y obtenir des matériaux ? Ainsi, la couverture, qu'elle soit en fer-blanc ou en fer galvanisé, pourrait être fabriquée au Canada, où il y a d'importants fabricants de ces matériaux. Il va sans dire que le bois pourrait être pris au Canada. De plus, on pourrait se procurer ici des tapis, des accessoires et des meubles. Le marché conclu par le ministre avec la Canadian Furniture Co., pour la fourniture des meubles à l'exposition panaméricaine a été, je crois, un excellent marché. Il répondait à tous les besoins au point de vue canadien. Je désirerais obtenir des renseignements sur une source particulière de dépenses faites à l'exposition panaméricaine. Il y a ici une inscription—la Compagnie W. C. Edwards, deux comptoirs en chêne pour les échantillons de grain, $745. Cette somme me parait élevée. Qu'a-t-on fait des comptoirs en question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Permettez-moi de répondre d'abord à la dernière question de l'honorable député. Ces comptoirs se trouvent à la station agronomique en attendant qu'on les transporte à l'exposition de Saint-Louis. Ce sont de grandes structures qui se trouvaient toutes deux dans l'édifice principal à Buffalo. Elles sont en bois dur, poli et d'un beau fini.

M. BLAIN : Ces comptoirs ont-ils été faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un marché a été conclu avant de donner la commande.

M. BLAIN : Le ministre croit-il que ce soit une bonne manière de——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je le crois. Je puis dire que j'ai eu la bonne fortune d'obtenir les services d'une personne qui a remporté de grands succès dans les travaux de décorations dans nos expositions agricoles. Je parle de M. Hay qui était comptable à la station agronomique, mais que je puis appeler un membre permanent du personnel de nos expositions. Depuis cinq ans, à dater de l'exposition de Paris, il s'est occupé de travaux de décorations à l'étalage de nos produits agricoles, dans les diverses expositions. Il a remporté des succès merveilleux dans ce travail. La décoration de notre section de produits agricoles, lors des ex-

positions, attire beaucoup l'attention et provoque l'admiration universelle, et elle nous a valu beaucoup d'éloges. Je puis dire que M. Hay a fait le plan de l'arc de triomphe du Canada, à Londres, lors du Couronnement du Roi, et qu'il a réussi à faire un étalage de céréales et d'autres produits agricoles qui a été l'objet de commentaires flatteurs de la part des millions de personnes qui l'ont vu. Le plan des comptoirs dont parle l'honorable député (M. Blain) a été préparé par M. Hay dans le but de les employer comme ils l'ont été. L'honorable député parle de matériaux canadiens pour nos édifices. Ceux-ci sont construits avec du bois grossier, recouvert de stuc et qui doit être préparé sur les lieux.

Ce bois devant être complètement caché, il n'y a rien à gagner à le prendre au Canada, surtout si l'on considère qu'il en coûterait fort cher pour transporter les matériaux canadiens dans les villes où les expositions ont lieu. Si nous adoptions cette ligne de conduite, nous aurions également des difficultés avec les entrepreneurs. Nous avons cru préférable d'adjuger la construction de ces édifices à l'entreprise et les entrepreneurs eux-mêmes désirent fournir les matériaux, car cela est plus commode pour eux. Même à Buffalo, qui est si près du Canada, nous nous sommes aperçus qu'il nous était impossible de fournir les matériaux. Ainsi, il y a en Canada des maisons qui fabriquent de beaux matériaux pour les couvertures ; mais ces maisons n'ont pas voulu se charger de couvrir notre pavillon à Buffalo pour le prix qu'on exigeait là-bas, loin de là. Je crois qu'elles exigeaient quatre ou cinq fois le prix demandé par nos entrepreneurs. Ces maisons désiraient exposer leurs produits, mais elles ne voulaient pas poser la couverture de notre pavillon. D'ailleurs, cela nous aurait coûté beaucoup plus cher. J'avoue que le projet de l'honorable député est très populaire, et je l'ai entretenu moi-même lors de l'exposition de Buffalo. Mais il n'a pas été jugé praticable.

M. BLAIN : Je ne crois pas que les explications fournies par l'honorable ministre touchant les comptoirs en chêne fournis par W. C. Edwards et Cie, à raison de $745.00 satisferont le comité. Voici mon objection: vous dépensez $745 pour des comptoirs où les céréales seront étalées, et vous les transportez aux diverses expositions, à Buffalo, d'abord, puis à Saint-Louis, et ceux qui visitent ces expositions voient toujours la même chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est qu'une partie de notre étalage.

M. BLAIN : Mais une partie très importante. Voici un crédit de $745 pour des comptoirs où le grain sera étalé. Quel que soit le décorateur que vous ayiez, vous l'envoyez à l'exposition panaméricaine, et il dispose les céréales sur ces comptoirs qui sont décorés d'une certaine manière. Le ministre dit que ces comptoirs sont maintenant à Ottawa en attendant qu'on les transporte à Saint-Louis. Or, l'exposition de Saint-Louis devra ressembler à celle de Buffalo. Je considère que cette dépense est trop forte. Il serait préférable de faire des changements au besoin. Ces comptoirs, peu importe comment ils sont construits, seront en partie dérobés sous les décorations.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'idée de l'honorable député est très juste. Ces comptoirs sont construits de manière à pouvoir être modifiés selon les circonstances. Ils étaient disposés d'une certaine manière à Buffalo. Ils sont en morceaux et on peut leur donner une apparence différente suivant les besoins de l'édifice où ils se trouvent. Je puis dire que notre dessinateur, M. Hay, a préparé les plans des étalages de produits agricoles depuis plusieurs années, et que jamais deux étalages ne se sont ressemblés.

M. BLAIN : Je vois ici un item se rapportant à l'exposition panaméricaine—" James W. Woods, Ottawa, drapeaux pour servir de décorations, $422 ". Je ne trouve pas à redire à cela. Cependant je remarque que, lorsque le ministre a fait vendre ces drapeaux qui n'ont servi que pendant quelque temps, il n'a retiré que $20.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député confond deux item, car nous avons encore ces drapeaux. Nous en avons des centaines.

M. BLAIN : Si cela est exact, le rapport de l'auditeur général est propre à induire en erreur. Je répète que sous l'entête " exposition panaméricaine " se trouve l'item " James W. Woods, Ottawa, drapeaux pour servir de décorations à l'exposition panaméricaine, $422.55." En tournant le feuillet, on trouve " moins les marchandises vendues et les remboursements se rapportant à l'exposition panaméricaine." Je vois un item de $20 pour des drapeaux vendus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques drapeaux ont été endommagés, d'autres étaient vieux. Cependant, je puis affirmer à l'honorable député que probablement 95 pour 100 des drapeaux dont il parle et qui ont été achetés chez M. Woods sont maintenant ici et serviront aux mêmes fins.

M. BLAIN : Je vois un autre item " Consolidated Plate Glass Co., Londres, miroirs, $2,050." L'honorable ministre est probablement en état de nous donner des explications à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela comprend toutes les vitres des châssis de l'édifice. Nous avons acheté cela à Londres et nous l'avons expédié à Buffalo, au lieu d'acheter le tout à ce dernier endroit. Nous les avons revendus après l'exposition et je crois que leur vente a rapporté $622 C'est un écart considérable, mais on ne peut

pas s'attendre à obtenir un prix bien élevé pour des vitres qu'on a enlevé de leurs châssis.

M. CLANCY : Je suppose qu'on ne payait pas de droits sur les marchandises expédiées à Buffalo ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, tant que ces marchandises n'étaient pas vendues.

M. BLAIN : Je vois un autre item à la page D—17 ; William Hutcheson, commissaire, indemnité de résidence, 76 jours à $10 par jour. Le ministre n'a rien à dire de cela?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas. Le commissaire devait habiter Buffalo pendant l'exposition à titre de représentant du Canada. Il était supposé d> vivre sur un pied convenable et je considère qu'une allocation de $10 par jour est très raisonnable.

M. BLAIN : Cela comprend l'indemnité de représentation, je suppose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela lui était payé pour son entretien. Il était libre d'en faire ce qu'il voulait.

M. CLANCY : Etait-il censé recevoir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y avait pas d'allocation spéciale pour les réceptions, mais, connaissant les habitudes de M. Hutcheson, je suis bien certain qu'il a reçu.

M. CLANCY : M. Hutcheson était à Buffalo et M. Scott à Glasgow. N'y a-t-il pas eu des difficultés à propos de l'édifice de Glasgow ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. CLANCY : J'étais sous l'impression que la ville, l'Etat ou certaines personnes avait supporté une partie des frais de la construction.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député doit confondre avec Paris. Il n'y a rien eu de cela à Glasgow ni à Wolverhampton. Nous avons fait tous les travaux nous-mêmes et l'expérience nous a appris qu'il vaut mieux n'avoir rien à faire avec d'autres.

M. CLANCY : Comment sera construit l'édifice de Saint-Louis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons l'intention de demander des soumissions.

M. BLAIN : L'honorable ministre devra-t-il se soumettre à la loi concernant la main-d'œuvre étrangère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que nous avons à nous soumettre aux lois en vigueur à Saint-Louis.

M. BOYD : Durant quels mois l'exposition restera-t-elle ouverte ?



Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Du 1er mai au 1er décembre.

M. BOYD : Je voudrais savoir quelle est l'association d'éleveurs de bestiaux qui a demandé au ministre la subvention qu'il a mentionnée?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes les associations d'eleveurs de l'Ontario se sont réunies, il n'y a pas longtemps, et ont émis un vœu à cet effet ; et je suis informé que les associations des autres provinces ont fait la même chose.

M. BOYD : D'où est venue la protestation que les bestiaux souffriront probablement de la chaleur à Saint-Louis?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune association n'a protesté, mais un certain nombre d'éleveurs m'ont dit que bien qu'ils n'eussent aucune objection à envoyer des bestiaux à l'exposition de Saint-Louis, ils ne se proposaient pas d'y envoyer leurs meilleures bêtes pendant les mois de chaleur.

M. BOYD : Quelques éleveurs seulement ont dit cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BOYD : Vous n'avez pas reçu de protestation de la part de l'association qui a demandé la subvention?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BOYD : Vous vous laissez influencer par les individus contre la demande de l'association?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que la question était pendante et pas encore décidée. Je n'ai pas dit qu'elle avait été décidée. J'ai simplement fait connaître les difficultés en rapport avec l'exposition des bestiaux.

M. BOYD : Je ne vois pas que le refus d'un ou deux éleveurs d'envoyer leurs bestiaux à une exposition telle que doit être celle de Saint-Louis, soit une objection suffisante, à mon avis. Parce que quelques-uns ne veulent pas prendre part à l'exposition, ce n'est pas une raison pour qu'il n'y ait pas d'exposition plus satisfaisante que celle qui a été donnée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'explication de quoi?

M. BOYD : Une explication de la raison pourquoi le ministre ne veut pas donner de réponse à cette association.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit que c'était la raison qui m'avait empêché de donner une réponse. J'ai dit que j'étudiais la question, et je me propose de donner une réponse. J'ai dit aussi que certains éleveurs m'avaient fait savoir qu'ils ne se proposaient pas d'envoyer leurs meilleures bêtes à Saint-Louis

pendant la saison des chaleurs, et pour moi cela a une certaine importance.

M. BOYD : Puis-je demander au ministre quand il nous donnera sa décision?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avant longtemps, j'espère.

M. BOYD: Pourrions-nous exposer à Saint-Louis d'autres choses qui rapporteraient au pays plus de profit qu'une exposition de bestiaux?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que si nous réussissons à faire une bonne exposition de bestiaux, cela sera d'un très grand avantage au pays.

M. CLANCY : Je désire demander au ministre s'il croit que les protestations que ces éleveurs ont fait, implicitement ou autrement, ou si les difficultés qu'ils ont indiquées d'envoyer des animaux de prix à Saint-Louis auraient l'effet, s'ils persistaient dans leurs idées, de compromettre le succès de l'exposition ou d'empêcher le Canada d'y exposer ses meilleurs animaux? Je crois que ce serait une grande erreur pour le Canada de ne pas avoir ses meilleurs bestiaux à cette expositon et qu'il nous faut y envoyer nos meilleurs ou ne pas en envoyer du tout.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. CLANCY : Mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) a dit ce soir, que ce serait une sérieuse affaire si les éleveurs canadiens ne voulaient faire aucun risque. Ce serait manquer de loyauté, pour ainsi dire, que de refuser d'aider au ministre même en courant quelques risques, à faire une bonne exposition canadienne, et une exposition dans laquelle il n'y aurait pas de bestiaux vaudrait bien peu de chose. Mais, d'un autre côté, si l'on court le risque de ne pas faire à Saint-Louis tout ce que le Canada peut faire, ce serait uns grande erreur de prendre part à l'exposition. Je dois avouer que la question est grave, et j'espère que l'honorable ministre réussira ainsi que mon honorable ami de Macdonald le demande, à induire les éleveurs canadiens à l'aider à mettre à exécution ce qui sans doute est le vœu de tout le pays.

M. BLAIN : Je désire demander au ministre de quelle façon a été fait le choix des bestiaux pour les autres expositions, pour l'exposition de Buffalo, par exemple?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le choix a été fait par l'association des éleveurs. Un concours de laiterie a été tenu à l'exposition de Buffalo, et le soin de choisir les vaches qui ont pris part à ce concours a été laissé au commissaire du bétail du ministère de l'Agriculture qui a travaillé en coopération avec l'association des éleveurs, mais la plus grande partie des animaux a été choisie par lui.

M. BLAIN : Si le ministre décide de faire une exposition de bestiaux à Saint-Louis, suivra-t-il la même méthode ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois. Cette méthode a bien réussi auparavant, et je crois que nous devrions continuer à la suivre.

M. BOYD : L'honorable ministre s'est-il informé dans quels mois de l'année l'exposition de bestiaux aura lieu?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons demandé ce renseignement à plusieurs reprises aux autorités de l'exposition, mais nous n'avons pu encore l'obtenir. Je ne crois pas qu'elles aient elles-mêmes pris de décision. Vu les représentations qui ont été faites par l'association des éleveurs, je prends des dispositions pour qu'une délégation de l'association vienne ici pour discuter la question avec moi.

M. BOYD : Je suppose que l'honorable ministre reconnaît l'importance qu'il y a de prendre part à une exposition dans cette partie des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. BOYD : Je suppose que le ministre sait qu'il y a dans le Missouri, dans le Kansas et dans l'Illinois, de grands troupeaux de bestiaux de race. Je ne puis comprendre comment le ministre écouterait, un instant, les objections de quelques éleveurs à l'encontre de la demande de l'association qui représente tous les éleveurs de bétail de race dans le pays. J'espère que le ministre cherche à obtenir des renseignements au sujet des mois pendant lesquels l'exposition des bestiaux sera tenue, et aussi au sujet de la mortalité probable que l'on pourrait attendre ou qui a lieu généralement dans l'état du Missouri, pendant les mois que l'exposition sera tenue.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La mortalité des bestiaux dans l'état, ne serait pas un indice de celle qui pourrait avoir lieu dans l'exposition. Il est facile de comprendre qu'une exposition impose un surcroît de fatigue aux bestiaux, et dans un endroit chaud comme Saint-Louis, cette fatigue serait très grande. Si les éleveurs veulent s'engager à envoyer leurs animaux à Saint-Louis, personne ne sera plus heureux que moi d'y réunir une exposition qui fera honneur au Canada, mais comme l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) le dit, si nous constatons qu'un grand nombre d'éleveurs refusent d'y envoyer leurs meilleures bêtes, ce serait un malheur pour le Canada que d'être représenté par du bétail de deuxième ordre.

M. BOYD : Quels sont les éleveurs qui ont fait des objections ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis donner de noms dans le moment.

M. BOYD : Je crois que ces noms devraient nous être fournis plus tard, afin que l'association des éleveurs qui a demandé une subvention, puisse les connaître. Le moins que le ministre doive à cette association est de lui faire conaître les noms de ceux qui sont opposés à l'exposition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit que des éleveurs s'opposaient à l'exposition. J'ai dit qu'ils m'ont exposé les dangers et les difficultés d'envoyer des bestiaux à Saint-Louis pendant les mois de chaleur, et je doute fort qu'ils consentiraient à y envoyer leurs meilleures bêtes. Je n'oppose pas ces représentations à celles de l'association, mais je les donne seulement comme exemple des difficultés qui peuvent se présenter dans l'exposition des bestiaux, difficultés dont nous devons tenir compte.

M. BOYD : J'avais cru comprendre que c'était l'intention du ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est une idée erronée, parce que j'ai dit catégoriquement que la question était à l'étude.

M. BOYD : L'association devrait connaître ceux qui ont protesté.

M. ROCHE (Marquette) : Si le ministre ne peut pas nous dire dans quels mois l'exposition des bestiaux aura lieu, je ne vois pas comment les éleveurs qui ne sont pas plus renseignés que lui, peuvent faire des objections. Je suis absolument de l'avis du ministre que si c'est l'intention des éleveurs en général de ne pas envoyer leurs meilleurs bestiaux, à l'exposition, il vaudrait mieux n'y prendre aucune part.

Si cette objection vient de quelques éleveurs que ne savent pas encore dans quels mois ils devront envoyer leurs bestiaux à Saint-Louis, elle ne peut venir que d'un petit nombre. Le ministre peut-il nous dire combien ont protesté ? Le ministre devra écouter avec attention les représentations des associations d'éleveurs, tant de l'est que de l'ouest.

M. BENNETT : Qui sera commissaire et secrétaire à Saint-Louis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Hutchison est le commissaire et M. Brodie le secrétaire. M. Burns est secrétaire à Osaka.

M. BENNETT : Il n'y avait pas qu'un seul commissaire à l'exposition à Glasgow ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons encore rien réglé concernant les commissaires honoraires.

M. BENNETT : Je ne sais si, à Glasgow, les commissaires étaient honoraires ou non, mais on les indemnisait généreusement. L'honorable M. Boyer recevait $5 par jour, et le colonel O'Brien aussi. Enverra-t-on des représentants du Canada à Saint-Louis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons encore rien décidé à ce sujet.

M. BENNETT : Le colonel O'Brien est-il employé de quelque façon en rapport avec l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BENNETT : Je crois que le colonel O'Brien a des titres à un emploi. C'est un partisan fidèle du gouvernement et je crois qu'il accepterait d'être envoyé à Saint-Louis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un homme qui a beaucoup de mérite.

M. BENNETT : Sa nomination ne serait qu'une juste récompense des services politiques qu'il rend au gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne considérons pas la question à ce point de vue.

M. BLAIN : Je vois ici quelques noms très familiers. A. N. C. Treadgold a reçu $491 pour intérêt et assurance sur les minerais aurifères qu'il a exposés à Glasgow.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Treadgold avait une collection de pépites du Klondike qu'il nous a offerte, et nous lui avons payé l'intérêt sur sa valeur et l'assurance.

M. BLAIN : Quel est ce M. Treadgold ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député en connaît aussi long que moi à son sujet.

M. BLAIN : Mais je demande le renseignement. J'ai cru qu'il n'était peut-être pas étranger à M. Treadgold de la concession Treadgold.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que c'est la même personne.

M. BLAIN : Sa collection de pépites a-t-elle des rapports avec sa concession ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune.

M. BLAIN : La Banque de Commerce a reçu $1,000 pour une exposition semblable à Wolverhampton ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La Banque de Commerce a une succursale à Dawson, et elle nous a fourni pour cette exposition des pépites et de la poudre d'or, sur la valeur desquelles nous avons payé l'intérêt et l'assurance.

M. BLAIN : M. J. Egan, d'Halifax, a reçu $600 pour dommages causés à son exposition zoologique. Quelle explication avez-vous à donner à ce sujet ? Il semblerait y avoir eu négligence de la part des employés du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces échantillons zoologiques ont été endommagés par l'eau de mer de telle façon pen-

dant leur transport de Paris à Glasgow, qu'ils avaient perdu toute valeur. Nous en étions responsables et nous les avons payés.

M. BLAIN : Comment avait été fait le choix de ces échantillons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le choix en avait été fait d'après l'avis et sous l'autorité du colonel Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BENNETT : Je vois ici d'autres noms très familiers à part celui de M. Treadgold. Il y a la Diamond Baker Lumber Co., de London, qui a reçu $171 pour des boîtes à fruits. De quelle manière ont été faits ces achats ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces achats sont faits aux endroits où l'on peut obtenir les articles aux meilleures conditions. Ceux qui sont dans le commerce de fruits regardent ces boîtes comme excellentes, et nous les avons achetées pour envoyer nos échantillons de fruits.

M. BENNETT : Parmi les autres noms de gens que nous connaissons, nous voyons McPherson et Schell, d'Alexandria, qui ont vendu des boîtes à fromage. Est-ce que ce M. Schell est le député de Glengarry ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne pourrais dire.

M. BENNETT : Peut-être quelques-uns des employés du ministère pourraient le lui dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas au juste quelle est cette personne. Je vois que c'est M. Schell d'Alexandria. Est-ce le député de Glengarry à la Chambre des communes, je ne le sais pas.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il nous informer exactement à la prochaine séance de ce comité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'essaierai.

M. BENNETT : Au cas où ce serait le député de Glengarry, puis-je demander si les autres membres du parlement seront préférés à l'avenir lorsque le gouvernement aura des achats à faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh ! non.

M. BLAIN : Je vois que le colonel Damond a reçu $380 pour avoir décoré et dressé les étalages à l'exposition. Est-ce le même M. Damond que le ministre nous a dit avoir chargé de la décoration des différentes expositions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, c'est M. Hay que j'ai mentionné. Je suppose que dans ce cas-ci M. Damond aura fourni les matériaux, mais je ne le sais pas.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire en quoi consistaient les échantillons de minerais aurifères ? Etaient-ce des pépites ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En grande partie des pépites, mais il y avait aussi un peu de poudre d'or.

M. EARLE : Ces pépites venaient-elles du Yukon ou de la Colombie-Anglaise ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces échantillons venaient du Yukon, mais les autorités provinciales de la Colombie Anglaise nous en avaient aussi fournis.

M. EARLE : Aviez-vous d'autres articles de la Colombie Anglaise?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le Bureau des Mines de la Colombie nous a fourni une collection aurifère considérable. La Colombie nous avait fourni aussi des essences forestières, des grains, des denrées alimentaires et des poissons.

M. CLANCY : Je ne crois pas que ce soit l'usage de payer l'intérêt sur la poussière d'or et les pépites? Je ne crois pas que les banques paient d'intérêt à ceux qui déposent des pépites et de la poussière d'or dans leurs voûtes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh ! oui, la poudre d'or peut être convertie en numéraire en tout temps. Nous avons demandé à la banque de nous prêter cet or tout comme nous lui aurions demandé de nous prêter des fonds ordinaires pour lesquels nous lui aurions payé intérêt.

M. CLANCY : M. Treadgold n'avait-il pas un autre intérêt dans cette exposition ; je crois qu'à cette époque il avait une concession autour de laquelle il avait intérêt à faire de la réclame.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le sais pas. Les pépites appartenaient à M. Treadgold qui nous les a prêtées, et nous lui avons payé l'intérêt de ce prêt.

M. CLANCY : Avait-il une concession dans le Yukon à cette époque?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le sais pas. Je n'ai rien eu à faire avec la concession.

M. CLANCY : Est-ce le même M. Treadgold qui a eu une concession?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que c'est le même. Je le connais personnellement et j'ai toujours pensé qu'il était la personne qui a obtenu les concessions.

M. CLANCY : Il s'occupait à cette époque, je suppose, de lancer son affaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais pas les dates auxquelles M. Treadgold a fait des opérations ou lancé des affaires. Mais, son nom n'a jamais paru sur les pépites qui ont été exposées. Personne parmi ceux qui ont vu les pépites, n'a su qu'elles venaient de lui, ni d'où elles venaient, si ce n'est qu'elles venaient du

Yukon. Les seules indications qu'elles portaient étaient les noms des criques et des mines d'où elles avaient été tirées.

M. CLANCY : A qui appartenaient les mines d'où provenaient ces pépites ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis le dire. Je n'ai pas les noms à la mémoire, et je ne crois pas que nous en ayons la liste. Mais les mines étaient toutes dans le Yukon. Je dois ajouter que c'est le haut-commissaire à Londres qui a fait le marché avec M. Treadgold.

M. CLANCY : Cela ne change en rien les intérêts de M. Treadgold dans l'affaire, que les arrangements aient été faits dans les bureaux du haut-commissaire à Londres ou dans ceux de l'honorable ministre à Ottawa.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais le fait que son nom ne paraissait pas sur les échantillons montre qu'il ne s'en est pas servi pour faire connaître sa concession.

M. CLANCY : Peut-être que l'honorable ministre pourrait se rappeler le nom des placers inscrits sur les échantillons et les noms des propriétaires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'il n'y avait pas de noms de personnes, de claims ou de placers. Les échantillons ne portaient que le nom du creek, tel que Bonanza ou l'Eldorado, mais le nom du propriétaire du placer n'y était pas.

M. CLANCY : L'honorable ministre dit-il que les échantillons portaient le nom de quelques criques ou localités comprises dans la concession Treadgold, d'une façon ou d'une autre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'avoue que je ne sais pas au juste quels sont ces creeks, et je ne puis pas dire exactement de quel endroit venaient ces échantillons, et conséquemment, je ne puis donner les noms des placers d'où ils avaient été tirés. Mais, je crois que quelques-uns des placers les plus riches étaient sur les creeks dont je viens de parler.

M. BLAIN : Est-ce le ministre ou le haut-commissaire qui a décidé de faire cette exposition d'or, et tout a-t-il été réglé par lui en Angleterre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas dire exactement qui a eu le premier l'idée de la chose. Nous discutions le projet d'exposition minière et la question a surgi de savoir où nous pourrions obtenir à un prix raisonnable des échantillons. Autant que je m'en rappelle, il me semble que j'ai reçu une lettre du haut-commissaire disant que cette collection était à Londres, et que nous pourrions l'obtenir à des conditions raisonnables, j'ai répondu au haut-commissaire de faire les arrangements nécessaires pour l'obtenir.



M. BLAIN : Le fait est que M. Treadgold avait sa collection en Angleterre où il l'exhibait afin d'aider à ses spéculations minières, et je suppose qu'il a suggéré à quelque représentant du gouvernement canadien que ce serait une bonne idée de faire exposer cette collection aux dépens du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque l'arrangement a été fait, cet or était en route entre le Yukon et Londres, et n'était pas à Londres. Il y est arrivé après que l'affaire a été conclue.

M. BLAIN : Pendant que les pépites étaient en route, le haut-commissaire a fait un marché avec M. Treadgold par lequel on devait payer à celui-ci $491 pour s'en servir à l'exposition. L'honorable ministre croit-il que c'est un bon moyen de faire une collection d'or du Yukon ? N'aurait-il pas mieux valu qu'il eut réuni lui-même la collection ? Evidemment, M. Treadgold a fait un choix des pépites avec l'idée d'annoncer sa concession, le gouvernement lui a payé $491 pour l'usage de cette collection, et M. Treadgold n'a eu aucune dépense à faire pour l'exposer; il a même fait un profit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Véritablement, cette collection n'a pas été constituée pour l'exposition. Mais, le gouvernement a saisi l'occasion de se procurer une bonne collection de pépites du Yukon et s'est trouvé heureux de l'avoir. Nous avons convenu de payer 5 pour 100 sur la valeur de l'or et l'assurance en plus, et il me semble que le gouvernemet a droit d'être félicité d'avoir pu obtenir une bonne collection de pépites à ce bas prix. Il nous en aurait coûté beaucoup plus de réunir nous-même une collection semblable. Le nom de M. Treadgold n'a pas paru sur les étalages.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'aurait-il pas pu emprunter l'argent sur le crédit du Canada, à un taux aussi bas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : Alors le gouvernement ne peut invoquer la raison d'économie, et ne semble-t-il pas à l'honorable ministre que M. Treadgold s'est servi du gouvernement pour faire connaître ses mines. L'excuse offerte par l'honorable ministre, savoir : que le Canada a accepté la collection parce que, pour en constituer une semblable, il lui aurait fallu dépenser beaucoup d'argent sur lequel il n'aurait qu'à payer l'intérêt, est la dernière raison à offrir dans un cas de ce genre. L'honorable ministre des Finances a déconsidéré le trésor en permettant une telle opération. Il aime à se vanter de ses millions d'excédents, et, cependant, il lui faut arrêter un individu sur la route et lui enlever ses pépites pour notre exposition. Le gouverne-

ment a accepté les pépites de M. Treadgold et lui en a payé l'intérêt, et cela n'a pas été fait dans l'intérêt du Canada, mais pour l'avantage spécial de M. Treadgold et de ses projets.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que c'est parce que je n'ai pas autant d'imagination que mon honorable ami que je ne puis voir comme lui du mal dans ces transactions. Toutes les critiques qu'il en a faites pourraient être justifiées également, si nous nous étions procuré cet or de toute autre personne. Le gouvernement ne garde pas un assortiment de pépites dans ses voûtes. On admettra généralement que les ressources du Canada doivent être représentées à ces expositions. Si nous entreprenons de faire une exposition de minerais aurifères, n'est-il pas désirable que nous ayons des échantillons de l'or des différentes parties du pays, du Yukon, de la Colombie Anglaise et de la Nouvelle-Ecosse ; et comment allons-nous nous les procurer ? Le gouvernement n'en garde pas en stock. Il nous fallait ou les acheter ou les louer, et dans les deux cas nous devons accepter au sujet de l'endroit d'où ils viennent la parole de ceux qui nous les fournissent ; et si dans ce cas le nom de la partie du Canada d'où venait cet or a été inscrit sur les échantillons, où est le mal ? L'honorable député a prétendu que le nom de M. Treadgold était inscrit à l'étalage.

M. CLANCY : Je n'ai jamais dit cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a dit que cette collection avait servi à M. Treadgold à faire connaître sa concession, mais comment cela peut-il être, si le nom de la concession n'était pas écrit sur les étalages ?

M. CLANCY : Je le dirai à l'honorable ministre plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela me semble absolument impossible. Où est le mal de dire que des échantillons d'or viennent de la Colombie Anglaise, du Yukon, ou d'un creek particulier du Canada ? Dans toutes nos expositions minières, le nom de l'endroit d'où a été tiré l'échantillon, est toujours indiqué. La collection de M. Treadgold n'a pas été traitée différemment. Nous l'avons exposée comme preuve de la richesse du Canada et nous y avons mis une étiquette disant de quelle partie du Canada l'or venait. Quant à l'intérêt c'est comme quand nous achetons des souverains d'or, nous avons à payer l'intérêt, et je crois que lorsque le ministre de l'Agriculture a pu obtenir cet or on payait pas plus que 5 pour 100, que c'était là un arrangement juste, raisonnable et honorable. Toute personne raisonnable, même mon honorable ami (M. Clancy) devrait féliciter le ministre de l'Agriculture d'avoir pu faire connaître l'or du Canada à si peu de frais.

M. CLANCY : Je suis à féliciter le ministre de l'Agriculture sur la simplicité avec laquelle il s'est laissé jouer. Je ne lui attribue aucune mauvaise intention. Il a dit ce qui, je n'en ai aucun doute, est la vérité, savoir que ce n'est pas lui qui a fait le marché, mais le haut-commissaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a dit que c'était un bon arrangement.

M. CLANCY : Examinons maintenant l'autre aspect de la question. J'ai dit que M. Treadgold avait fait de la réclame pour sa concession aux frais du Canada lorsque nous avons accepté son or et lui en avons payé l'intérêt. On répond à ce reproche en disant qu'il fallait se procurer des échantillons aurifères quelque part. Mais voyons si c'est M. Treadgold ou le Canada que cette collection a fait connaître. M. Treadgold désirait beaucoup naturellement, appeler l'attention des capitalistes sur ses concessionns—les concessions qu'il avait achetées —non, je m'excuse d'avoir dit qu'il les avait achetées—les concessions qui lui ont été données. M. Treadgold a indiqué lui-même les endroits d'où venaient les pépites—on ne pouvait faire autrement—et il était tout naturel que chacune portât le nom d'un endroit dans les limites de sa concession. Or, l'effet de cet arrangement était de faire connaître l'or de la concession de M. Treadgold aux dépens du pays. De sorte que je ne rétracte pas un seul mot de ce que j'ai dit, savoir que le Canada a payé une somme—pas assez forte pour mettre le pays en banqueroute, je l'avoue car ce n'est que $400—pour l'usage d'échantillons qui ont été exposés à nos frais mais à son avantage. Je crois qu'il aurait été plus juste que M. Treadgold payât quelque chose au Canada pour avoir exposé sa collection. Il va de soi que M. Treadgold n'apportait pas ses échantillons en Angleterre pour faire connaître les mines d'autres personnes, mais pour faire connaître les siennes, et chaque échantillon devait être marqué comme venant de ses concessions. Personne, j'en suis sûr, ne voit mieux que l'honorable ministre des Finances, que non seulement le Canada a fait l'affaire de M. Treadgold en exposant l'or de ses concessions, mais qu'il lui a payé en plus pour ce privilège.

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon point de vue, l'honorable député (M. Clancy) n'a aucune raison de parler ainsi. Les contre-raisons qu'il apporte et l'indication du nom de la localité d'où les échantillons ont été tirés, s'appliquent également à un morceau de pierre, un bloc de houille ou un échantillon de galène-argentifère. Il faut absolument indiquer l'endroit d'où viennent ces articles. C'est ainsi que l'on fait à l'Institut impérial à Londres ; chaque échantillon de minerai canadien porte le nom de l'endroit d'où il vient. Il n'y a aucun doute que les échantillons de M. Treadgold ont été traités de la même manière que les autres échantillons. M. Treadgold était la seule personne

qui pouvait dire d'où ils venaient. C'est à ceux qui fournissent les échantillons que l'on doit naturellement s'adresser, lorsque ce sont des personnes dignes de confiance, pour savoir d'où ils viennent, et nous devons accepter leur parole. Il n'y avait pas plus de mal à mettre sur les échantillons les noms des criques Eldorado ou Bonanza, qu'à marquer un échantillon de galène-argentifère comme venant de Rossland. Je ne connais de cette question, que ce que j'en ai entendu ici ce soir, mais on m'assure que ces échantillons ne portaient pas le nom de M. Treadgold, ni d'aucun de ses associés dans sa concession.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) peut-il dire qu'outre le nom de l'endroit où ces pépites avaient été prises, il n'y avait pas aussi celui de la concession Treadgold.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà dit que je ne connais de cette question que ce que j'en ai entendu dire ici se soir, et je suppose que la plupart des membres du comité sont dans la même condition que moi. Je dis, d'après les renseignements qui nous sont fournis par le ministre de l'Agriculture que le nom de la concession de M. Treadgold ou ses projets n'apparaissaient aucune part, et quê les échantillons ne portaient que le nom de l'endroit où ils avaient été pris, comme on fait pour tous les autres étalages de minéraux. On aurait tout autant le droit de dire qu'on veut favoriser les projets d'un spéculateur de Rossland, C.A., parce qu'un échantillon de minerai porterait l'étiquette de Rossland. La prétention est absurde.

M. CLANCY : Il arrive très souvent dans les expositions que des individus ou des compagnies exposent en leur propre nom. Nous avons vu cela à l'exposition panaméricaine, et nous le voyons à toutes les expositions. Il est parfaitement juste que ceux qui exposent profitent de l'exposition pour avancer leurs affaires. Mais quelqu'un peut-il supposer que M. Treadgold qui voulait mettre ces concessions sur le marché anglais, aurait mis sur ces échantillons d'autres noms de placers que ceux compris dans sa concession. Il est possible que mon honorable ami se fasse jouer d'une autre manière, mais dans le cas présent il lui est facile de voir que c'est le Canada qui a été joué. Je veux faire voir la différence qu'il y a entre des échantillons d'or ou des échantillons de charbon ou autres minéraux. Le gouvernement a accepté de M. Treadgold une collection qu'il avait constitué en vue de faire connaître et placer sa concession sur le marché, et étiquetée en conséquence, et le Canada en a payé l'intérêt. La somme est petite, mais tout de même M. Treadgold l'a reçue tout en se servant du Canada pour arriver à ses fins.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admettrai, pour les besoins de la discussion, que chaque échantillon de la collection de M. Treadgold portait le nom d'un placer situé dans les limites de sa concession. Mais cela ne fait aucune différence. La même règle était suivie à l'égard des autres échantillons. La seule différence entre des échantillons d'or et des échantillons d'autres minéraux, est que l'or est un article qui a de la valeur sur lequel il faut payer intérêt, tandis que les propriétaires de charbon et autres articles de moins de valeur nous offrent leurs échantillons gratuitement.

M. CLANCY : Oui, mais l'honorable ministre faisait de la réclame pour la concession particulière de M. Treadgold aux détriment des autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors si un propriétaire de mines de la Colombie, M. Dunsmuir, disons, ou un autre fournissait un échantillon qui porterait le nom du placer où il a été pris, ce serait faire de la réclame en faveur des mines de cette personne aux dépens du Canada? La seule différence, je le répète, est que l'or est un article de valeur, comme les souverains d'or, et vous ne pouvez l'avoir qu'en payant un intérêt.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il dit combien il avait payé à mon concitoyen, M. Egan, pour sa collection?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député n'était pas dans la Chambre lorsque j'ai donné ces explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les oiseaux ont été endommagés.

M. R. L. BORDEN : Mais, M. Egan doit avoir reçu un intérêt parce que sa collection avait de la valeur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais pas une valeur commerciale comme celle de l'or.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) prétend-il que la somme que nous avons payée à M. Egan n'est pas assez élevée.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'elle était juste. Quelle était la valeur de la collection de M. Egan ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La collection avait été envoyée à Paris, et bien qu'elle eut été un peu endommagée là, elle a été rafraîchie et envoyée à Glasgow, mais a reçu tant d'avaries dans la traversée qu'elle n'a pu être utilisée.

M. BENNETT : Il y a une consolation dans cette affaire, c'est que si M. Treadgold a pu faire connaître ses concessions aux dépens du Canada, cela n'a pas coûté aussi cher qu'une autre exploitation fameuse du Yukon. Les honorables députés se rappellent que lorsque le fameux projet Mackenzie et Mann, pour l'exploitation du Yukon, fut lancé en Angleterre, le pays fut mis à contribution pour l'exposer au peuple anglais, en faisant

faire des conférences par M. Ogilvie, qui était payé par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. Ogilvie était à l'emploi du Canada longtemps avant que le gouvernement actuel arrive au pouvoir. Il a toujours été considéré comme un fonctionnaire de grande honorabilité et de première capacité, et je ne crois pas qu'il aurait rien fait de contraire à son devoir. Je ne puis contredire l'assertion de mon honorable ami, car il connaît peut-être des faits que je ne connais pas, mais je ne crois pas que M. Ogilvie aurait jamais rien fait d'incompatible avec ses devoirs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette collection n'était pas la seule ; il y en avait d'autres qui ont été traités de la même manière. La Banque du Commerce avait une grande collection d'or à Glasgow et à Wolverhampton. D'autres que M. Treadgold ont reçu les mêmes avantages d'exposer leurs collections. Mais il n'y avait rien qui ressemblât à une publicité commerciale. Tous les échantillons de minéraux, que ce soit de l'or ou autre chose, sont étiquetés et portent le nom de l'endroit où ils ont été pris. Nous nous procurons les meilleurs échantillons possibles de minéraux du Canada, et nous y apposons une étiquette donnant le nom de l'endroit d'où ils viennent tout comme il a été fait pour cette collection. C'est la seule publicité qui a été faite et on ne peut pas dire que c'en est une dans le sens du mot.

M. ROCHE (Marquette) : M. Treadgold aurait-il exposé sa collection si le gouvernement ne l'avait pas exposé lui-même ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Il l'envoyait à Londres dans le but de la vendre, aussitôt que l'exposition fut terminée. M. Treadgold l'a fait fondre et vendit l'or.

M. BOYD : Le crédit le plus important que le ministre nous demande dans le moment, est celui pour l'exposition de Saint-Louis, et la partie la plus importante de l'exposition est celle des bestiaux. En conséquence le ministre devrait pouvoir nous donner les noms de ceux qui ne veulent pas y exposer leurs animaux, et le ministre dit que la question pour cela est en suspens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas pour cette raison que la question n'a pas encore été décidée.

M. BOYD : Je crois que le comité devrait lever la séance en attendant que la question soit décidée, et réserver cet item. Dans tous les cas, je m'adresse à l'honorable ministre des Finances et je proteste contre la manière dont il oblige la Chambre à continuer la séance, lorsqu'un si grand nombre de ses membres sont absents. Je m'adresse à lui parce qu'il vient d'une partie du pays dont les représentants sont obligés de rester ici durant toute la session, tandis que ceux qui restent plus près partent tous les vendredis soir. A la séance du soir, le vendredi, il ne reste plus virtuellement de représentants de la province de Québec dans la Chambre, et il en manque un très grand nombre d'Ontario. Il n'y a que deux représentants de Québec ce soir dans la Chambre, et à partir de quatre heures de l'après-midi le vendredi, c'est à peine s'il reste le nombre voulu de députés pour siéger. S'il n'en dépendait que des députés de l'autre côté de la Chambre nous n'aurions pas de quorum.

A toutes les séances du vendredi soir, ces questions reviennent en discussion, et il n'y a que les députés de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise qui fassent acte de présence ici. S'il nous était aussi facile de nous absenter de la capitale que la chose l'est à nos collègues des autres provinces, il n'y aurait pas de quorum dans la Chambre. Au début de la session, j'ai dû élever la voix contre le délai apporté à la convocation des Chambres, cette année. Voilà le mois de juin fort avancé ; or, il est question, paraît-il, de nous faire siéger trois fois par jour dans une semaine d'ici, et de commencer les séances à dix heures de la matinée. Nous n'avons pas encore abordé l'étude des principales mesures de la session. On le sait, les mesures les plus importantes qui devaient venir en discussion sont le bill du Grand Tronc-Pacifique et le projet de loi portant remaniement de la carte électorale du pays et nouvelle délimitation des collèges électoraux. On n'a pas encore présenté ces deux mesures. On n'a pas encore entamé la discussion du budget de deux grands ministères, celui des Chemins de fer et Canaux et celui de l'Intérieur. En pareilles circonstanes, m'adressant au leader de la Chambre, le ministre des Finances, qui représente ici un des districts éloignés, je le prierai de dire à ses partisans : " Fort bien, messieurs, si vous tenez à réintégrer vos domiciles, le vendredi, dans la matinée ou dans la soirée, nous lèverons la séance à six heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais me ranger à l'avis exprimé par l'honorable député, en terminant son discours, bien que, je l'avoue, sa thèse ait beaucoup de bon. Il n'a certainement pas droit de faire la leçon aux députés de la province de Québec, la province d'Ontario compte, de chaque côté de la Chambre, un plus grand nombre de députés que la province de Québec, et cependant, qu'on fasse le dénombrement des membres d'Ontario présents, et l'on constatera qu'ils ne l'emportent pas, toute proportion gardée, sur ceux de Québec.

L'honorable député ne saurait donc, à bon droit, jeter la pierre à la province de Québec, relativement au nombre des absents. Il y a toujours quelques fidèles tories et quelques bons libéraux présents, qui vaquent aux affaires de la Chambre. Toutefois, je tombe d'accord avec l'honorable député, relativement à l'absence des députés,

non seulement le vendredi soir, mais quelquefois, dans la soirée des autres jours. D'ailleurs, le lundi, la situation n'est guère meilleure que le vendredi. Cependant, cela ne nous autorise nullement à rester oisifs le vendredi soir. Il n'y a guère que trois ou quatre jours de la semaine où la députation soit au complet dans cette Chambre, et s'il faut n'expédier de besogne que ces jous-là, nous serons encore ici au mois d'octobre. Quant aux trois séances par jour, je dois dire à l'honorable député, que je ne sache pas que le cabinet ait encore rien décidé à ce sujet, mais je l'avoue, mieux vaudrait siéger trois fois par jour que d'ajourner la Chambre le vendredi. Quant aux mesures ministérielles, les honorables députés en conviendront, jamais par le passé, gouvernement n'a fait plus diligence, pour les préparer et les soumettre à la Chambre. Depuis le commencement de la session, la Chambre a toujours eu amplement de besogne à expédier. L'honorable député se plaint de ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre de l'Intérieur n'ont encore rien demandé, tandis que, d'autre part, on nous reproche de trop demander. Quand le gouvernement soumet les crédits budgétaires, on lui demande de mettre les projets de loi à l'étude, et lorsqu'il veut aborder l'étude des projets de loi, on s'écrie que c'est par peur de l'opposition qu'il ne propose point l'étude du budget, et force nous est de délibérer les bills. Plaire à ces messieurs n'est chose guère facile. On trouve matière à censurer dans tout ce que nous faisons. L'honorable député vient, comme moi, des provinces reculées du pays et comme moi, il fait partie de cette fidèle petite phalange qui reste sur la brèche ici nuit et jour ; or, je lui demande si le meilleur moyen de punir les absents, ne serait pas de demeurer ici et d'expédier la besogne ; de la sorte, ils seraient privés de l'avantage de prendre part aux débats. Badinage à part, l'honorable député, à coup sûr, ne prétend pas sérieusement qu'il faille suspendre l'étude de cet article, tout simplement parce qu'il a mal interprété le sens d'une observation du ministre de l'Agriculture.

M. TALBOT : Le député de Macdonald (M. Boyd) reproche aux députés de Québec leur absence, le vendredi soir, et il ajoute que s'il demeure ici, c'est qu'il y est forcé. Il n'est donc pas en lieu de censurer ses collègues, qui ont la facilité de s'absenter.

M. SUTHERLAND (Essex) : Depuis quelques semaines, le député de Macdonald (M. Boyd) a presque toujours été absent de la Chambre et on ignore ce qui peut l'appeler au dehors ; n'est-il pas singulier qu'un député qui se permet une absence de deux semaines, s'arroge le droit de faire la leçon à ses collègues?

M. BOYD : Je n'ai été absent ni deux semaines, ni une semaine. Ce que j'ai affirmé est exact et c'est à bon droit que j'ai signalé cet abus. Le ministre des Finances n'a rien proposé qui soit de nature à apporter quelque remède à la situation de notre besogne parlementaire. Les trois mesures ministérielles les plus importantes annoncées par le cabinet ne sont pas encore venues en délibération, malgré l'heure tardive de la convocation du parlement. Puisqu'il y a tant de députés absents, on ne doit pas exiger de ceux qui font acte de présence qu'ils demeurent ici jusqu'à une heure avancée de la nuit.

M. COWAN : Vous êtes habitué aux veilles prolongées.

M. BOYD : Je le répète, on ne devrait pas nous forcer à siéger le vendredi soir, et à prolonger nos travaux jusqu'au chant du coq.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député se trompe d'auditoire. Au lieu de chapitrer les députés présents, c'est aux absents qu'il devrait s'adresser pour leur faire la leçon.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas lieu de faire pareil reproche à l'honorable député, car c'est ainsi que les choses se passent à l'église. Ce sont les fidèles présents qui se font chapitrer.

M. COWAN : Vous n'insinuez pas, sans doute, que le député de Macdonald appartient à cette congrégation ?

M. BLAIN : Page D-26 du rapport de l'auditeur général, figure cet item-ci :

Alex. Carder, Winnipeg, échantillons d'oiseaux et de têtes pour usages décoratifs, $1,015.

Le ministre pourrait-il nous donner quelques éclaircissements sur le choix de ces échantillons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le choix de ces échantillons s'est fait d'après le mode même suivi pour la collection Egan préparée pour l'exposition de Paris, et de cette dernière ville on les a envoyés à Glasgow. Ils se trouvent maintenant au bureau du haut-commissaire.

M. BLAIN : Le ministre affirme que cette collection d'oiseaux et de têtes, ainsi que celle préparée à Halifax, ont figuré à ces deux expositions européennes. Je ne saurais approuver le système adopté pour l'exposition de ces collections du Canada. Le ministre devrait nous renseigner sur les catégories d'articles qui ont figuré aux deux expositions européennes et nous dire s'il se propose de suivre le même mode pour l'exposition de Saint-Louis. Dans l'affirmative, tous ceux qui visiteront l'exposition des articles du Canada croiront que nous n'avons qu'un unique assortiment d'échantillons et que nous faisons figurer cette collection à toutes les expositions, à la façon des femmes qui exposent leurs couvre-lits piqués, aux foires d'automne. Si le ministre tient à faire un

étalage qui fasse honneur au pays, à l'exposition de Saint-Louis, il doit se garder de choisir ses échantillons à même d'anciennes collections, mais plutôt faire choix de nouveaux échantillons, quand ce serait à plus chers deniers. N'en déplaise au ministre, m'est avis que le gouvernement pourrait utilement s'entendre avec les fabricants pour construire, à grands frais, un édifice, qui serait exclusivement affecté à l'étalage des articles du pays. Le ministre devrait nous déclarer ici que toutes les fournitures se rattachant à l'exposition de Saint-Louis, que le gouvernement devra acheter, seront de provenance canadienne. En outre, plutôt que d'acheter ces fournitures, à même les deniers publics du Canada, disons d'un M. Treadgold, qui demeure en Europe, que le gouvernement fasse ces achats chez des Canadiens.

En parcourant la liste des dépenses se rattachant à l'exposition de Paris, je remarque qu'on a acheté en Angleterre pour des milliers de dollars valant de fournitures destinées à l'installation de l'édifice canadien, Jamais plus favorable occasion ne saurait se présenter pour étaler des outils de provenance canadienne, quand bien même le transport de ces articles nécessiterait des frais élevés.

Dans cet édifice, s'il est canadien, figureraient des bardeaux canadiens pour le toit, des planches de revêtement, des meubles et même du matériel d'imprimerie de provenance canadiennes. Tout cela représenterait le Canada et prouverait aux visiteurs ce que nous pouvons faire en fait d'industrie. Le ministre dit qu'il consultera l'association des exportateurs de bétail sur pied, au sujet de cette exposition des bestiaux ; or, il pourrait fort bien se consulter aussi avec d'autres sociétés représentatives au sujet d'autres échantillons. Outre l'économie qui en résulterait, le Canada y gagnerait beaucoup, et ferait bien meilleure figure.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On érigera à Saint-Louis un vaste édifice industriel où tous les articles fabriqués seront étalés d'après les règlements établis, et ainsi le pavillon canadien sera aménagé et meublé de façon à mettre en relief les produits du Canada. Ainsi, il n'y a pas lieu de transporter à Saint-Louis des clous fabriqués au Canada, pour les utiliser dans la construction de cet édifice, puisqu'ils ne pourraient figurer à titre d'échantillons. S'il m'est possible d'en acheter à Saint-Louis au tiers du prix payé ici, ce serait insensé d'en importer du pays. Sans doute, nous aurons, j'espère, un magnifique étalage de clous de provenance canadienne.

M. BLAIN : Si l'honorable ministre se propose de faire un étalage de clous canadiens, il pourrait fort bien en utiliser dans la construction du pavillon canadien. A mon sens, tous les articles qui entrent dans la construction de l'édifice canadien à Saint-Louis devraient être de provenance canadienne. Il serait dans l'intérêt du Canada, que les employés attachés à ce pavillon pussent dire aux visiteurs qu'il n'entre dans la construction de cet edifice que des produits ou des fabrications du Canada ; ce serait un légitime sujet d'orgueil pour nos matériaux et pour nos amis qui visiteraient l'exposition. Le ministre ne saurait dire que par le passé, cet usage ait été en vogue, puisqu'à l'exposition universelle de Paris, on a acheté pour des milliers de dollars valant de meubles fabriqués à l'étranger. Il figure dans cette comptabilité un article de $1,000 pour tapis fabriqués ailleurs qu'au Canada.

M. ROCHE : Est-ce que l'étalage du Manitoba à l'exposition panaméricaine se fera en partie, aux frais du gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Faciliter les installations des étalages provinciaux, par l'entremise de notre commissaire, voilà à quoi se borne notre rôle. Sauf les échantillions destinés à la décoration de l'èdifice canadien, le gouvernement fédéral n'a pas fait d'étalage spécial à l'exposition panaméricaine.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il fait quelques observations sur les avantages que peut retirer le Canada de ces expositions et surtout de l'exposition du Japon, qu'il a eu le plaisir de visiter, ce qui nous a privés de sa présence ici, les premiers mois de la session ? La Chambre prêterait une oreille attentive aux renseignements qu'il pourrait nous donner à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ne serait-il pas fâcheux de priver les députés absents des fruits de cette conférence ?

M. R. L. BORDEN : Ce serait peut-être le juste châtiment de leur absence.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est la première fois qu'on me demande des renseignements au sujet de cette exposition. A cette heure avancée de la nuit, je serai bref.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre veut s'étendre longuement sur ce sujet, il serait préférable de remettre la chose à plus tard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est peut-être la seule occasion favorable qui me soit donnée, et la Chambre me pardonnera si je la retiens un peu plus longtemps, pour lui dire ce que je pense des espérances que nous pouvons concevoir au sujet du développement de nos relations commerciales avec le Japon. Si nous avons pris part à cette exposition, c'est sur moi qu'en rejaillit la responsabilité. Depuis nombre d'années, j'avais fait des études spéciales sur l'Orient et sur le commerce transpacifique. Je comprenais que, dans un avenir rapproché, il se produirait un énorme développement commercial entre ce continent et l'Asie. Imbu de cette croyance, j'ai étudié le progrès des nations de l'autre côté

du Pacifique, et à mon avis, si l'on en juge d'après l'énorme développement du Japon durant les soixante années écoulées, tout donne à croire qu'il s'établira un magnifique mouvement commercial entre le littoral occidental de ce continent et même l'est du pays, et l'Orient ; surtout l'empire du Japon Le Japon est un pays à population fort dense, de 40,000,000 d'habitants massés dans une région qui peut à peine les nourrir même dans les conditions les plus primitives.

Voilà que ce pays ouvre ses portes aux étrangers, et l'évolution industrielle prend d'énormes proportions. Jusqu'aujourd'hui, on s'était borné aux industries dites domestiques, à la fabrication à domicile ou dans de petites boutiques. Voilà qu'aujourd'hui on établit d'immenses fabriques et usines sur toute l'étendue du pays, à la façon des nations de l'occident, et par conséquent, les populations qui s'étaient jusqu'ici livrées à la production des articles d'alimentation affluent vers le centres indutriels. Ainsi, la ville d'Osaka, où s'est tenue l'exposition a vu, dans les quatre années dernières, sa population passer de 700,000 individus, à 1,000,000. Dans la dernière période décennale, la population de Tokio, de 700,000 ou 800,000 âmes qu'elle était, s'est élevée à 1,500,000. La population du Japon, durant la même période, s'est augmentée de 5,000,000 d'âmes. Il en résulte que le peuple japonais ne peut plus se nourrir ; et comme le besoin d'une alimentation plus abondante et plus saine se fait sentir, force lui est bien de s'adresser au dehors pour l'obtenir. Jusqu'aujourd'hui, les Etats-Unis ont virtuellement accaparé ce marché. De fait, ce n'est pas encore un marché fort considérable ; il n'y a pas encore eu de demande bien extraordinaire pour les articles d'alimentation de l'étranger ; mais voilà que cette demande accuse une augmentation sensible, et à mon avis il importait au Canada de faire son entrée sur ce marché, au début même de son développement, afin de voir dans quelle mesure il nous est possible de concurrencer les Etats-Unis. J'ai donc fait ressortir aux yeux de mes collègues, l'importance de prendre part à l'exposition du Japon ; et je le constate avec plaisir, le résultat de cette exposition et les observations qu'il m'a été donné de faire sur place ont confirmé la justesse de mes prévisions. Il importait de faire figurer à cette exposition les articles qui, en toute probabilité, pourraient s'écouler sur le marché japonais. Les farines constituent un des principaux articles de commerce entre le Japon et l'Amérique. Jusqu'ici, ce sont les farines de l'Oregon ou de l'Etat de Washington qui ont eu la vogue sur ce marché. Elles sont inférieures à nos farines canadiennes, non seulement par la qualité, mais pour la force propre à la panification, et j'en étais convaincu d'avance, quand on aurait vu le pain fabriqué avec la farine canadienne, et quand on aurait compris qu'un baril de farine canadienne fournit une quantité de pains supérieure à celle provenant d'un baril de farine américaine, provenant des Etats de la côte du Pacifique aux Etats-Unis, on serait bien aise d'obtenir nos farines canadiennes.

M. BORDEN (Halifax) : On a sans doute fait des essais, à l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a nombre d'années que nous en faisons. C'est un fait acquis de vieille date que la farine canadienne contient une proportion de gluten supérieure à celle des autres farines du monde entier, surtout à celle des farines fabriquées à même les blés mous produits aux Etats-Unis.

Sachant cela, j'avais prié M. Hutchison, qui est lui-même un minotier fort expérimenté, de faire faire des expérimentations comparatives des farines de provenance canadienne et de celles venant des Etats-Unis. Le résultat de ces essais fut si concluant que nous restâmes convaincus qu'un étalage spécial de nos diverses qualités de farines canadiennes à l'exposition d'Osaka donnerait de bons résultats. Nous prîmes donc des mesures pour envoyer non seulement des échantillons de farines, mais encore des appareils de boulangerie, et sur le terrain même de l'exposition, ces appareils ont fonctionné. Le résultat a été un des succès les plus énormes de l'exposition. C'était à qui se procurerait des échantillons de ce pain. Des hôtels et des restaurants d'Osoka il nous vint des commandes, et l'on s'engagea à prendre tout le pain que nous pourrions leur fournir. Nous leur donnâmes, à condition qu'il fût indiqué sur les menus de ces hôtels que c'était du pain canadien fabriqué avec de la farine de même provenance. Nous leur fournîmes un pain de qualité supérieure à tout ce qu'ils avaient jamais vu. Comme résultat, nous reçumes toute une avalanche de commandes de farine canadienne, et j'apprends avec plaisir que deux de nos grandes compagnies de minoterie ont décidé d'envoyer des agents spéciaux au Japon. Ici, je dois faire une observation : C'est que le Canada ne surait bénficier de cette œuvre et de ces dépenses, si les exploitants de cette industrie nationale ne font pas les sacrifices voulus pour pousser activement leur commerce, surtout en présence des énergiques efforts déployés par leurs rivaux des Etats-Unis. En confirmation de ce que j'avance, je dois dire qu'il a paru dans certains journaux des Etats-Unis, des lettres venant de citoyens américains établis au Japon et reprochant au gouvernement des Etats-Unis d'avoir laissé le Canada s'affermir comme il l'a fait et devancer les Etats-Unis à l'exposition d'Osaka. J'ai été très flatté des résultats de cette exposition. Comme résultat direct de cette exposiion, il existe actuellement, non seulement pour nos cultivateurs et nos minotiers de l'ouest, mais encore pour ceux des provinces de l'est, un marché pour un énorme commerce de farines, et ce marché existe non seulement

au Japon, mais en Chine et dans tout l'Orient ; car il est venu à Osaka des visiteurs de Chine, de Hong Kong, de Manille, de l'établissement du Détroit et de Singapore, qui tous ont subi l'attraction de notre étalage canadien et ont été émerveillés de la supériorité de nos installations. Le jour même de mon départ du Japon, le 1er mai dernier, il vint d'Osaka à Yokahama un messager spécial, chargé de présenter à M. Hutchison, qui m'accompagnait, une médaille à titre de témoignage des installations artistiques et tout à fait supérieures de notre étalage canadien. Cette médaille a été décernée, d'une voix unanime, à notre étalage canadien par le comité général chargé de la distribution des récompenses aux exposants, et cette médaille figure aujourd'hui au ministère, comme trophée de notre victoire. Voilà pour notre étalage de farines. Ce n'est, toutefois, qu'une partie de notre exposition. En outre, le Japon offre un excellent marché à nos bois et à tous les produits de l'industrie forestière. Le Japon lui-même est un pays bien boisé, mais la demande de bois s'y accentue et ses forêts commencent à s'épuiser. J'ai été fort vexé, je l'avoue, de voir qu'on vendait du bois canadien d'excellente qualité à titre de pin de l'Orégon. Les visiteurs croyaient réellement que ce bois venait des Etats-Unis et les détaillants étaient des marchands de Seattle, de Takoma et de Portland, et à peine s'y trouvait-il quelques marchands de Victoria et de Vancouver. Si nos marchands de bois de l'ouest veulent se donner la peine de pousser activement leurs produits sur ce marché, il y trouveront ample occasion d'y faire un commerce considérable et rémunérateur. Entre autre échantillons, figurait une petite collection d'articles d'ébénisterie.

A l'époque où nous nous occupions de l'installation de nos collections, le consul général du Japon nous conseilla d'affirmer une maison toute meublée, vu qu'il y avait peu de place à l'hôtel pour les voyageurs, européens et américains ; et à cet égard, j'observerai que le genre de vie au Japon et les installations des maisons sont inconnues chez nous et ne nous offrent guère de confort.

M. BORDEN (Halifax) : Parfois on en fait des descriptions pittoresques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais il n'y a pas de confort. Comme nous ne pûmes réussir à louer une maison meublée, mon commissaire fit un marché avec l'hôtelier pour loger nos employés à un prix légitime. Les articles d'ébénisterie en question figurèrent à l'exposition et attirèrent beaucoup l'attention des visiteurs. Nous aurions pu vendre ces meubles plus de cinquante fois à des prix très rémunérateurs, tous frais et droits acquittés. Aujourd'hui on vend ces articles à des personnes distinguées qui tiennent à se les procurer et à les étaler comme trophées de l'étalage canadien, et ce sera, pendant nombre d'années, une excellente réclame pour nos meubles canadiens. J'ai conseillé à la compagnie qui a étalé des meubles à l'exposition de Buffalo d'envoyer immédiatement un agent au Japon, où elle ne peut manquer de faire un commerce lucratif. Nous avons aussi fait un étalage de pâte de bois et de papier qui a vivement stimulé le commerce de ces articles. On ne sait peut-être pas que les Japonais sont très friands de journaux, et que ces journaux ont une énorme circulation. On achète tout le papier en Europe, et une grande quantité de ce papier se fabrique à même la pâte de bois canadienne, qui est expédiée en Angleterre et en France, puis exportée au Japon sous forme de papier. Dans la ville d'Osaka, il y deux journaux qui ont un tirage quotidien de plus de 100,000 numéros, et on y compte nombre d'autres journaux à tirage encore plus considérable. Nous avons fait un étalage de pâte de bois à ses différentes phases de fabrication, ainsi que de bois à l'état brut et de papier de différentes qualités fabriqué à même cette pâte. Ces échantillons ont exercé une grande attraction sur la foule des visiteurs ; et si nos fabricants de pâte de bois et de papier sont aujourd'hui en mesure de répondre à la demande, ils trouveront au Japon un marché fort important. En outre, nous avions tout un étalage de fruits en entrepôt frigorifique et ces échantillons ont vivement intéressé les regards de la foule. Il y a au Japon un marché pour les fruits de la Colombie Anglaise. A cet égard, le Japon est quelque peu arriéré, il s'y produit fort peu d'espèces de fruits que nous cultivons au Canada. On y trouve des cerisiers sans cerises, des pruniers sans prunes et des pêchers sans pêches.

On parle beaucoup des cerisiers du Japon, mais, comme les pruniers et les pêchers de ce pays, ils ne produisent pas de fruits. Ces année dernières, les habitants du nord de l'île se sont adonnés à la culture de pommiers importés d'Amérique et qui réussissent à merveille, mais qui ne produisent pas assez de fruits pour répondre aux besoins du pays. La Colombie Anglaise pourrait exporter là une grande quantité de ses fruits fraîchement cueillis qui s'y vendraient très bien ; il en serait de même des conserves de viande, de tous les fruits et légumes. La Colombie Anglaise y exporte déjà beaucoup de saumon, et ce commmerce augmente constamment. Il ressort de tout ceci que le Japon est évidemment appelé à devenir un important débouché pour le commerce. Les salaires des ouvriers ordinaires y sont plus élevés que jamais, et on commence à y adopter les us et coutumes des Européens et des Américains ; nos articles de consommation y sont en demande. Les Américains travaillent activement à y développer leur commerce, et, pour bénéficier des avantages qui doivent découler d'une exposition comme celle-là, il importe que nos négociants se mettent hardiment à l'œuvre.

Ce n'est pas en restant inactifs que nous pourrons nous emparer de ce commerce; c'est le pays qui déploiera le plus d'activité qui jouira de la meilleure situation sur le marché japonais.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre pourrait-il nous suggérer quelque moyen particulier d'action ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faut tout d'abord que nous ayons des représentants là-bas. Nos fabricants de meubles et de papier devraient y envoyer les leurs, et nos industries d'importance secondaire devraient se syndiquer pour en faire autant. Voilà ce qui devrait se faire tout de suite et, au fur et à mesure que le Canada sera mieux connu, il deviendra de plus en plus facile de développer notre commerce avec ce pays-là. Je ferai observer à mon honorable ami qu'avant cette exposition la plupart des Japonais ne se doutaient même pas de l'existence du Canada. Tout ce qui venait du continent américain, y compris les importations de la Columbie Anglaise que comme un pays qui cherchait à légiférer au détriment des Japonais. Je dois dire que le principal obstacle que j'ai rencontré là-bas provenait de ce que la Colombie Anglaise avait essayé d'établir des lois défavorables aux Japonais. Ce peuple est fier et impressionnable; il forme aujourd'hui une nation, en ce sens qu'on l'a récemment admis à faire partie de la grande famille des nations, bien que sa civilisation remonte à un millier d'années. Aux yeux des occidentaux, c'est un jeune peuple, et ce jeune peuple est fier de ce que l'Angleterre l'a récemment agréé comme allié et de ce qu'on l'a accueilli au rang des nations civilisées du monde. C'est lui faire injure que de le classer avec les chinois barbares, et il se révolte à l'idée qu'une nation avec laquelle il est invité à entrer en relations commerciales puisse faire des lois dirigées contre lui. Je signale ce fait parce qu'il constitue le seul obstacle qui s'oppose à la réalisation du désir qu'ont les Japonais de nouer avec nous des relations plus amicales et plus étendues. Bien que l'expostion canadienne fût préparée avant mon arrivée et qu'elle eût déjà produit une heureuse impression, je dois dire que ma qualité de membre du gouvernement canadien m'a valu de la part de chacun un accueil marqué au coin de la cordialité et de la courtoisie la plus parfaite. On m'a fourni tous les moyens d'exposer les projets et les vœux du Canada et toutes sortes d'occasions de faire connaître aux gens les produits que nous sommes en mesure de leur vendre, ainsi que les moyens à prendre pour ouvrir et développer nos relations avec ce pays-là.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il prononcé quelque discours au Japon ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a donné en mon honneur trois ou quatre banquets où j'ai adressé la parole pour traiter ces sujets-là. Toutefois, ce détail n'est pas le seul ni le plus important. Il est assez difficile pour nous de bien saisir l'état d'esprit des Orientaux qui sont gens cérémonieux que les titres impressionnent profondément. La réception du ministre de l'Agriculture du Canada à titre d'hôte du ministre des Affaires étrangères ou du gouvernement du Japon, ou sa présentation au Mikado et à l'impératrice en audience particulière produisirent au sein de cette population une impression dont on ne se rend pas compte ici, attendu que nous n'attribuons pas à ces détails toute l'importance que les Orientaux y attachent. Lorsque tous ces faits furent portés à la connaissance du public, on commença à se demander ce que pouvait bien être ce Canada dont on n'avait jamais entendu parler et où il était situé. Il convient de dire aussi que tout le personnel de l'exposition nous a témoigné les plus grands égards et nous a aidés de toutes manières à faire connaître notre pays et ces produits. Les résultats que nous avons ainsi obtenus dépassent peut-être tous ceux qu'on aurait pu obtenir autrement. Je sais que les Américains et les Européens qui sont passés par le Japon ont été grandement étonnés de constater l'avance que le Canada avait prise, et, non contents de nous féliciter de notre succès, ils n'ont pas hésité à reprocher à leur gouvernement respectif d'avoir laissé s'échapper une occasion dont le Canada avait su tirer le plus grand avantage.

Je crains bien d'avoir fatigué la députation en lui relatant tous ces détails. Personnellement, je suis convaincu que le Canada ne manquera pas de bénéficier largement de la dépense qu'il a faite par rapport à cette exposition, si les négociants que la question intéresse veulent bien se mettre à l'œuvre au moment où, les Japonais étant absolument sympathiques à notre pays, il leur est loisible d'obtenir les meilleurs résultats.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre est-il venu à quelque conclusion au sujet de l'avenir de l'activité industrielle qui se manifeste au Japon et de l'effet que cette activité pourrait avoir sur l'exportation que ce pays-là fera des articles de sa fabrication?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai porté la plus grande attention à ce sujet et l'ai étudié autant que mes occupations m'en ont laissé le loisir. Ce n'est que depuis récemment, comme je le faisais remarquer il y a un instant, que l'on peut dire du Japon qu'il possède ce qu'on pourrait appeler des industries domestiques. Si ce système de production fait ressortir l'individualité, il exclut, au contraire, toute uniformité dans les produits. Les Japonais ont adopté les procédés modernes en ce qui concerne la fabrication des tissus et des articles en fer, mais ils ne sont pas allés plus loin que cela.

En réalité, le gouvernement s'est aperçu que le changement s'opérait avec une rapidité telle qu'il était en voie de saper les bases mêmes de la société ; il a donc délibérément mis une entrave à la marche du progrès en interdisant la multiplication des manufactures dans les limites de l'empire. Les produits des manufactures du Japon accusent encore les effets de la vieille routine. Mille pièces de coton sortant des filatures japonaises ne présentent pas cette qualité d'uniformité qui les caractériseraient si elles sortaient de l'une de nos filatures. La génération actuelle ne s'est pas encore dépouillée des habitudes particulières à ce peuple, et il s'écoulera encore quelque temps avant que les produits des manufactures japonaises obtiennent le degré d'uniformité que l'on constate dans ceux qui sortent de nos manufactures après avoir passé par les mains de nos habiles ouvriers. Une génération passera avant que l'industrie japonais atteigne ce degré de perfection. Néanmoins, le Japon fait de très réels progrès dans ce sens; il produit une grande quantité de marchandises qui, sans pouvoir faire concurrence aux produits des Etats-Unis, de l'Angleterre ou du Canada, ne laissent pas que d'être d'assez bonne qualité. Je crois qu'il s'écoulera quelque temps avant que le Japon puisse faire concurrence à l'occident. Mais il y a certaines marchandises que nous ne devons pas songer à lui fournir. Nous lui avons fourni le coton. Il va sans dire qu'il ne faut pas prétendre lui envoyer de la soie. Ce tissu constitue son principal article de commerce ; les soies du Japon sont les meilleures au monde et elles s'exportent en quantités immenses. Nous ne saurions vendre de fer aux Japonais ; ils produisent des outils merveilleux dont la trempe et le tranchant ne sauraient être surpassés, et dans la fabrication des pièces fondues ordinaires, etc., ils ont adopté avec le plus grand succès les procédés américains et européens. L'établissement de nouvelles industries fait ressortir la fertilité de leurs talents. J'ai visité un certain nombre de leurs établissements industriels et constaté avec surprise que certains d'entre eux emploient des milliers d'ouvriers, dont pas un seul américain ni européen, qu'ils ont été édifiés de fond en comble par des Japonais, qu'ils sont dirigés par des Japonais, et que leurs produits—surtout les objets en fer—sont de toute prémière qualité. Je ne veux pas dire par là qu'ils sont aussi parfaits que ceux qui sortent des usines américaines ou européennes, mais ils sont, quand même, de qualité supérieure. J'ai eu l'avantage de visiter un important chantier de construction navale dans la ville de Kobe. Le chef de cet établissement est un homme d'environ trente-cinq ans, gradué de l'université de Cambridge. Après avoir étudié la science de l'art de l'ingénieur et s'être préparé par un séjour de sept années en Europe à entreprendre ces sortes de travaux, il s'en revint dans son pays où il établit cette industrie. Cet établissement emploie quatre cents ouvriers et est constitué de la façon la plus complète : on y trouve une caisse d'épargne pour les ouvriers, des cabinets de lecture, un musée ; bref, l'installation en est aussi complète et aussi moderne que celle de n'importe quel établissement européen ou américain. Cet établissement a été fondé et maintenu en activité par un Japonais, pour le compte des Japonais, et à même les capitaux japonais. Voilà un cas entre plusieurs. C'est pourquoi je n'ai pas beaucoup appuyé sur le commerce des produits de fabrication ordinaire qu'il serait peut-être possible de faire au Japon.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'honorable ministre reprenne son siège, je me permettrai de lui demander si l'étude qu'il a faite de la condition sociale et économique du Japon lui permet de prévoir quel effet un fort courant d'immigration japonaise pourrait avoir sur la condition économique du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis persuadé de l'impossibilité d'un tel courant d'immigration. Le Japonais aime son pays où il trouve de nombreux avantages à jouir des bienfaits du progrès et de l'industrie. Du reste, le gouvernement japonais lui-même interdit l'émigration sans autorisation, et depuis plusieurs années il refuse aux manœuvres japonais l'autorisation de venir au Canada. Il n'accorde d'autorisation qu'aux négociants, aux étudiants et aux voyageurs.

M. CLANCY : Cette interdition s'applique-t-elle à d'autres pays que le Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A tous pays. Nul Japonais ne peut quitter son pays sans y être préalablement autorisé par le gouvernement. A la suite de négociations avec le gouvernement canadien, les autorités japonaises ont décrété, il y a une couple d'années, je crois, que nul Japonais n'aurait le droit de venir au Canada s'il n'appartenait à l'une ou l'autre des trois catégories de citoyens que j'ai mentionnées. Jusqu'à présent, on s'est scrupuleusement conformé à cet ordre. Les membres du gouvernement japonais m'ont donné l'assurance, verbalement et par écrit, qu'ils s'en tiendront à cette politique-là.

Mon honorable ami a parlé de la possibilité d'une invasion industrielle. J'estime qu'il n'y a pas lieu de se créer d'alarmes sous ce rapport. Les Japonais chérissent leur foyer, ils aiment leur pays, leur empire, et tous, hommes, femmes et enfants semblent animés du patriotisme le plus dévoué. Ce qui frappe le plus le touriste, c'est le patriotisme ardent et dévoué que le Japonais professe pour son pays. Cela signifie qu'il n'a aucun désir d'émigrer, qu'il entend rester sur le sol de ses ancêtres. Assurément, certains esprits entreprenants s'en vont à l'étranger, mais, en général, le peuple n'émigre pas. Grâce à leur développement in-

dustriel, les Japonais trouvent maintenant chez eux de l'emploi et ils n'ont plus grand intérêt à sortir de leur pays. Les ouvriers reçoivent de meilleurs salaires et semblent satisfaits de leur condition.

M. CLANCY : Que pense l'honorable ministre de l'importation des articles destinés à l'alimentation des masses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le pain est le premier des aliments que les Japonais vont adopter; ils commencent à le substituer au riz. Pour l'ouvrier le pain est un aliment de luxe, tandis que les classes aisées en usent comme nous. On commence à consommer plus de viande, et le pays n'en produit pas. On ne voit presque pas de bestiaux dans ce pays-là. Les gens mangent beaucoup de poisson, et d'excellent, et possèdent de grandes pêcheries. Je crois que nous pourrons fournir au Japon beaucoup de conserves de viande. Je ne crois pas que nous puissions y exporter de mouton, attendu que l'Australie y en exporte déjà beaucoup et que nous ne sommes pas en mesure de lui faire concurrence sous ce rapport. Mais nous devrions pouvoir y exporter le bœuf et la viande de porc. Les Japonais commencent à se faire à l'usage de la viande de porc qu'ils paraissaient ne goûter que médiocrement lorsque les Européens commencèrent à s'établir au milieu d'eux. Les oiseaux de basse-cour ne leur font pas défaut, et je ne crois pas que nous soyons appelés avant un certain temps à les approvisionner d'œufs et de volaille.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'ils possèdent d'importantes pêcheries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais cela ne les empêche pas d'acheter beaucoup de poisson à la Colombie Anglaise, et leurs achats vont toujours en augmentant.

M. RICHARDSON : Ont-ils une industrie laitière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils n'en ont virtuellement pas. Nous pouvons leur vendre du beurre et du fromage. Depuis deux ou trois ans mon ministère leur expédie du beurre. Je crois que mon voyage aura pour effet d'activer sensiblement le commerce de ce produit. En général, les Japonais ne consomment pas de beurre ; ils font un grand usage d'huile de graine de navette pour les fins culinaires. Mais comme ils commencent à introduire du pain dans leur alimentation, il leur faudra nécessairement du beurre.

M. BLAIN : Quelle sorte de tarif ont-ils ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Leur tarif est peu élevé.

M. BLAIN : De quel droit frappent-ils les meubles?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'un droit de dix ou douze pour cent. Il en est de même du blé; mais je ne parle que de mémoire. Leur tarif est réellement peu élevé, et, sous le rapport de ces produits divers, nous sommes sur le même pied que tous les autres pays. Relativement à certains articles, ils accordent bien à certains pays le traitement de la nation la plus favorisée, mais il se trouve que nous ne produisons pas la pulpart de ces articles-là.

Je désire faire savoir à mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) que je suis prêt à reprendre la discussion du crédit relatif au recensement, ayant maintenant en mains le renseignements qu'il m'avait demandé.

M. BORDEN (Halifax) : Il est si tard qu'il vaudrait mieux en rester là. Nous devons tous beaucoup de reconnaissance à l'honorable ministre pour toutes les choses intéressantes qu'il nous a dites de l'exposition et du peuple du Japon.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux bien ne pas paraître trop exigeant, mais je dois faire observer qu'au commencement de la soirée mon honorable ami de Bothwell s'opposa à l'adoption du crédit relatif au recensement, sous prétexte qu'il lui manquait certain renseignement. Or, je me suis procuré le renseignement en question et j'aimerais à le communiquer.

M. CLANCY : Je n'ai pas d'objection à ce que l'on nous communique ce renseignement, mais il en est beaucoup d'autres que le comité voudra obtenir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce renseignement, j'ai prié mes fonctionnaires de rester ici pour nous le procurer, et j'ai l'intention de le communiquer au comité. L'honorable député voulait être renseigné au sujet des questions contenues dans les tableaux des recensements de 1891 et de 1901. Le tableau n° 3 contient des questions relatives aux maisons et aux dépendances, aux maisons habitées et à celles qui ne le sont pas. Ces questions figurent au tableau n° 2 de 1901, mais n'apparaissaient pas dans les tableaux de 1891. Puis, les questions se rapportant aux Canadiens-français, au lieu de naissance des père et mère, aux personnes qui se sont trouvées sans emploi durant la semaine qui a précédé le recensement, et la déclaration a été faite par le patron au sujet du nombre moyen de personnes qu'il a eues à son emploi durant l'année, n'ont pas été inscrites en 1901. Les questions se rapportant à la couleur, aux jour, mois et an de la naissance, à l'année de l'immigration au Canada, à l'année de la naturalisation, à la race ou à la tribu d'origine, à la nationalité, aux personnes qui vivent de leurs revenus, aux personnes qui travaillent pour leur propre compte, aux personnes qui exercent un métier dans une fabrique ou chez elles, au nombre de mois passés à exercer un métier chez soi, au nombre de mois passés à exercer un métier dans une fabrique, au nombre de mois passés à une occupation autre qu'un métier dans une fabrique ou chez soi, aux recettes pro-

venant de l'occupation ou du métier, aux recettes provenant de sources autres que l'occupation principale ou le métier, au nombre de mois de l'année pendant lesquels les enfants ont fréquenté l'école, à l'usage de la langue anglaise ou de la langue française, ainsi que les questions tendant à faire connaître la langue maternelle et à établir si on la parle;—voilà, dis-je, autant de questions qui furent posées lors du recensement de 1901, mais auxquelles on n'avait pas songé en 1891.

M. CLANCY : Il s'agit ici du tableau n° 2 de 1901 comparé au tableau n° 1 de 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au tableau n° 1.

M. BOYD : Combien faudra-t-il de temps pour cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faudra un certain temps.

M. BOYD : Il n'y a pas de quorum.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il y a assez de membres présents.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y a ici que dix-neuf députés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable M. Boyd remarquera, j'espère qu'il y a assez de députés ici pour former le quorum. Cinq questions ont été inscrites en 1891 qui ne l'ont pas été en 1901, et on en a inscrit dix-neuf en 1901 qui n'avaient pas été posées en 1891.

M. CLANCY : Dans quel tableau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans celui que je viens de lire.

M. CLANCY : Le premier, alors ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, le deuxième. On a posé en 1901 des questions que le recensement de 1891 n'a pas comprises—des questions se rapportant au lieu d'habitation, au nom de la municipalité, du township, de la paroisse, du rang ou de la concession, au numéro du lot, à la rue et au numéro de la maison, ou à d'autres renseignements. On s'est aussi enquis du nombre des membres des familles ou des institutions, de ceux qui demeurent dans la famille ou dans l'institution, des diverses confessions religieuses et du nombre de communiants, de la capacité des églises ou autres édifices. Sous la rubique des écoles du dimanche on a compris, par confession religieuse, le nombre de personnes employées ou enseignant dans ces écoles et celui des élèves qui les fréquentent. Toutes ces questions furent posées en 1901, mais non en 1891. Elles sont comprises dans le tableau n° 2.

M. CLANCY : Le 2e tableau du recensement de 1891 contenait-il quelque question au sujet de la mortalité dans les institutions publiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le 3e tableau de 1901 renferme une question qui fut posée en 1891 ; cette question se rapporte aux célibataires, aux personnes mariées ou en état de veuvage. Il y avait encore une autre question au sujet des personnes divorcées.

M. CLANCY : Combien de questions a-t-on supprimées en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On en a ajouté une. Il n'en a pas été supprimé dans le 3e tableau. Dans le quatrième——

M. CLANCY : L'honorable ministre n'est pas encore rendu à la fin du tableau n° 3. Le tableau n° 2 de 1891 correspond en partie au tableau n° 3 de 1901. Il semblerait que le 3e tableau de 1901 doit quelque peu correspondre au quatrième de 1891. L'honorable ministre n'a pas encore comparé le 3e tableau de 1891 au quatrième de 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le 3e tableau de 1891 comprenait la propriété immobilière, les produits des vergers, les vignobles et les potagers. Le 4e tableau de 1901 comprend les terrains agricoles, les fruits et les plantations. Cela correspond, en somme, au tableau n° 3.

M. CLANCY : Combien de questions du recensement de 1891 a-t-on mises de côté, et combien en a-t-on ajouté en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'en a pas mis de côté en 1901, mais on en a ajouté plusieurs. Le 4e tableau comprend seize questions posées en 1901, qui ne l'ont pas été en 1891.

M. CLANCY : Dans le 4e tableau de quel recensement n'en a-t-on pas mis de côté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'est fait, par rapport au dernier recensement, seize questions qui n'apparaissent dans aucun tableau du recensement de 1891. Je les ai tous par devers moi, et je puis les lire à l'honorable député s'il le désire.

M. CLANCY : L'honorable ministre ferait mieux de les lire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Fort bien : nombre de pommiers fertiles, nombre de pommiers stériles ; et la même question se répète par rapport aux pêchers, aux poiriers, aux pruniers, aux cerisiers et aux vignes ; il y a une autre question concernant la superficie consacrée à la plantation d'arbres fruitiers, d'arbres forestiers et le nombre d'arbres plantés.

M. CLANCY : Les 3e et 4e tableaux de 1891 comprennent-ils ces questions-là ? L'honorable ministre voudra bien remarquer qu'il y a une question relative aux produits de la ferme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans les tableaux de 1891, il n'y a pas une seule des questions que je viens de lire.

M. CLANCY : A-t-on mis de côté certaines questions posées en 1891 ? Ce doit être le ministre de l'Agriculture qui est cause de l'impatience que manifeste la députation : nous ne pouvons plus rien entendre. Il y a dans les 3e et 4e tableaux cinquante-trois questions. Sont-elles comprises dans les trente-sept questions du 4e tableau de 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les 3e et 4e tableaux de 1901 comprennent la propriété immobilière, les vergers, les pépinières, les vignobles, les jardins potagers et les produits de la ferme, qui sont en partie compris dans les 4e et 5e tableaux de 1891. Dans ces deux tableaux de 1901, il y a soixante-quatorze questions, tandis que les tableaux de 1891 qui y correspondent n'en contiennent que cinquante-trois. Dans le 5e tableau, il y a une question concernant le nombre d'acres consacrés à la culture du sarrazin, des fèves, du fourrage d'été, du fourrage d'hiver, du tabac et du houblon.

M. BLAIN : A-t-on réservé une colonne pour l'inscription du terrain mis en jachère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : En a-t-il été réservé une dans le recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLANCY : L'honorable ministre entend-il faire voter ce crédit ce soir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne vois pas pourquoi on ne le voterait pas ce soir.

M. CLANCY : Comme il doit soulever beaucoup de discussion, je crois qu'il vaudrait mieux le laisser en suspens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député m'ayant posé une question au commencement de la soirée par rapport à ce crédit, je lui ai fait remarquer que je ne pouvais y répondre immédiatement, et l'ai prié de poser une autre question dans l'intervalle ; il m'a alors répondu qu'il n'avait pas d'autre question à faire.

M. CLANCY : Et je n'en ai pas fait, non plus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons discuté ici dix minutes sans que l'honorable député ait fait une seule autre question. Je me suis levé pour donner quelques explications, puis j'ai repris mon siège et lui ai fourni une autre occasion de poser des questions, et il est resté coi jusqu'à ce que j'eusse obtenu le renseignement demandé.

M. CLANCY : C'est la faute de l'honorable ministre ; jamais, à ma connaissance, un ministre n'a reproché aux députés de ne pas poser de questions en attendant un renseignement auquel la Chambre avait droit ; s'il lui a fallu du temps pour se procurer celui que je voulais avoir, il ne doit s'en prendre qu'à lui-même. Or, voici qu'à une heure et demie du matin l'honorable ministre s'en vient faire la leçon au comité à cause de sa propre négligence. Je ne crois pas qu'il tienne compte de l'intérêt public en insistant que ce crédit soit voté lorsqu'il y a encore tant à faire à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas fait la moindre leçon au comité. Je suis prêt à attendre encore quelque temps et à répondre aux questions qu'il plaira à l'honorable député de me poser.

M. CLANCY : Les membres du comité sont libres de poser les questions qu'ils jugent convenables, et le ministre devrait être en mesure d'y répondre au fur et à mesure qu'on les lui pose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur ce point, je ne suis pas d'accord avec l'honorable député. J'ai vu du haut des tribunes de cette Chambre des ministres conservateurs se trouver dans l'impossibilité de répondre dans le moment aux questions qui leur étaient posées, et dans l'obligation de promettre de les communiquer plus tard.

M. CLANCY : Peu importe ce que des ministres ont pu faire dans le passé. Comme nous n'avons pas encore même ébauché l'étude de cette importante question, l'honorable ministre n'insistera pas, j'ose le croire, pour ce crédit soit voté à cette heure tardive.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je consens volontiers à ce que l'honorable député continue de débattre cette question; nous lèverons la séance lorsque le moment en sera venu.

M. CLANCY : Dans ce cas, l'honorable ministre peut continuer. Qu'il veuille donc nous faire connaître le 5e tableau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà fait connaître à l'honorable député les questions qu'il contient.

M. CLANCY : Correspondent-elles à celles du tableau de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le tableau correspondant de 1891 ne les renfermait pas.

M. CLANCY : Tous deux se rapportent au bétail sur pied.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le tableau n° 5 de 1891 ne correspond pas au n° 5 de 1901. Le n° 5 de 1891 se rapporte au bétail sur pied, tandis que c'est le n° 6 de 1901 qui s'y rapporte.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel degré d'analogie il y a entre ces deux colonnes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le tableau n° 6 concerne le bétail sur pieds et les produits qui en dérivent. Les questions qui s'y trouvent ont trait au dénombrement

des chevaux de race, des bœufs de race, des moutons de race, des porcs de race, et des volailles de race; à la quantité de volailles abattues, ou vendues pour être abattues ou exportées, ainsi qu'à la quantité de douzaines d'œufs. Toutes ces questions étaient contenues dans le tableau n° 6 de 1901, mais elles ne furent pas posées lors du recensement de 1891. Dans le tableau n° 5 de 1891 on a inscrit une question au sujet du nombre de bœufs de labour, et cette question, jointe à une autre concernant d'autres bêtes à cornes, figure au tableau n° 6 de 1901. Le tableau n° 5 de 1891 se rapporte aux porcs âgés de plus et de moins d'un an. La huitième question du tableau n° 6 de 1901 s'y rapporte également. La vingtième question du tableau n° 5 de 1891 se rapporte à la quantité de fromage de ferme. Cette question n'a pas été posée en 1901 parce que, en somme, il ne se fabrique plus de fromage sur la ferme. La vingt-cinquième question du 5ème tableau de 1891 porte sur la quantité d'étoffes tissées à domicile ; on ne l'a pas posée en 1901.

M. CLANCY : Et les fourrures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au tableau n° 9 de 1901, relatif aux produits forestiers, se trouvent trois questions se rapportant aux fourrures.

M. BLAIN : Je remarque un grand nombre de changements dans les diverses colonnes, et je voudrais qu'on nous les expliquât d'une manière générale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On trouvera l'explication de chacun de ces changements dans l'introduction du premier volume du recensement.

M. BLAIN : Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte des terrains en jachère?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'il n'y en a que très peu au Canada.

M. BLAIN : Il y en a beaucoup dans la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ne représentent que fort peu de chose si on les compare à l'étendue des terres en culture.

M. BLAIN : De toutes les fermes d'Ontario dont la superficie est de cent acres, il n'en est point, pour ainsi dire, dont une certaine partie ne soit en jachère. Il me semble assez étrange que, lors d'un recensement, on se renseigne au sujet du nombre d'acres de terre consacrée à la culture du blé et de l'avoine, et qu'on ne tienne pas compte de l'étendue de terre mise en jachère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'observation que vient de faire l'honorable député se recommande fortement à l'attention. On ne s'est jamais occupé de ce détail, ni en 1891 ni auparavant. Je crois qu'il s'agit là d'une grande étendue de terre.

M. BLAIN : Sur chacune des fermes du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de l'ouest d'Ontario, il y a une assez grande étendue de terre mise en jachère.

Lorsque les recenseurs se sont mis à l'œuvre, le ministère leur a-t-il donné des instructions qu'il a ensuite retirées pour les remplacer par de nouvelles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je sais qu'il y a eu erreur au sujet d'un paragraphe des instructions et qu'il a fallu corriger cette erreur.

M. BLAIN : Cette erreur a dû augmenter le chiffre des dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Celui des impressions et des corrections, peut-être.

M. BLAIN : On s'est aperçu que les totaux ne correspondaient pas entre eux, et que cela provenait de ce que les instructions données n'étaient pas assez précises. Dans ce cas, on a dû donner de nouvelles instructions qui ont du occasionner un surcroît de dépense.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De quelques dollars.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire de quelle manière on a donné les nouvelles instructions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On s'est empressé d'expédier des dépêches aux commissaires en même temps qu'on leur adressait les instructions nouvelles.

M. BLAIN : Comment a-t-on pu se tromper ainsi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne s'est pas aperçu de l'erreur au moment d'envoyer les instructions.

M. BLAIN : De quelle manière les recenseurs ont-ils reçu leurs instructions ? Si je comprends bien, on a nommé un commissaire pour chaque division électorale et un recenseur pour chaque arrondissement de vote, et le commissaire a dû réunir les recenseurs pour leur donner les instructions. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BLAIN : Et les commissaires ont-ils réuni de nouveau les recenseurs pour leur communiquer les instructions nouvelles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois savoir que l'erreur a été corrigée avant que les commissaires eussent donné leurs instructions, de sorte que celles qui ont été tout d'abord données aux recenseurs étaient les bonnes.

M. BLAIN : Dans chaque cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si je ne puis affirmer que c'est ce qui est arrivé dans chaque sas, il m'est cependant

permis de dire que c'est ce qui a été fait dans la plupart des cas.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce qu'on a donné à entendre lorsqu'on a discuté ce point, l'an dernier. On a compris qu'il avait fallu réunir les recenseurs pour leur donner de nouvelles instructions.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'était une fausse idée.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne s'est pas rendu à la fin du tableau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai lu le tableau n° 6 de 1901. Qu'est-ce que l'honorable député (M. Clancy) veut que je lui lise encore ?

M. CLANCY : Le tableau n° 7.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce tableau se rapporte aux valeurs agricoles. A part deux, toutes les questions qu'il comprend sont nouvelles. Dois-je les lire ?

M. CLANCY : Oui ; mieux vaut les consigner dans les " Débats ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les voici :

Etat estimatif de la valeur des : terres, bâtiments, loyer des terres et bâtiments, moissons des champs, fruits et légumes, produits des pépinières vendus, chevaux, bestiaux, jeunes bestiaux, moutons, porcs, volailles, bétail de race, abeilles, bétail sur pied vendus dans l'année, bestiaux vendus ou abattus, moutons vendus ou abattus, porcs vendus ou abattus, volailles vendues ou abattues œufs, miel et cire.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il nous lire les tableaux correspondants du recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y en a pas parce qu'il n'a pas été fait d'état estimatif de la richesse agricole. Voilà une des grandes lacunes de ce recensement-là.

M. CLANCY. Quelle était la nature des questions posées au sujet de la valeur des terres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens de les lire.

M. CLANCY : Ce n'est pas la liste, mais plutôt la nature de questions que je veux connaître.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a voulu connaître la valeur des terres. Je ne vois ce que je pourrais ajouter à ce que je viens de dire.

M. CLANCY : Que l'honorable ministre garde son sang-froid. En supposant le cas où le recenseur se serait présenté chez un cultivateur en l'absence de ce dernier ou de sa femme, quel moyen lui serait-il resté pour obtenir le renseignement désiré ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il devait y retourner jusqu'à ce qu'il eût obtenu ce renseignement.

M. FISHER.

M. CLANCY : Telles étaient les instructions données ; mais comment le ministre peut-il affirmer——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis l'affirmer, parce que c'est la vérité absolue. Les recenseurs sont revenus à la charge jusqu'à ce qu'ils aient obtenu le renseignement.

M. CLANCY : Commen sait-on qu'ils sont retournés une deuxième fois ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que, dans des centaines de cas, ils se sont plaints des difficultés qu'ils éprouvaient à recueillr les renseignements, et ont déclaré qu'ils n'étaient pas suffisamment rémunérés de leurs peines.

M. BLAIN : Le recensement a donné lieu à beaucoup de discussion ces années dernières. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment il se fait que le dernier recensement coûte plus cher que les autres ?

M. SCOTT : L'honorable député tient-il à avoir ce renseignement ce soir—ou plutôt ce matin ?

M. BLAIN : Il semblerait que nous ne sommes pas particulièrement pressés. Ce n'est pas notre faute s'il nous faut discuter ce crédit à cette heure. J'ai été assez surpris, étant un des nouveaux membres de cette Chambre, d'entendre le ministre inviter le comité à discuter ce crédit à une heure du matin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A neuf heures du soir.

M. BLAIN : Nous avons commencé l'étude des prévisions budgétaires de l'honorable ministre par le crédit relatif au recensement ; mais, s'étant trouvé dans l'impossibilité de répondre à certaines questions que nous lui avons posées, il a dû envoyer quelqu'un à la recherche des renseignements voulus. Puis, après s'être entendu avec le ministre des Finances, il a dit qu'il laisserait ce crédit en suspens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que nous nous occuperions d'un autre crédit en attendant le renseignement.

M. CLANCY : Mais l'honorable ministre a dit qu'il faudrait——

Des VOIX : Un seul à la fois.

M. CLANCY : Je désire rectifier le ministre sur ce point. Comme nous avons encore un certain nombre d'heures à passer ici, les honorables députés de la droite feraient bien de ne pas commencer à perdre patience. L'honorable ministre a dit que le renseignement que j'ai demandé occasionnerait beaucoup de recherches et m'a conseillé de faire une demande de documents ; il a même donné à entendre à la Chambre qu'il n'était guère probable qu'il pût se procurer ce renseignement dès ce soir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ai obtenu ce soir.

M. SCOTT : Que l'honorable député de Peel (M. Blain) demande un rapport au lieu d'une aussi longue explication à cette heure matinale.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on ne peut maintenir l'ordre, il me semble qu'on ferait mieux de lever la séance. Pour ce qui est des renseignements, le premier ministre lui-même, lorsqu'il a réservé les lundis pour les mesures du gouvernement, a déclaré, comme on lui faisait remarquer qu'il ne serait plus possible de faire de nouvelles demandes de rapports, qu'on nous les fournirait lors de la discussion des crédits. Mais si l'honorable ministre n'a pas pu se procurer celui-ci avant une heure et demie du matin, ce n'est pas une raison pour que nous dussions siéger toute la nuit. Quand un ministre ne peut pas donner ses renseignements à une heure raisonnable, il lui est loisible de le faire un autre jour. La seule raison qui nous fait siéger si tard aujourd'hui, c'est que le ministre n'était pas dans le moment en mesure de fournir le renseignement qu'on lui avait demandé ; puis la Chambre, à la demande des honorables ministres a passé à l'étude d'un autre crédit. Plus tard, sur l'invitation que je lui en ai faite l'honorable ministre nous a fait d'assez longues observations à la suite desquelles on reprend la discussion du crédit dont on s'était déjà occupé ; mais voici que le ministre nous apprend qu'il tient son renseignement et qu'il entend que nous siégions encore des heures durant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami n'a pas exposé les faits sous leur jour véritable. J'étais prêt à continuer la discussion du crédit relatif au recensement, et ce crédit, nous aurions parfaitement pu le voter si on avait bien voulu le discuter d'une manière raisonnable. Mais l'honorable député a refusé d'en pousser plus loin l'étude, tant qu'on ne lui aurait pas fourni certain renseignement d'une nature particulière.

J'ai réussi à obtenir le renseignement que mon honorable ami a demandé et que je n'ai pu fournir jusqu'à présent à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Parce que le ministre peut nous donner ce renseignement à cette heure avancée, ce n'est pas une raison pour que nous prolongions la séance jusqu'à quatre heures du matin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'aurais fourni plus tôt ce renseignement, s'il m'eût été possible de le faire.

M. BLAIN : Je demanderais au ministre de nous expliquer pourquoi le coût total du dernier recensement excède celui des dénombrements précédents. Je pourrais citer, par exemple, ce qui s'est passé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Si les membres de la droite voulaient se tenir tranquilles, cela vaudrait mieux.

M. R. L. BORDEN : Je propose que le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mettez la question aux voix, M. l'Orateur.

M. R. L. BORDEN : Je considère qu'il nous est tout à fait impossible de continuer la discussion, si l'ordre n'est pas rétabli. Les membres de la droite semblent disposés à enrayer la besogne de la Chambre, ce dont je ne m'étonne pas. L'heure à laquelle d'ordinaire nous terminons nos séances, est passée depuis longtemps, et si nous sommes ici maintenant, c'est pour satisfaire le caprice du ministre de l'Angriculture. Si le ministre des Finances qui se trouve le leader de la Chambre, à l'heure actuelle, ne peut réussir à rétablir l'ordre, je crois qu'il vaudrait mieux pour nous, lever la séance, à moins que mon honorable ami ne puisse présenter des raisons suffisantes pour nous engager à continuer cette discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout autant que mon honorable ami, je désire me rendre chez moi; cependant, vu qu'on a passé la plus grande partie de la soirée à discuter des questions qui, à mon sens, étaient futiles et déraisonnables, nous pouvons nous permettre de prolonger la séance, afin d'expédier des affaires pratiques. Quant à la question d'ordre, j'avouerai, avec mon honorable ami, que les membres de la Chambre doivent observer les règlements aussi longtemps que durera cette discussion.

M. R. L. BORDEN : On n'observe pas ces règlements à l'heure qu'il est, car nous ne pouvons nous faire entendre. Si le ministre des Finances ne peut diriger la Chambre, il devrait proposer que le comité lève sa séance et rende compte de ses délibérations, puis demander que la séance soit levée. A la fin de la soirée, on s'est permis d'interrompre ceux qui ont pris part à la discussion, et l'on a fait tellement de bruit que les orateurs n'ont pu se faire entendre; on a conversé à haute voix, sur le ton que nous prenons dans nos entretiens en dehors de la Chambre. A mon avis, le ministre des Finances ne devrait pas insister à continuer la séance qui a déjà duré assez longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami m'a évité la tâche de proposer que le comité lève sa séance, en faisant la motion que vous avez entre les mains, M. l'Orateur.

La motion est rejetée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable (M. Blain) m'a posé une question à laquelle je suis prêt à répondre, car il me fait toujours plaisir de fournir tous les renseignements que j'ai en ma possession.

M. BLAIN : Je ne voudrais certainement pas empêcher l'honorable ministre de faire cette déclaration générale qu'il nous a pro-

mise à propos des tableaux du recensement; libre à lui de remettre à plus tard la réponse à ma question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne prétendais pas faire de déclaration générale dans le sens indiqué par mon honorable ami, mais je donnais certains renseignements à l'honorable représentant de Bothwell. On me permettra de dire que les raisons de l'augmentation des dépenses ont déjà été expliquées; j'ai parlé du très grand nombre de questions supplémentaires que les agents recenseurs devaient poser, ce qui prenait plus de temps, ce qui exigeait plus de travail. En outre, il a fallu retenir les services d'un grand nombre de personnes pour faire le recensement des districts où, en 1891, quelques fonctionnaires pouvaient faire le dénombrement de la population éparse ça et là; dans certains cas même, ces régions du Canada n'étaient pas habitées. Je veux parler de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, du Manitoba et des régions septentrionales d'Ontario et de Québec. Une autre raison que je puis invoquer aussi, c'est qu'en 1901, la vie coûtait plus cher, et qu'il a fallu augmenter les appointements de nos agents recenseurs. Le travail a été plus considérable. Les agents recenseurs devaient poser un plus grand nombre de questions et leur travail s'est trouvé augmenté d'autant; il leur a fallu préparer plus de tableaux et nous les envoyer ici Quelques-unes de ces questions étaient très compliquées et, à maintes reprises, nos agents recenseurs se sont vus dans l'obligation de poser de nouveau ces questions; ce fait ne s'est pas produit aussi fréquemment en 1891. La préparation des tableaux a exigé plus d'attention de la part de nos fonctionnaires ; pour faire exécuter le travail de compilation, il a fallu employer un plus grand nombre de commis. Tout cela a contribué à augmenter considérablement le coût du dernier dénombrement de la population du pays. J'avoue franchement que je ne m'attendais pas à une augmentation de dépenses aussi considérable.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait, peut-être, nous donner certains renseignements sur la façon dont s'est fait le recensement du comté de Peel. Il est bien difficile de concevoir pourquoi le dénombrement de 1901, dans cette division électorale, coûte deux fois plus cher que celui de 1891, si l'on considère que le chiffre de la population est de 1,700 âmes moins élevé que celui indiqué par le dénombrement de 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans tout le pays, le coût de la vie a changé complètement la moyenne des salaires et des appointements des ouvriers comme des employés du gouvernement. Il nous faut payer plus cher qu'en 1891 pour tout ouvrage que nous devons faire exécuter. En 1891, on a payé aux agents recenseurs 3 cents par tête de la population, et en 1901, 5 cents; en 1891, 3 cents par décès, et il y a deux ans, 5 cents ; en 1891, 15 cents pour chaque ferme, et en 1891, 25 cents; en 1891, 20 cents pour chaque établissement industriel, et en 1901, 30 cents. Tout cela représente une augmentation d'environ 50 pour cent, comme le comprendra l'honorable député. Nous avons cru devoir payer le louage des chevaux et des voitures dont se sont servis les agents recenseurs, dans certaines parties du pays, et nous avons établi une moyenne de $1.50 par jour pour payer les dépenses qu'ont dû faire les recenseurs de la campagne. Mais cela représente une somme considérable et augmente énormément le montant des dépenses.

M. BLAIN : L'honorable ministre croit-il échapper par cette tangente ? Qu'il considère donc ce qu'a coûté le recensement du comté de Peel ; il constatera que la population de cette division électorale est moins considérable qu'elle ne l'était en 1891 ? Il pourra peut-être nous donner les noms du commissaire et des agents recenseurs, et nous faire connaître, en même temps, ce qu'a coûté le louage des chevaux et des voitures dont se sont servis les fonctionnaires en question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le recensement du comté de Peel a coûté, en 1891, $1,102, et en 1901, $1,961.

M. BLAIN : Et le louage des chevaux et des voitures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais faire faire ce calcul immédiatement.

M. BLAIN : Entre temps, le ministre pourrait peut-être nous faire connaître le chiffre de la population de ce comté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. En 1891, cette population était de 15,466 âmes, tandis qu'en 1901 elle n'était plus que de 13,687 habitants. Le louage des chevaux et des voitures a coûté $457.25.

M. BLAIN : A-t-on payé ces frais de louage à tous les agents recenseurs du comté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pas à ceux des villes.

M. BLAIN : Si un agent recenseur s'est servi de son propre cheval ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne nous sommes pas informés de ces détails.

M. BLAIN : En 1891, a-t-on payé ces frais de louage de chevaux et de voitures pour le dénombrement du comté de Peel ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Je ne puis comprendre comment il se fait que le recensement du comté de Peel, en 1901, coûte deux fois plus cher que celui de 1891, surtout lorsqu'on constate que la population a diminué.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ce recensement ne coûte pas deux fois plus cher, puisque dans un cas, il a coûté $1,102 et que dans l'autre, il nous a occasionné une dépense de $1,961.

M. BLAIN : L'augmentation est considérable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais elle ne représente pas le double de la somme dépensée en 1891.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, le personnel du bureau du recensement, à Ottawa, a été considérablement diminué. L'honorable ministre peut-il nous donner une liste des employés dont on va continuer à retenir les services ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela m'est impossible, car je n'ai pas encore choisi ces fonctionnaires.

M. BLAIN : Combien de ces employés allez-vous remercier de leurs services ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis le dire, tant que je ne saurai pas exactement où en est rendu l'ouvrage. L'automne dernier, nous avons congédié soixante ou soixante-dix de ces employés ; on en compte 117 qui travaillent actuellement. J'ai déclaré qu'on remercierait de leurs services un très grand nombre—75 pour 100—de ces employés, mais je ne veux rien affirmer d'une manière positive, à ce sujet. A tout événement, ceux qui doivent recevoir leur congé ne feront plus partie de ce bureau après le 30 juin courant.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il l'intention d'établir en permanence un bureau de recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai rien affirmé de nature à laisser entendre cela.

M. BLAIN : Mais cette question est à l'étude ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, jusqu'à un certain point. Je considère que cette réforme serait utile, et si je voyais jour d'organiser ce bureau sur des bases convenables, avec l'assentiment de mes collègues, je mettrais ce projet à exécution.

M. CLANCY : Je constate qu'on a payé à un agent recenseur de la ville de Brampton $4.50, pour louage de voitures.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'employé en question peut avoir loué un cheval et une voiture pour aller chercher des instructions chez le commissaire. Certains de ces fonctionnaires devaient faire le recensement partie dans une ville, partie dans une campagne.

M. CLANCY : M. Peeker, agent recenseur pour la ville de Brampton, a retiré $4.50 pour payer le louage d'un cheval et d'une voiture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous ces comptes sont certifiés exacts par le commissaire du comté, et il ne reste plus au ministère qu'à payer ces factures.

M. BLAIN : L'honorable ministre a-t-il nommé un recenseur pour chaque arrondissement municipal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, nous avons nommé un agent recenseur pour chaque arrondissement de votation aux élections fédérales.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, le ministre nous dit qu'on a payé les frais de louage de chevaux et de voitures aux agents recenseurs des campagnes, mais non pas à ceux des villes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, dans la plupart des cas——

M. BLAIN : Alors, je me permettrai de dire à mon honorable ami que cela n'est pas exact en tant que le comté de Peel est concerné. En effet, un certain monsieur Peter a rempli les fonctions d'agent recenseur pour un arrondissement de votation à Brampton, et on lui a payé le louage des chevaux et des voitures dont il a pu se servir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il devait peut-être rencontrer le commissaire pour recevoir de celui-ci les instructions nécessaires.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, le ministre a déclaré, dès le début de cette discussion, que les recenseurs se sont réunis pour recevoir des instructions de la part du commissaire. Quant à ce qui concerne le comté de Peel, cette réunion s'est tenue à Brampton. M. Peter n'a donc pas été obligé de se rendre à 12 milles de chez lui pour recevoir les instructions voulues.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis répondre à l'honorable député, car je n'ai pas ici le compte présenté par M. Peter pour louage de chevaux et de voi-voitures. Il me fera plaisir de fournir ce renseignement à mon honorable ami, lorsque le budget sera discuté en dernière épreuve.

M. CLANCY : Prenons la petite ville de Bothwell dont la population est d'environ 900 âmes. Pour en faire le dénombrement, on a nommé trois agents recenseurs dont un a reçu $1.50 et un autre $6.00 pour louage de chevaux et de voitures. L'honorable ministre peut-il me dire pourquoi on a fait cette dépense ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces agents ont dû, peut-être, se rendre auprès du commissaire pour recevoir des instructions. On payait les frais de déplacement des recenseurs, si ces derniers étaient obligés de se rendre en voiture, et non pas par chemin de fer, chez le commissaire.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire si c'est le cas des recenseurs en question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais rien de ce qui se rapporte aux employés en question.

M. CLANCY : Parlons du recensement de la ville de Wallaceburg. On a payé $60.10 à un nommé Isaac Little; les appointements des trois agents recenseurs ont été de $60, $54 et $49, respectivement. Pourquoi a-t-on payé cette somme au nommé Little ? Il n'était pas agent recenseur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ce compte devant moi; il se trouve entre les mains de l'auditeur général.

M. CLANCY : Le ministre peut se le procurer, je suppose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me semble que cette discussion devrait se faire au comité des comptes publics. Le ministre ne peut, raisonnablement, connaître tous les détails de chaque facture, ou de chaque petit compte qui se trouve dans le rapport de l'auditeur général. Je puis obtenir cette facture et la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. CLANCY : Le ministre semble préférer qu'on discute ici même cette question qui mérite certainement des explications. Pourquoi a-t-on retenu les services de Little?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore si M. Little était agent recenseur à Wallaceburg même, ou dans la banlieue de cette ville.

M. CLANCY : Mon honorable ami devrait le savoir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ici la liste de tous les recenseurs du pays.

M. CLANCY : Je m'informe seulement de ce qui se rapporte au dénombrement de Wallaceburg.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis fournir à l'honorable député le renseignement qu'il me demande, mais je lui donnerai tous ces détails, lorsque le budget de mon ministère sera soumis à une dernière épreuve.

M. CLANCY : Le ministre espère-t-il que nous allons voter ce crédit sans obtenir les renseignements que nous demandons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il m'est impossible de répondre à l'honorable député. S'il veut éplucher chaque item se rapportant à ce crédit, et entrer dans les moindres détails, ils ne doit pas s'attendre à ce que j'aie tous les renseignements possibles et impossibles sous la main. Si je consentais à remettre à la prochaine séance l'examen de ce crédit, la discussion de tous ces détails insignifiants se continueraient quand même.

M. BLAIN : J'ai essayé d'obtenir de l'honorable ministre une explication quelconque au sujet de l'augmentation du coût du recensement du comté de Peel. Mon honorable ami nous a déclaré qu'il avait décidé de payer le louage des chevaux et des voitures dont s'étaient servi les recenseurs des districts ruraux, mais que cette règle ne s'appliquait pas aux recenseurs des villes et des villages. Si je consulte le rapport de l'auditeur général, je constate que, dans la ville de Brantford, on a payé à trois ou quatre recenseurs le coût du louage de chevaux et de voitures; dans un certain village du même comté, qui constitue une municipalité distincte, le recenseur a reçu un supplément d'appointements pour louage de chevaux et de voitures. Il reste donc acquis que dans quatre cas sur cinq, on a payé le louage de ces chevaux et de ces voitures dans les villes et villages, contrairement à la règle que l'honorable ministre nous avait promis de mettre en vigueur, contrairement aux déclarations qu'il nous a faites ce soir ; si cela est vrai, lorsqu'il s'agit d'un comté, on peut se demander ce qui s'est passé ailleurs. Je voudrais obtenir aussi une explication à propos d'un item qui me semble bien étrange. Les appointements du commisaire sont de $100, et on lui accorde en outre $136.91 pour la revision des rapports des recenseurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette dernière somme représente ce qui était dû au commissaire pour le travail qu'il a accompli en cette qualité. En effet, on lui accordait tant pour cent suivant le chiffre de la population. Les $100 dont a parlé l'honorable député n'ont servi qu'à payer des dépenses supplémentaires.

M. BLAIN : Mais, à propos du louage des chevaux et des voitures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis fournir de renseignements exacts sur ce point, mais l'item de $6 qu'on trouve dans cette facture doit probablement représenter le coût du louage des chevaux et des voitures dont s'est servi ce recenseur pour se rendre de Switzer à Brampton. Le commissaire devait vérifier ces factures et y apposer ses initiales. En outre, tous ces comptes devaient être soumis au comptable en chef de mon ministère, puis à l'auditeur général. J'ai donc raison de dire que je n'ai pas douté un seul instant de l'exactitude de ces comptes. Quant au cas des trois recenseurs de Brampton, je ne puis l'expliquer à moins de supposer qu'ils ont dû se rendre auprès de certaines personnes ayant des propriétés dans cette ville, mais qui demeuraient à la campagne. A tout événement, ce n'est là qu'une simple supposition.

M. BLAIN : Je constate que l'on accorde $13 à un recenseur pour défrayer ses dépenses, tandis que les autres n'ont rien obtenu de ce chef——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a une note au bas de cet item et elle

se lit comme suit : " Pour renseignements fournis aux agents recenseurs ". La personne en question devait être, je suppose, un recenseur qui a fait un travail supplémentaire pour aider le commissaire.

M. BLAIN : Le ministre veut-il dire que M. Bracken, commissaire de ce comté, ne comprenait pas le travail qu'il avait à faire, ou que cet employé avait trop d'ouvrage pour se rendre auprès des différents recenseurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dis simplement que cet item se rapporte au travail que le recenseur en question a fait pour le commissaire. Je n'en conclus pas que le commissaire ne pouvait remplir convenablement ses fonctions; je ne crois pas qu'on ait le droit de supposer cela. Je demanderai d'autres renseignements à la personne en question. Je crois, cependant, que ce commissaire a eu besoin d'aide.

M. BLAIN : Dans ce cas, le ministre ne peut fournir les détails de cet item de $13 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne trouve que la note du rapport de l'auditeur général que je viens de citer.

M. BLAIN : En général, les autres commissaires du recensement ont-ils, dans leurs comptes, fait mention de ces frais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Ce cas me semble particulier, et c'est pour cela que je demande des explications.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà déclaré que je ne peux fournir les détails de ce compte.

M. BLAIN : Le ministre de l'Agriculture a déclaré que les instructions supplémentaires données aux agents recenseurs n'ont coûté qu'une bagatelle au pays, vu qu'elles ont été distribuées aux intéressées, surtout aux commissaires de la campagne, en même temps que les premières. Le ministre peut-il nous dire si Peel est un des comtés où l'on n'a pas commis d'erreurs de ce genre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'il n'y a eu aucun délai dans le recensement du comté de Peel.

M. BLAIN : Le ministre pourrait peut-être nous fournir des renseignements à propos du dénombrement du comté voisin ? Je veux parler de Cardwell qui se trouve, pour ainsi dire, détaché de Peel. La population a diminué, mais, par contre, n'est-il pas vrai que le coût du recensement a été plus élevé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'explication que j'ai donnée relativement à Peel s'applique également à Cardwell.

M. CLANCY : Le ministre peut-il nous dire s'il a payé aux recenseurs de Dresden le coût du louage des chevaux et des voitures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous avons accordé, de ce chef, $1.50 à chaque recenseur. Je crois, bien que je n'en sois pas absolument certain, que ces derniers n'ont fait cette dépense que pour rencontrer le commissaire et recevoir ses instructions.

M. CLANCY : Prenons par exemple, le township de Cambden. Le ministre constatera qu'on a payé aux personnes suivantes pour louage de chevaux et de voitures ce qui suit : à M. Forshire, $22.50; à M. Sturges, $11 ; à M. Shaw, $31.50 ; à M. Fetherson, $22.50 et à M. Law, $25. Je connais cette partie du pays, les recenseurs, et je sais où chacun d'eux demeure. Je ne puis m'expliquer la différence qui existe dans ces états de compte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député connaît-il le comissaire ?

M. CLANCY : Oui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis seulement dire que le commissaire nous a recommandé de payer ces sommes et, comme il connaît le comté, nous avons cru agir sagement en nous rendant à sa demande.

M. CLANCY : Oui, mais le commissaire peut avoir été trompé. Le ministre devrait nous indiquer le nombre de jours, d heures et ainsi que les autres détails se rapportant à cet item.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les voici : M. Forshie, 15 jours ; M. Sturges, 8 jours ; M. Shaw, 21 jours ; M. Fetherson, 17 jours ; M. Law, 16¾ jours.

M. CLANCY : Pourquoi accorde-t-on $31 à un de ces agents recenseurs et seulement $12 à un autre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voilà ce que je ne puis expliquer. Il m'est impossible de connaître tous les détails de chacun de ces états de comptes dont l'exactitude est attestée sous serment. Ils sont d'abord vérifiés par le commissaire, le comptable du ministère les revise ensuite, puis ils sont envoyés à l'auditeur général qui doit les examiner, en dernier lieu.

M. CLANCY : En quoi consistent les gratifications spéciales dont il est question ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a accordé une certaine rémunération aux recenseurs pour le temps qu'ils ont dû perdre en se rendant chez les commissaires pour recevoir de ces derniers les instructions nécessaires.

M. CLANCY : Mais dans nombre de cas, on n'a pas tenu compte de cette gratification spéciale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La loi dit que la rémunération ne devra pas dépasser $3 par jour, pour une journée de travail de huit heures. Si un recenseur

a pris plus de noms qu'il ne lui en faut pour lui rapporter un salaire de $3, par jour, il n'a pas le droit de réclamer une rémunération pour avoir reçu les instructions du commissaire, parce que ses appointements ne peuvent pas dépasser $3 par jour.

M. BLAIN : Je remarque à la page D—251 ce qui suit : " réclamations, 70 jours à $3 ". Qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit d'un district non organisé où il nous a fallu nous écarter de la règle générale. Cette région se trouve au nord du comté du Pontiac. Nous avons dû traiter les recenseurs d'une façon spéciale. Il a fallu leur payer tant par jour, sans tenir compte du chiffre de la population indiqué dans les tableaux, parce que celle-ci était très dispersée.

M. BLAIN : Le ministre pourra peut-être nous expliquer la différence qui existe entre les districts organisés et ceux qui ne le sont pas. Il pourra en même temps nous faire connaître les instructions qu'on a données aux différents recenseurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans les districts non organisés, il ne serait pas juste de payer les recenseurs suivant l'échelle de prix établie dans les comtés où la population est dense ; nous avons accordé $3 par jour plus leurs dépenses de voyage, suivant les états de compte produits, aux recenseurs qui ont été obligés de parcourir de grandes distances pour recueillir les renseignements nécessaires. La personne dont parle mon honorable ami semble avoir réclamé des appointements pour 70 jours de travail, mais sa réclamation n'a pas été acceptée entièrement, et elle n'a reçu que $199.60.

M. BLAIN : Qui a vérifié ce compte et en a retranché certains item?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est peut-être le commissaire du recensement du comté, c'est peut-tre aussi le comptable du ministère.

M. BLAIN : Quelle a été la règle suivie relativement aux absents ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ce recensement, on a suivi la règle dite *de jure*. Lorsqu'il était question d'une personne absente, le recenseur demandait si l'absence de cette dernière se prolongerait indéfinitivement ; s'il ne s'agissait que d'une absence temporaire, le recenseur inscrivait le nom de cette personne. La limite de la durée de cette absence était d'un an. En d'autres termes, si l'on n'espérait pas voir revenir l'absent avant douze mois, le nom de celui-ci n'était pas inscrit aux tableaux du recensement. On a adopté ce principe en 1891.

M. BLAIN : Ainsi, si le recenseur, dans le cas d'une famille de quatre personnes établie à Ottawa, a constaté que trois de ces personnes vivaient à Chicago, il a compté ces dernières comme habitant Ottawa.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, si les parents ou des personnes autorisées à parler au nom de l'absent déclaraient que ce dernier serait de retour avant un an.

M. BLAIN : Dans ce cas, les rapports du recensement seraient inexacts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; il n'en peut être ainsi, car les recenseurs ont dû prendre note de l'absence temporaire de ces personnes.

M. CLANCY : Je vois que dans la ville de Paris, comté de Brant, M. Kent réclame $10.50 pour le louage d'un cheval et d'une voiture ; un autre recenseur, M. Wilson, réclame exactement la même somme, tandis que M. Hoey ne demande que $3.50 ; M. Shannon a reçu de ce chef $10.50, M. McCammon, $9, et M. A. W. Roussel, $10.50. Il me semble que la moyenne convenue entre ces employés est de $10.50. Ils réclament presque tous $9.00 pour s'être rendus auprès du commissaire, afin de recevoir de lui les instructions voulues.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, parce qu'ils ont passé trois jours pour recevoir toutes ces instructions.

M. CLANCY : Comment se fait-il qu'ils s'accordent tous à demander le même prix pour le louage de chevaux et de voitures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que ces recenseurs auraient payé le même prix, dans des circonstances ordinaires, pour parcourir la même distance. S'ils se sont rendus de Paris à Brandford le coût du trajet est aussi élevé pour les uns que pour les autres.

M. CLANCY : Nous ne demandons pas au ministre de nous faire part de ses suppositions. Pourquoi ne produit-il pas les comptes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai expliqué mes raisons à maintes reprises, et je ne crois pas nécessaire de revenir sur ce sujet.

M. CLANCY : Mon honorable ami devrait invoquer une autre raison et ne pas nous dire qu'il ne lui plaît pas de faire telle ou telle chose. Je vais parler du cas de M. Hoey. Celui-ci n'a rien reçu pour frais de voyage. Comment se fait-il que les autres recenseurs aient reçu une rémunération de ce chef. M. Hoey a réclamé $3.50 pour dépenses générales. Quelles sont ces dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai expliqué il y a quelques instants que si les frais dépassaient $3.00 par jour, le ministère n'en a pas tenu compte. Il peut arriver que M. Hoey ait dépensé plus que cette somme, par jour; par conséquent, on

ne pouvait l'indemniser du louage des chevaux et des voitures. On peut supposer encore que ce monsieur a fait le voyage de Paris à Brandford en compagnie des autres agents recenseurs. Voilà ce qui expliquerait pourquoi il n'a rien réclamé à ce propos. A tout événement, je ne puis rien. La seule manière de se renseigner serait de demander à M. Hoey lui-même, pourquoi il n'a pas présenté de compte par rapport au louage de chevaux et de voitures.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait parfaitement que les recenseurs n'ont été payés que d'après le nombre de noms qu'ils enregistraient ; par conséquent, la supposition qu'il fait ne peut s'appliquer ici. J'ai mentionné des cas où un recenseur a reçu $23, un autre $26, un autre $29, un autre $27, un autre $26, et un autre $38. Je dois supposer que le chiffre de la population n'était pas aussi considérable dans chacun de ces arrondissements de votation ; cela expliquerait les écarts que l'on constate dans le montant de ces comptes. On a payé $3 par jour aux recenseurs pour le temps qu'ils ont passé à recevoir les instructions du commissaire. Quelles étaient les instructions dans le cas que je viens de signaler ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a accordé $3 par jour pour le temps que les recenseurs ont passé à recevoir ces instructions. D'après ce que je vois, tous les recenseurs du comté de Brant ont passé trois jours à cette besogne. L'un d'entre eux doit avoir été absent une journée ou deux, et c'est pour cela que son compte n'est pas aussi élevé que celui des autres.

M. CLANCY : Quelles étaient les instructions données au comptable pour déterminer comment il devrait payer ces fonctionnaires? A-t-on établi une différence entre le nombre de jours consacrés à recevoir les instructions nécessaires, et celui qu'ils ont employé à remplir leurs devoirs de recenseurs ? Ce dernier travail ne leur rapportant que $3 par jour. Quelles instructions a-t-on données aux recenseurs relativement à la manière dont ils seraient payés de leur ouvrage ? Le commissaire en chef est présent ici. Il pourrait dire à l'honorable ministre comment les choses se sont passées ; d'un autre côté, mon honorable ami pourrait nous lire les instructions données aux commissaires. A-t-on changé le chiffre de la rémunération accordée aux recenseurs après leur nomination ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLANCY : Les journaux ont dit que le ministre avait trompé ces fonctionnaires quant au chiffre de cette rémunération. Si un recenseur se rend chez un cultivateur et pose un certain nombre de questions, cela ne doit pas coûter plus cher que s'il faisait telle ou telle question en particulier. Nombre de ces tableaux n'ont aucune valeur, et je ne crois pas qu'on puisse s'en servir. Pour la première fois, le dénombrement indique le nombre de divorces dans tout le pays. Cette question est bien délicate. Le recenseur a-t-il posé cette question au ministre lui-même ? Mon honorable ami croit-il qu'il est convenable de tenir compte du nombre de divorcés qu'il peut y avoir dans le pays ? Quelques-unes de ces questions sont futiles et même de nature à nuire aux intérêts du pays. Combien ce recensement formera-t-il de pages et de volumes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le premier volume a déjà été publié et la matière du second volume sera bientôt entre les mains de l'imprimeur. Si nous avions donné des renseignements généraux seulement, comme on l'a fait en 1891, ce volume serait déjà prêt.

M. CLANCY : Tous ces tableaux seront-ils publiés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : La partie contenant les renseignements qui se rapportent aux industries du pays sera-t-elle prête ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'espère; avant un mois, l'imprimeur aura en mains toute la matière de ce second volume.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, le bulletin contenant les renseignements en question, lors du dénombrement précédent, a été publié en 1892. Je demanderais au ministre pourquoi on a tardé si longtemps à faire exécuter cet ouvrage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député se trompe. Le troisième bulletin du recensement de 1891, qui contenait les rapports concernant les manufactures, n'a été publié que le 29 février 1895. Je crois que tout ce qui se rapporte aux industries du Canada sera publié dans le mois de juillet prochain, soit environ vingt mois plus tôt qu'ils ne l'ont été lors du recensement de 1891.

M. CLANCY : Je puis me tromper, mais cela ne m'empêche pas de féliciter cordialement l'honorable ministre d'avoir dit la vérité pour une fois. Comment a-t-il fait le recensement du district d'Alberta et des autres régions non organisées du pays ? Comment les recenseurs ont-ils fait le dénombrement des sauvages, par exemple ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont les fonctionnaires du département des Affaires des Sauvages qui ont fait ce dénombrement.

M. CLANCY : Comment a-t-on fait le recensement de la population de l'Alaska et de la région qui avoisine la baie d'Hudson ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si je ne me trompe, ce sont les commissaires du recensement des Etats-Unis qui ont fait le dénombrement de l'Alaska. Quant aux districts avoisinant la baie d'Hudson et aux territoires non organisés, ce sont nos propres fonctionnaires qui ont fait le recensement.

M. R. L. BORDEN : Quels sont nos progrès comparés à ceux des Etats-Unis et de la mère patrie en ce qui se rapporte à la compilation et à la publication des rapports du recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Notre recensement s'est fait un an après celui des Etats-Unis ; indépendamment de cela, je crois que nous sommes un peu en arrière de nos voisins en ce qui se rapporte à la compilation des rapports. Nous n'avons pas un personnel aussi nombreux, tenant compte de l'étendue de notre pays.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que nos voisins ne se servent pas de machines perfectionnées pour faire ces tableaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et en grand nombre. Nous avons déjà discuté cette question. L'expérience acquise en 1891, nous a démontré qu'il faudrait beaucoup de temps à nos fonctionnaires pour se mettre au courant de ce travail ; d'un autre côté, ces machines sont très dispendieuses et nous perdrions au changement.

M. R. L. BORDEN : J'ai lu dans les journaux des articles se rapportant au travail accompli par ces machines, et cela m'a semblé merveilleux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est vrai. Il y a quelques années, me trouvant à Washington, j'ai visité le bureau du recensement. J'ai vu fonctionner ces machines. M. Blue, le commissaire en chef du recensement, s'est rendu dans la capitale des Etats-Unis pour juger par lui-même de ce qu'il serait plus avantageux pour nous de faire. Ces machines rendent de grands services quand il s'agit d'expédier une besogne aussi considérable que celle du recensement des Etats Unis; mais lorsqu'il s'agit d'un travail de moindre importance, comme celui de notre recensement, il y a lieu de croire qu'il ne serait pas sage d'acheter des machines semblables. Je puis dire, cependant, que nous avons eu six compteurs supplémentaires. Règle générale, les fonctionnaires permanents s'occupent plutôt du travail intellectuel ; se je puis m'exprimer ainsi.

M. R. L. BORDEN : Le travail des préposés à ces machines est purement mécanique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; mais il faut quelqu'un qui sache parfaitement s'en servir.

M. R. L. BORDEN : Coûtent-elles bien cher ?

M. CLANCY.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Environ $1,500 chacune.

M. HACKETT : Il y a deux ans, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre sur ce que le coût du recensement de l'Ile du Prince-Edouard avait considérablement augmenté. Je lui ai fait observer en même temps qu'un nommé Doyle, qu'on avait nommé recenseur, avait vendu sa position à un autre individu du nom de Broderick, et cela, pour $30. Les $30 en question proviennent-ils du gousset de Broderick ou bien du trésor public ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministère n'a pas payé un sou à Doyle. Broderick a été nommé pour remplacer Doyle, et cela, sur la recommandation de sir Louis Davies.

M. HACKETT : Les appointements que l'on a payés à Broderick dépassaient du double ceux que l'on avait accordés au recenseur chargé de faire le même travail en 1891. On peut donc dire que la somme payée à Doyle par Broderick provient indirectement du ministère de l'Agriculture. Il peut se faire que l'augmentation générale que nous constatons dans le coût du dernier recensement soit due à des causes de cette nature. Il y a deux ans, j'ai appelé l'attention du ministre sur cette question, et il nous a promis alors de s'enquérir de cette affaire et de nous fournir les renseignements que je désirais obtenir. Mais j'en suis encore à attendre les documents en question. J'ai rencontré depuis les deux personnes dont les noms avaient été mentionnés. Tout ce qu'on m'a dit de Doyle, c'est qu'il avait obtenu $30 pour faire bien peu. Dans tous les autres districts, le coût du recensement a augmenté, bien que la population de l'Ile du Prince-Edouard ait diminué de cinq mille âmes au cours de la dernière période décennale. Comment expliquer cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis que répéter l'explication que j'ai déjà donnée. Les recenseurs ont pris plus de temps à faire leur travail, parce qu'ils avaient un plus grand nombre de questions à poser. Ainsi que je le déclarais, tout à l'heure, le nombre des questions fut trois fois plus considérable en 1901 qu'en 1891. De là plus de pas et de démarches, et, par conséquent, plus de dépenses. De plus, les salaires et le coût de la vie sont plus élevés maintenant qu'il ne l'étaient en 1891. Et personne ne voudra travailler aujourd'hui au prix payé il y a dix ou treize ans. Nons nous sommes trouvés dans l'obligation d'accorder des gratifications pour permettre aux recenseurs de payer le louage de chevaux et de voitures et pour les dédommager du temps qu'ils ont perdu à recevoir les instructions du commissaire et à nous renvoyer leurs rapports. Cela explique la différence entre le coût du dernier recensement et celui du dénombrement précédent.

M. HACKETT : Je suppose que l'honorable ministre a fait faire d'une manière juste et équitable le recensement de l'Ile du Prince-Edouard. Mon honorable ami constatera que la population de cette province a diminué, et que, comme résultat, l'Ile du Prince-Edouard va perdre un de ses représentants dans ce parlement. Je demanderai à l'honorable ministre si l'on a appliqué la même règle en ce qui se rapporte au recensement de la province de Québec ? C'est une question très importante, au point de vue de la représentation de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons suivi le même système par tout le Canada.

M. HACKETT : L'honorable ministre n'a-t-il pas consulté les chiffres du recensement pour se renseigner ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Que veut donc dire l'honorable député ? Les mêmes questions ont été posées à tous les habitants du pays.

M. HACKETT : Est-ce qu'un certain M. Côté n'a pas adressé une circulaire aux prêtres de la province de Québec demandant un rapport du recensement fait par eux, en 1901 ? Et ces renseignements n'ont-ils pas servi largement de base au recensement de cette province ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement non. Les rapports du recensement faits par les prêtres de la province de Québec, nous ont été communiqués lorsque les rapports des recenseurs étaient tous entre nos mains. Nous avons obtenu ces renseignements à seule fin d'établir une comparaison, pour nous renseigner davantage ; mais nos tableaux n'ont pas été modifiés pour cela.

M. HACKETT : Ceci diffère quelque peu de la déclaration que l'on a faite il y a deux ans passés, quand le premier ministre nous a lui-même déclaré que l'on avait eu recours à ce mode de recensement dans la province de Québec à cause de la crainte que manifestait la population de cette province à cet égard. Ces gens s'imaginaient, en voyant arriver les recenseurs, que ce travail était fait dans le but d'augmenter les taxes, et ils avaient peur de répondre aux questions que leur posaient les agents. C'est pour cela que M. Côté, l'assistant commissaire, adressa une circulaire à tous les prêtres catholiques de la province de Québec, leur demandant de lui envoyer un état des personnes ayant quitté la province dans chacune de leurs paroisses respectives, non seulement celles qui étaient temporairement absentes, mais aussi celles qui étaient parties avec l'intention de ne plus revenir. De cette manière, tous ceux qui avaient quitté la province de Québec dans l'année furent inscrits comme demeurant dans la province. Si c'est là la méthode dont on s'est servi dans la province de Québec, elle doit avoir eu pour résultat d'augmenter l'unité de la représentation, et de diminuer proportionnellement l'énumération faite dans la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Il est trop tard en ce moment pour que je puisse citer les " Débats " de 1901, mais si l'honorable ministre (M. Fisher) veut bien y lire la discussion qui a eu lieu à ce sujet, il verra que son chef a fait la déclaration que je viens d'indiquer. Cette circulaire de M. Côté fut expédiée non seulement aux curés des paroisses de la province de Québec, mais aussi aux prêtres des districts de l'Ile du Prince-Edouard où l'on savait qu'il existait une population française. Le Révd Dr Chasson, de la paroisse de Palmer Road, où il y a une nombreuse population acadienne, en reçut une copie, ainsi que le Révd M. Gallant, de Bloomfield, une autre personne de Rustico, et le Père Boudreault, d'Egmont Bay. Le Dr Chasson fut le seul à répondre à la circulaire, et il m'a lui-même fait remarquer qu'il n'était pas convenable pour les prêtres de se mêler à cette affaire du recensement, et qu'il fallait laisser cette besogne aux recenseurs et au peuple.

Le recensement de 1901, dans l'Ile du Prince-Edouard, a coûté deux fois plus cher qu'en 1891. Je ne critique pas l'exactitude de ses chiffres, car ils peuvent être exacts, mais il a eu pour résultat de démontrer que la population de cette province a diminuée de 5,000 âmes. Bien qu'on y ait scrupuleusement observé les distinctions au point de vue de la nationalité, de la race et de la religion, on serait, cependant, porté à croire qu'un système différent a été mis en vigueur dans la province de Québec, qui est le pivot sur lequel est basée la représentation des autres provinces du Canada. Je tiens à ce que l'honorable ministre nous dise d'une façon bien précise, si la déclaration faite par le premier ministre en 1901, et que je viens de mentionner, est exacte. Si cette circulaire de M. Côté a été distribuée de la manière indiquée par le premier ministre et que le dénombrement de la population de la province de Québec est basée sur les résultats obtenus au moyen de cette circulaire, je dis qu'une grave injustice a été commise à l'égard de la population de l'Ile du Prince-Edouard. Le plus grand privilège d'un peuple est l'exercice de son droit de suffrage, et ce droit sacré ne doit pas être violé. Je prie donc le ministre de nous dire bien clairement si ce droit a été violé, ou si l'on s'est servi dans l'Ile du Prince-Edouard du même mode de dénombrement que dans la porvince de Québec. Je crois que si la même procédure avait été suivie, l'Ile du Prince-Edouard n'aurait pas vu le chiffre de sa population diminuer de 5,000 âmes, et cette province ne perdrait pas un représentant. C'est tout le contraire qui aurait eu lieu. Je tiens à ce que l'honorable ministre fasse une déclaration bien catégorique à ce sujet, car la population de l'Ile du Prince-Edouard ressent vivement la perte qu'elle va faire d'un représentant dans cette Chambre. Il faut que nous sachions si

le mode de dénombrement adopté dans la province de Québec est le même que celui auquel on a eu recours dans l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Absolument le même ; les mêmes règlements ont été observés dans toutes les provinces. Des circulaires auxquelles l'honorable député a fait allusion, l'une fut envoyée dans le but de demander aux prêtres, non seulement de la province de Québec, mais de tous les endroits où il y a une population française, d'expliquer à la population qu'elle devait fournir les renseignements les plus complets aux recenseurs. L'autre avait pour but d'obtenir certains renseignements spéciaux sur le nombre de personnes dans chaque paroisse ayant quitté le pays d'une manière définitive, afin qu'elles ne fussent pas inscrites. Cela était nécessaire pour vérifier le travail des agents. Mais les réponses à cette circulaire ne furent jamais placées entre les mains des compilateurs ici. On s'en est servi uniquement pour établir des comparaisons avec les tableaux possédés par les fonctionnaires, et le résultat n'a nullement modifié les rapports des autres tableaux.

M. HACKETT : Cette circulaire a-t-elle été envoyée à la même époque aux ministres du culte d'autres dénominations religieuses au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HACKETT : Elles étaient destinées à la seule province de Québec, exception faite en faveur de quelques curés de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE ; Elles ont été adressées à d'autres personnes à part celles-là.

M. HACKETT : A quelles personnes demeurant dans d'autres provinces a-t-elle été adressée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a été distribuée dans tous les districts français du Canada.

M. HACKETT : Dans ce cas, elle a été envoyée uniquement dans les districts français ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HACKETT : On devait alors avoir une raison particulière pour envoyer ainsi cette circulaire. Le ministre prétend qu'elle a été envoyée afin d'obtenir des renseignements qui devaient servir à vérifier le travail fait par ses agents assermentés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La première circulaire avait pour objet de demander aux curés des paroisses de faire comprendre à leurs paroissiens toute la nécessité qu'il y avait de répondre sans crainte. Il est bien connu que la population française du pays éprouvait une certaine crainte à répondre aux questions des recenseurs, et l'on a eu recours à cet expédient pour faire disparaître cette crainte. La deuxième circulaire fut envoyée, comme je l'ai expliqué, parce que l'on savait qu'un grand nombre de Canadiens-français étaient partis pour les Etats-Unis, et nous voulions connaître le nombre de ceux qui étaient partis pour y demeurer, afin de ne pas les confondre avec ceux qui n'y devaient faire qu'un séjour temporaire.

M. HACKETT : Ainsi, son but était de s'assurer du nombre de Canadiens-français ayant quitté le pays pour se rendre aux Etats-Unis durant les années précédentes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : : C'est bien cela.

M. HACKETT : Dans ce cas, pourquoi l'honorable ministre essayait-il de conserver la trace des Canadiens-français avec plus de persistance que celle de la population de langue anglaise du Canada ? Je ne comprends pas pourquoi il a fait cette dépense additionnelle dans le but de s'assurer du déplacement de la population française de la province de Québec, quand il n'a pas jugé à propos de faire la même chose pour la population de langue anglaise des autres provinces. Il doit avoir eu une raison plus sérieuse que celle-là d'en agir ainsi.

Le ministre ne semble pas très disposé à répondre à cette question. Pourtant elle concerne les droits sacrés de la représentation de la population de l'Ile du Prince-Edouard dans ce parlement, et j'insiste que l'honorable ministre y réponde. Quand il a adopté ce mode spécial de faire le dénombrement de la population de la province de Québec, cette province qui sert à déterminer l'unité de représentation dans les autres provinces, je dis qu'en justice et en équité pour ces dernières, on aurait dû avoir recours au même procédé pour faire le dénombrement de la population de langue anglaise du pays.

Grâce à ce procédé, et en prenant les propres paroles de l'honorable ministre, je considère qu'en s'assurant ainsi de l'importance du courant d'émigration vers les Etats-Unis, on a tenu compte dans cette province de milliers de personnes qui en étaient parties durant les années précédentes, alors qu'on a négligé de faire la même chose dans les autres provinces du Canada, et le résultat de ce dénombrement inexact, c'est que l'Ile du Prince-Edouard perd un représentant dans cette Chambre. Je voudrais que le ministre me dit d'une manière définitive que puisqu'il a cru qu'il était nécessaire d'envoyer cette circulaire afin d'arriver à un dénombrement exact de la population, comment il se fait qu'il n'ait pas adressé un semblable document aux ministres du culte des autres dénominations religieuses, afin d'obtenir un dénombrement

honnête de la population de langue anglaise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La même circulaire concernant la population d'origine française a été expédiée dans tout le pays. L'honorable député a posé une autre question. Pas un seul nom n'a été ajouté à la liste de la population de la province de Québec par suite des réponses provenant de l'envoi de cette circulaire.

M. BELL : L'honorable ministre a-t-il autorisé la publication de cette circulaire adressée aux curés de la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas avoir donné d'instruction à cet effet.

M. BELL : Quand l'honorable ministre a-t-il appris la raison pour laquelle on l'avait publiée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'en avais entendu parler, mais je ne l'ai pas vue avant qu'elle fût publiée.

M. BELL : Je vais donner lecture à la Chambre des paroles prononcées dans cette Chambre par l'honorable ministre, en 1901. C'est M. Barker qui avait la parole :

M. BARKER : Je demanderai au ministre s'il sait que M. Côté a envoyé une autre circulaire, tout aussi déplacée, semble-t-il, que celle qui a été distribuée dans Ontario, et dans laquelle il demande de lui faire rapport à lui-même directement, en sa qualité d'assistant-commissaire, sur des questions absolument étrangères à ses fonctions ? Sait-il que M. Côté a demandé qu'on lui fasse rapport des Canadiens-français qui n'habitent pas dans le pays, mais qui demeurent aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je répondrai tout d'abord à l'interpellation de l'honorable député (M. Barker). Je n'ai eu connaissance d'aucune circulaire semblable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député est en frais de parler de la deuxième circulaire. La réponse que j'ai donnée il y a un instant se rapportait à la première.

M. BELL : Cela est impossible. L'honorable ministre a prétendu qu'il avait pris connaissance de la première circulaire adressée aux curés avant qu'elle fût publiée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vous demande pardon. J'ai dit il y a un instant que——

M. BELL : L'honorable ministre prétend maintenant qu'il a eu connaissance de cette circulaire avant qu'elle fût envoyée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle circulaire ?

M. BARKER : La deuxième.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit cela.

M. BELL : L'honorable ministre vient de le dire. Il y a deux ans passés, il devait se rappeler les faits beaucoup mieux qu'aujourd'hui, et il a déclaré à cette époque qu'il n'avait pas eu connaissance de l'envoi de cette circulaire. Aujourd'hui, le voici en contradiction directe avec lui-même. Il prétend qu'il n'en a pas eu connaissance. Il n'était pas question des Canadiens-fraçais dans la première circulaire. La première circulaire sur laquelle l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) a attiré son attention, était celle qui avait apparemment pour but d'obtenir des renseignements d'un caractère politique, et cela avait lieu en 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai parlé de cette circulaire ce soir.

M. BELL : Au cours de la discussion concernant la circulaire adressée aux curés canadiens, le député d'Hamilton (M. Barker) posa à la honorable ministre la question suivante :

Je demanderai au ministre s'il sait que M. Côté a envoyé une autre circulaire, tout aussi déplacée, semble-t-il, que celle qui a été distribuée dans Ontario, et dans laquelle il demande de lui faire rapport lui-même directement, en sa qualité d'assitant-commissaire, sur des questions absolument étrangères à ses fonctions ? Sait-il que M. Côté a demandé qu'on lui fasse rapport des canadiens-français qui n'habitent pas dans le pays mais qui demeurent aux Etats-Unis ?

Ceci est la circulaire qui fut adressée aux curés français.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle fut ma réponse ?

M. BELL : La voici :

Je répondrai tout d'abord à l'interpellation de l'honorable député (M. Barker). Je n'ai connaissance d'aucune circulaire semblable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Précisément.

M. BELL : L'honorable ministre vient de dire il y a un instant qu'il en avait eu connaissance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est là ce que j'ai dit au sujet de la circulaire adressée aux curés de la province de Québec, leur demandant de conseiller à leurs paroissiens de fournir tous les renseignements possibles aux recenseurs, ce qui est une toute autre circulaire. Il y a eu deux circulaires d'adressées aux curés de la province de Québec, l'une avant que le recensement eût lieu, leur demandant de conseiller à leurs paroissiens de fournir les renseignements les plus complets, et l'autre, six mois après le recensement, qui est celle que vient de mentionner l'honorable député, et au sujet de laquelle j'ai répondu à M. Barker en 1901.

M. BELL : J'avais compris qu'il y avait eu trois circulaires d'envoyées par le ministère de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y en a eu que deux. Je ne sache pas qu'une autre circulaire ait été envoyée par le ministère ou par aucun de ses employés.

M. BELL : Deux circulaires ont donc été envoyées aux curés français ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BELL : L'honorable ministre a-t-il en sa possession en ce moment des copies de ces circulaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Elles ont été déposées sur le bureau de la Chambre quand la question lui a été soumise, dans une circonstance antérieure.

M. BELL : Je crois que l'honorable ministre devrait déposer sur le bureau de la Chambre des copies de ces circulaires, car il est bien évident que des circulaires ont été publiées qui n'avaient aucun rapport avec le travail ordinaire d'un commissaire du recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles ont été en la possession de la Chambre durant plus d'une année.

M. BELL : Qu'a à dire l'honorable ministre au sujet de la circulaire émise dans un but politique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune circulaire de ce genre n'a été émise par mon ministère.

M. BELL : Quand l'honorable ministre a-t-il appris qu'une telle circulaire avait été envoyée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ai su plus tard, quand on me l'a appris.

M. BELL : Qu'en a-t-on fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ignore.

M. BELL : Le ministre a-t-il pris quelque mesure au sujet de cette circulaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dès que j'en ai entendu parler, j'ai donné avis que cette circulaire avait été publiée sans autorisation et que l'on n'avait pas à s'en occuper.

M. BELL : Le ministre a-t-il une copie de cette circulaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a été lue dans cette Chambre.

M. BELL : Elle a été envoyée par un employé du ministère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BELL : Les instructions qu'elle contenait ont certainement été suivies par quelques-uns des recenseurs. L'honorable ministre a-t-il pris des mesures pour découvrir les auteurs de ce véritable faux ?



Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon nom n'y figurait pas.

M. BELL : L'honorable ministre croit-il avoir fait entièrement son devoir à ce sujet?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BELL : Si telle est l'opinion de l'honorable ministre, je ne serais pas surpris que d'autres circulaires de ce genre eussent été envoyées. Combien le recensement de 1901 comprenait-il de tableaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quinze.

M. BELL : Combien de questions contient le premier tabeau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député avait assisté à la discussion, il aurait entendu les réponses que j'ai données aux questions qu'il pose en ce moment, et je crains d'être obligé de lui demander de consulter les " Débats ", s'il pose d'autres questions sur des sujets qui ont été discutés cet après-midi. Le premier tableau contenait 34 questions.

M. BELL : Je ne crois pas que l'honorable ministre soit justifiable de refuser de répondre à une question que lui pose un député, parce que ce dernier a eu le malheur de s'absenter de la Chambre durant une certain temps. A-t-on répondu à ces 34 questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BELL : Combien le deuxième tableau contenait-il de questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 35.

M. BELL : A-t-on répondu à toutes ces questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BELL : Combien le troisième tableau en contenait-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 15.

M. BELL : Combien cela fait-il de questions en tout ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut faire le calcul aussi bien que moi.

M. BELL : Combien le quatrième tableau contenait-il de questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 17.

M. BELL : Et le cinquième ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 37.

M. BELL : Quelle est la nature de ces questions?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles concernent les produits agricoles.

M. BELL : Quels produits agricoles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les produits que se récoltent ordinairement au Canada.

M. BELL : Ce n'est pas une réponse générale que je veux avoir, mais un état complet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà donné lecture de ces questions à la Chambre, en détail, et je ne recommencerai pas.

M. BELL : Je le regrette pour le comté de Pictou. C'est la deuxième fois que le ministre de l'Agriculture refuse de répondre à une question que je lui pose. Quand les fonctionnaires de son ministère termineront-ils la compilation des réponses à ces questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vers le milieu du mois prochain.

M. BELL: Combien y a-t-il eu de tableaux en tout auxquels on a été appelé à répondre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 15.

M. BELL : Sur ce nombre, l'honorable ministre nous a dit que l'on en avait compilé quatre, et que le travail de compilation des autres serait terminé dans le cours de l'année.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit dans le cours du mois de janvier prochain.

M. BELL : D'ici à sept mois, l'honorable ministre espère compléter la compilation de onze tableaux, et il a fallu 24 mois aux employés de son ministère pour compléter la compilation de quatre, soit une moyenne de six mois pour chaque tableau. Il espère maintenant compléter la compilation des onze derniers tableaux dans un délai de sept mois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les paroles de l'honorable député démontrent qu'il n'a pas suivi la discussion, car ses déclarations ne s'accordent pas avec ce qui a été dit.

M. BELL : Je dois admettre que je n'ai pas suivi très attentivement la discussion, car j'ignorais à quel régal littéraire la Chambre était appelée à prendre part. L'honorable ministre nous a dit qu'il y avait 15 tableaux et que ses employés avaient terminé la compilation de quatre de ces tableaux. Le recensement a eu lieu dans le mois d'avril 1901, et nous sommes rendus à la fin de juin 1903. Il a donc fallu 24 mois pour compiler les réponses données aux questions contenues dans 4 tableaux, et mon honorable ami espère compléter tout le travail de compilation dans le mois de janvier 1904, soit d'ici à sept mois. J'ai donc raison de prétendre qu'il espère compiler les réponses données aux questions contenues dans sept tableaux dans l'espace de sept mois, alors qu'il lui en a fallu 24 pour compiler les réponses fournies aux questions contenues dans quatre tableaux. S'il doute de l'exactitude de mes chiffres, je le prie de me dire en quoi ils sont défectueux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La prétention de l'honorable député est inexacte en ce qui concerne les quatre tableaux.

M. BELL : Le ministre m'a dit que le travail de compilation concernant le cinquième tableau n'était pas encore terminé. J'en ai conclu qu'il n'y en avait que quatre de terminés. Peut-être n'est-ce pas là ce qu'il a voulu laisser entendre. Dans ce cas, en quoi me suis-je trompé.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fausse le sens de mes paroles.

M. BELL : Nous aurons l'occasion de consulter les " Débats " dans quelques jours afin de nous assurer de ce qu'a réellement dit l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député m'a demandé si la compilation des réponses données aux questions contenues dans ces quatre tableaux était terminée, et maintenant, il est en frais de parler d'une compilation dont je ne connais pas le premier mot.

M. BELL : Dans ce cas, nous allons recommencer. A-t-on terminé la compilation des réponses fournies aux questions contenues dans le cinquième tableau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas encore.

M. BELL : Le travail de compilation des quatre tableaux précédents est-il terminé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans certains cas ce travail est terminé et dans d'autres il ne l'est pas.

M. BELL : Dans ce cas, j'ai poussé la condescendence trop loin quand j'ai dit que le travail de compilation des quatre tableaux était terminé. Voudrait-il me dire combien de ces six cents et quelques questions contenues dans ces tableaux sont compilées et terminées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les tableaux 1, 2 et 3 sont terminés, ainsi que les tableaux 10 et 11. Quant au reste, la compilation se continue. Les tableaux 4, 5, 6 et 7 sont presque terminés, et le tableau numéro 8 le sera avant la fin du prochain mois.

M. BELL : Quel numéro porte le tableau qui concerne les fabricants ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le n° 8.

M. BELL : Combien contient-il de questions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 67.

M. BELL : Il y a, entre le recensement de 1901 et celui de 1891, une certaine différence dans la désignation des établissements industriels. L'honorable ministre voudrait-il nous la faire connaître ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, toute pièce ou atelier dans lequel un ou deux ouvriers travaillaient, était désigné sous le nom de manufacture. Les règlements de 1901 exigeaient qu'il y eût au moins 5 ouvriers pour qu'un établissement fût ainsi désigné.

M. BELL : L'honorable ministre a-t-il une idée du nombre d'établissements qui ont été rayés par suite du changement apporté dans le questionnaire de 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un établissement dans lequel il n'y a pas cinq ouvriers n'est pas compté comme une fabrique et la compilation n'est pas encore asez avancée pour nous permettre de dire au juste la différence que ce changement apportera dans le nombre de ces établissements.

M. BELL : Combien de question contenait le tableau n° 6.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 26.

M. BELL : Les 26 classes entre lesquelles les animaux domestiques sont divisés comprennent aussi les volailles, je suppose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BELL : Comprennent-elles aussi les œufs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les œufs sont compris dans les produits agricoles.

M. BELL : Dans cette nomenclature, a-t-on fait la distinction entre les différentes races ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le recensement indique la race des animaux de race pure, mais non des autres.

M. HACKETT : Le ministre croit-il que ce crédit sera suffisant pour terminer le recensement ? Quand espère-t-il publier le second volume ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère pouvoir terminer la compilation du recensement avec ce crédit, et le deuxième volume sera publié avant la fin du mois prochain.

M. BENNETT : La présence de quatre membres du cabinet dans la Chambre à cette heure est la meilleure preuve que la question de la subvention au Grand-Tronc-Pacifique est réglée, car il n'est pas probable qu'il y ait de séance du conseil aujourd'hui. L'honorable député de Macdonald (M. Boyd), qui n'est pas ici dans le moment, mais qui entrera dans quelques instants, nous a dit hier soir que nous aurons bientôt trois séances par jour, et bien que le ministre des Finances ait nié cela, le ministre de l'Agriculture semble vouloir siéger nuit et jour.

Je vois par les comptes publics que le recensement de 1871 a coûté environ $400,000, celui de 1881, beaucoup moins de $500,000, et que celui de 1891 a à peine dépassé le demi million. Le ministre de l'Agriculture veut-il nous dire ce qu'à coûté jusqu'à présent le recensement de 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A venir jusqu'au 1er mai 1903, $1,137,533.37.

M. BENNETT : Les électeurs resteront frappés d'étonnement quand ils verront ces chiffres et les compareront avec ceux des recensements précédents. Combien faudra-t-il encore d'argent pour terminer ce recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demande un crédit de $35,000 pour le prochain exercice, et je calcule qu'il faudra environ $10,000 pour le mois de juin courant. C'est-à-dire qu'il nous faudra encore $43,000.

M. BENNETT : Quand cet argent sera dépensé, le recensement sera-t-il complètement terminé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BENNETT : Les électeurs n'en seront pas fâchés. Le ministre devrait nous dire pourquoi ce recensement a coûté si cher ? Je vais en donner quelques-une des raisons. La première est la principale, c'est, d'avoir fait venir ici M. Blue. Je n'ai rien à dire personnellement contre M. Blue, mais il avait été à l'emploi du gouvernement de la province d'Ontario, ce paradis terrestre des parasites politiques, dont le règne, grâce à Dieu, paraît près de finir. On fit venir M. Blue ici, et qu'est-il résulté ? Les rapports de la province d'Ontario sont imprimés par une imprimerie appartenant à un particulier, d'après la méthode particulière au gouvernement de cette province-là, c'est-à-dire sans qu'il soit demandé de soumissions. Naturellement, plus le nombre des rapports publiés est considérable, plus grands sont les profits des amis du gouvernement qui les impriment. On comprend parfaitement pourquoi ces rapports sont publiées en aussi grand nombre. Sur chacun de ces rapports apparaît le nom de M. Blue, et quand on connut le

chiffre des appointements qu'il devait recevoir, tous les fonctionnaires du gouvernement éprouvèrent un sentiment d'envie. Si le ministre veut bien jeter un coup d'œil sur la liste de ses recenseurs, surtout de ceux d'Ontario, il y trouvera les noms de ses vieux amis, les meneurs du gouvernement de cette province. Dans la division de Simcoe-est, le recensement a coûté énormément cher. Mais quand j'ai vu la nuée de parasites qui s'y étaient réfugiés, je n'ai pu que féliciter le ministre de s'en être tiré à si bon compte. Y a-t-il des plaintes de la part de recenseurs qui prétendent n'avoir pas été payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. BENNETT : Je vois avec plaisir que ces gens ont enfin reçu leur argent. Au point de vue politique, ils n'ont pas fait de bien au gouvernement dans Simcoe-est, parce qu'ils prétendaient ne pas pouvoir se faire payer. En 1891, le recensement de Simcoe-est a coûté $5,473, et en 1901, $10,949. On a nommé deux sous-commissaires à qui on a payé $614, pendant que pour le recensement précédent, il n'y en avait qu'un, qui a reçu $386. Dans combien de divisions électorales d'Ontario a-t-on nommé des commissaires du gouvernement afin de pouvoir récompenser des politiciens ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en connais pas qui aient été nommés pour cette raison ?

M. BENNETT : Pourquoi a-t-on accordé à M. Duncan McNab, $13.50 pour louage d'un cheval à Orillia, à raison de $1.50 par jour.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans certains cas, les agents se faisaient payer une voiture pour aller recevoir leurs instructions du sous-commissaire. Si ce n'est pas là la raison, je n'en connais pas d'autre.

M. BENNETT : J'en connais une autre moi. M. McNab est un partisan dévoué du parti libéral, et il est actuellement employé à la surveillance de certains travaux que le ministère des Travaux publics fait exécuter dans cette localité. Je remarque que M. J. B. Henderson, membre important de la "machine" du parti, n'a rien touché pour frais de déplacement. Les électeurs de Simcoe-est vont bien rire quand ils apprendront que M. Henderson, dans sa candeur, n'a rien demandé par rapport à son déplacement, tandis que M. McNab a reçu $13.50. Quel est le fonctionnaire du bureau de l'honorable ministre chargé de désigner ceux à qui le gouvernement paierait des frais de déplacement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICLLTURE : Il y avait à ce sujet une règle bien définie et les comptes devaient être certifiés par les commissaires de chaque localité.

M. BENNETT: Je remercie l'honorable ministre de ce renseignement. Peut-il me dire quelles instructions les commissaires donnaient aux recenseurs sur ce point ? J'aimerais avoir entre les mains quelque chose d'officiel dont je pourrai me servir quand j'aurai à discuter cette question devant les électeurs de Simcoe-est.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les commissaires n'ont pas reçu d'instructions à ce sujet ; ils devaient agir selon leur propre discrétion et certifier les comptes.

M. BENNETT : Il suffit d'étudier ces comptes pour constater que lorsqu'il s'agissait des parasites du parti, toutes les allocations étaient pour eux, tandis que ceux qui s'occupaient simplement de leur devoir de recenseurs recevaient bien peu de chose, sinon rien. A-t-on terminé la compilation des réponses aux questions contenues au tableau concernant les produits agricoles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas encore, mais nous espérons que le travail sera terminé vers le milieu du mois prochain.

M. BENNETT : Quant au tableau concernant les industries, le résultat du changement a été désastreux pour l'industrie de la farine. Il y a dix ans passés, il existait plusieurs minoteries dans presque tous les comtés d'Ontario. Mais comme il n'y a que les établissements importants qui emploient cinq ouvriers, un grand nombre de ces minoteries ont été laissées de côté. En comparant le résultat de ce recensement avec celui du dénombrement de 1891, on serait porté à croire que le nombre de minoteries a considérablement diminué dans Ontario. L'honorable ministre pourrait-il nous dire quel va être l'effet de cette manière de procéder au recensement au point de vue du nombre des minoteries de la province d'Ontario?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La compilation n'est pas encore entièrement terminée.

M. BENNETT : J'espère que l'honorable ministre sera en mesure de nous fournir des renseignements complets sur ce point la semaine prochaine, quand la Chambre sera appelée à discuter ce crédit de nouveau, car nous ne pouvons songer à adopter un item aussi intéressant avant la fin de cette séance du matin. Je dois dire, en passant, que l'on profite de l'absence d'un bon nombre de députés, car le premier ministre n'a pas donné avis que la Chambre siégerait aujourd'hui, et ceux qui se sont absentés n'auront pas l'occasion de prendre part au débat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cette remarque est de nature à nous faire réfléchir. Il reste deux item considérables sur cette page du budget et je demanderai au ministre de l'Agriculture de bien vouloir, avec l'assentiment du comité, ajour-

ner le débat relatif au recensement et prendre les deux autres item qui restent sur cette page—c'est-à-dire le numéro 56. Cela terminerait cette page du budget, moins le recensement.

M. CLANCY : Alors l'item qui nous occupe reste en suspens ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si l'arrangement est accepté.

M. R. L. BORDEN : Je considère qu'à cette heure du jour cette proposition est raisonnable. Elle aurait probablement été aussi raisonnable plus tôt, mais il est inutile de revenir là-dessus. La seule remarque que je me permettrai de faire, c'est celle-ci : si nous prenons l'item suivant, la discussion ne devra pas être longue, si nous voulons aller déjeuner. Je demanderai donc que nous ayons le droit de revenir sur tout ce qui pourra offrir matière à discussion lorsque nous reprendrons l'étude du crédit relatif au recensement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

L'item reste en suspens.

Division du commissaire de l'agriculture et de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits—les employés payés à même cette somme ne devant pas tomber sous le coup de l'Acte du service civil, $220,000.

M. BELL : L'honorable ministre peut-il expliquer brièvement en quoi consiste cette augmentation de $10,000 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cete augmentation provient de ce que nous avons l'intention d'étendre ce que j'appellerai nos marchés pour la vente de nos produits en Angleterre. Ce projet a très bien réussi, mais je crois qu'il est possible de le développer encore.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Peut-on savoir quelle sera la besogne de lundi?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous occuperons de la loi concernant les brevets, de la loi concernant les maladies des animaux, et peut-être du code pénal, de la loi concernat les cale-sèches et du bill relatif à la communauté du Bon Pasteur. Je ne crois pas que ces bills donnent lieu à de longues discussions et nous aurons peut-être le temps de reprendre le débat sur la loi des chemins de fer. Si la Chambre siège en comité, nous continuerons l'étude des crédits du ministre de l'Agriculture.

M. R. L. BORDEN : Vous feriez bien de ne pas commencer trop tard.

La motion est adoptée et la séance levée à 6.20 du matin (samedi).

M. FIELDING.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 15 juin 1903.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

### BILLS D'INTERETS PRIVES.

### EN COMITE—TROISIEME DELIBERATION.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie dite "The Vancouver and Coast Kootenay Railway Company"—M. MacPherson.)

Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à James Sinclair McDougall.—(M. Gallery.)

Bill (n° 185) concernant le Compagnie d'aciérie canadienne.—(M. German.)

### CHEMIN DE FER DE TORONTO ET HAMILTON.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 147) constituant en conporation le Compagnie du chemin de fer Toronto et Hamilton.—(M. Campbell.)

M. l'ORATEUR : Ce bill reste à l'ordre du jour.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que c'est à la demande du gouvernement que ce bill reste à l'ordre du jour. Se propose-t-on de le renvoyer devant le comité pour le discuter de nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le maire de Toronto, le maire d'Hamilton et quelques autres citoyens de ces deux villes nous ont fait certaines représentations et en l'absence de l'honorable député qui a charge de ce bill, nous considérons comme un acte de courtoisie de le laisser sur l'ordre du jour jusqu'à ce que l'honorable député ait pris connaissance de cette requête.

M. CLARKE : D'après le règlement, quand ce bill reviendra-t-il devant la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pendant l'heure consacrée aux billes d'intérêts privés, mercredi soir, après huit heures.

Le bill reste sur l'ordre du jour.

### INTERPELLATIONS.

#### INTERCOLONIAL—SURESTARIE.

M. FOWLER,—Par M. Lancaster :

1. Quels sont les règlements au sujet des frais de surestarie sur les wagons en chargement ou déchargement aux gares de l'Intercolonial ?
2. Quel montant a été perçu de ce chef à chaque gare pendant le premier semestre du présent exercice, du 1er juillet 1902 au 1er janvier 1903 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La réponse à cette question serait très longue et je suis obligé de demander à l'honorable député de présenter une motion pour obtenir un rapport.

INTERCOLONIAL—EDIFICES, ETC., A SUSSEX, N.-B.

M. FOWLER—Par M. Lancaster :

1. Le ministère des Chemins de fer se propose-t-il de construire à Sussex une remise à locomotives au lieu du vieux hangar en bois actuellement employé à cette fin ?
2. A-t-il l'intention d'ériger des barrières au passage à niveau sur la rue Main de Sussex, N.-B., afin de protéger le public contre les accidents si fréquents à cet endroit ?
3. Des plans ont-ils été préparés pour une nouvelle gare à Sussex, N.-B.? Sinon, pourquoi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le gouvernement n'a pas l'intention de construire une remise à locomotives à Sussex. Une seule locomotive passe la nuit à cet endroit, et un abri convenable sera construit cet été.

2. Non, le gouvernement n'a pas l'intention d'ériger des barrières au passage à niveau sur la rue Main de Sussex. Une sonnerie électrique a été installée à cet endroit, elle a été tenue en bon ordre et répond à tous les besoins. Cela ne gêne pas le trafic, comme le feraient des barrières, et protège le public. Le département n'est pas informé que les accidents sont fréquents à cet endroit.

3. Non ; aucuns plans n'ont été préparés pour une nouvelle gare à Sussex. Le département ne considère pas qu'une nouvelle gare soit nécessaire à cet endroit, à présent.

ALBERT J. WHITE.

M. FOWLER—Par M. Lancaster :

1. Albert J. White, avocat, de Sussex, N.-B., a-t-il été employé au cours des années 1901 et 1902 par le ministère des Chemins de fer ? Dans l'affirmative, pour quel objet ?
2. S'il a été ainsi employé, quelles fonctions remplissait-il ? Pourquoi a-t-il été nécessaire de requérir ses services ?
3. Pendant combien de jours a-t-il été employé et combien recevait-il par jour ?
4. Quels sont les divers montants payés audit Albert J. White pour ses services et ses dépenses, respectivement ?
5. Entre quelles dates a-t-il été employé comme susdit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 1 et 2. Oui, l'honorable A. S. White, ex-procureur général du Nouveau-Brunswick, a été employé au cours des années 1901 et 1902, à préparer le bill pour codifier la loi des chemins de fer et instituer une commission des chemins de fer.

3. 93 jours à $25 par jour.

4. Services, $2,375. Dépenses, $441.19.

5. Du 26 septembre 1901 au 19 décembre 1901, et du 24 janvier au 18 février 1902.

EDIFICES DU PARLEMENT A OTTAWA.

M. HOLMES :

1. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur le fait signalé dans l'extrait suivant du rapport de la commission chargée de faire une enquête sur les défalcations commises par Martineau :—

"Bien que le fait ne soit pas compris dans les instructions données à la commission, les commissaires croient devoir avertir le gouvernement que les archives placées dans la partie supérieure de l'édifice de l'est sont exposées à être détruites par le feu par suite du voisinage immédiat des conduites de chaleur et des boiseries dans le corridor conduisant aux bureaux des affaires des sauvages. Ils pensent qu'on devrait y porter attention immédiatement. Le plancher qui touche aux conduites est tellement carbonisé qu'une conflagration est imminente, et des mesures devraient être prises sans retard pour remédier à cet état de choses. Le manque de précaution contre l'incendie se fait pareillement sentir dans l'étage mansardé de l'édifice Langevin où se trouvent toutes les pièces se rapportant aux arpentages sous le contrôle du ministère de l'Intérieur. Ces dossiers sont très précieux vû qu'ils sont le fruit de travaux qui ont coûté des sommes très considérables et qu'il est impossible de les refaire."

2. Le gouvernement se propose-t-il de prendre les mesures nécessaires pour parer à ce danger ?

3. Les appareils contre le feu dans les différents édifices publics sont-ils quelquefois mis en opération afin de constater s'ils sont en bon état ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Les conduites de l'édifice de l'Est sont chauffées à la vapeur et passent dans des canaux en briques recouverts par une planche doublée en fer blanc. A l'endroit en question, le fer blanc a été enlevé et le bois est noirci, mais il n'y a pas de danger car nous n'avons pas d'exemple que des conduites chauffées à la vapeur aient communiqué le feu au bois. Dans les combles de l'édifice Langevin, le plancher est à l'épreuve du feu et la toiture en fer. De plus, dans ces combles il y a quatre lances reliées avec la pompe à incendie mue par l'électricité, et deux, reliées avec l'aqueduc de la ville.

2. Le département s'occupera de la question. Le gouvernement se propose de construire un édifice spécial pour la garde des archives.

3. Oui. Les pompes sont examinées tous les trois ou quatre jours et les lances et les extincteurs chimiques dans tous les édifices sont sous la garde de la police fédérale et sont tenus en bon ordre et essayés régulièrement.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des Douanes. —(Le ministre des Douanes.)

LOI DES BREVETS.

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 184) pour modifier le loi

concernant les brevets d'inventions.—(Le ministre de l'Agriculture.)

Article 7, paragraphe A.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je ne sais pas si on a pris en considération la question que j'ai soulevé en l'absence du ministre. Voici ce dont il s'agissait : Quelqu'un a inventé une machine quelconque. L'ouvrier qui l'aidait dans la fabrication de cette machine quitte son emploi et en fabrique de semblables qui sont mises sur le marché pendant que l'inventeur sollicite son brevet. On me dit que d'après la loi actuelle on ne peut pas empêcher l'usage de ces machines et que l'inventeur n'a aucun recours.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le présent bill ne change en rien la loi sous ce rapport, et je ne vois pas comment elle pourrait intervenir dans le cas précité. Le brevet n'est valide que du jour où il a été accordé et rien n'empêche l'usage ou la vente de l'invention entre la date de la demande du brevet et celle de l'octroi du brevet.

Si l'article était en usage à la date de la demande, le brevet ne pourrait être accordé ; mais je ne vois pas comment nous pourrions protéger l'inventeur dans le cas où son invention serait rendue publique pendant que la demande est pendante.

M. HUGHES (Victoria-nord) : J'aimerais que le ministre étudiât la question. Il y a déjà un mois ou six semaines que cette objection a été signalée à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le seul cas qui se présente est celui-ci : L'ouvrier qui a fabriqué la machine demande aussi un brevet, en même temps que l'inventeur. Il surgit alors un conflit qu'il faut faire décider par des arbitres.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Mais comment peut-on empêcher l'ouvrier de mettre la machine en vente ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est une question qui regarde les tribunaux.

Article 9.

9. La validité de toute prorogation accordée jusqu'ici ou considérée avoir été accordée aux termes de l'article 37 dudit acte, du délai de deux ans déterminé par ledit article, ou par ledit article tel que ci-devant modifié, pour la construction ou la fabrication de l'article breveté, ou du délai de douze mois y déterminé pour l'importation de l'article breveté, ne saurait être mise en question pour la raison que (a) cette prorogation aurait été ainsi accordée ou considérée comme ayant été accordée par le sous-commissaire des brevets, ou en qualité de sous-commissaire intérimaire des brevets, par une personne faisant fonctions de sous-ministre de l'Agriculture en exécution des dispisitions de l'Acte du service civil à cet égard, au lieu de l'être par le commissaire des brevets ; ou parce que (b) dans le cas de l'invention à laquelle a trait ladite prorgation de délai, il avait été accordé ou considéré avoir été accordé une ou des prorogations antérieures du délai de deux ans ou de celui de douze mois, selon le cas, ainsi déterminés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose qu'on ajoute après les mots " mise en question " dans la septième ligne de cet article, les mots suivant : " et le brevet au sujet duquel cette prorogation aura été accordée ne saurait être considéré comme caduc ou expiré."

M. CLARKE : Beaucoup de ces brevets concernant des appareils d'éclairage artificiel sont maintenant expirés. Ce bill aura-t-il pour effet d'en faire revivre quelques-uns ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce bill ne fait revivre aucun brevet expiré. Il n'affecte que les brevets dont les détenteurs se sont conformés à la loi telle qu'interprétée par le département, mais qui se trouvent en défaut par suite de l'interprétation donnée à cette même loi par la cour Suprême, en décembre dernier, dans la cause de Power vs. Griffin. La cour a décidé trois points importants ; premièrement, qu'il n'était pas suffisant pour se conformer à la loi, comme le département l'avait toujours supposé, d'être prêt à fabriquer l'article breveté ; deuxièmement, que la prorogation accordée par le sous-commissaire, ou en qualité de sous-commissaire intérimaire des brevets, n'était pas valide et que le commissaire seul pouvait accorder cette prorogation ; troisièmement, qu'une seule prorogation pouvait être accordée. D'après la loi ainsi interprétée, un grand nombre de brevets se trouvent en défaut, bien qu'ils soient en règle d'après la loi telle qu'interprétée antérieurement par le département. Le bill aura pour effet de faire revivre les brevets qui seraient devenus caducs pour une de ces trois raisons. De plus, le bill décrète que l'expiration d'un brevet, en pays étranger, n'affecte pas sa validité au Canada.

Par suite des changements introduits dans l'article 9, il faut apporter des changements correspondants dans les articles 10 et 14. Je propose donc d'ajouter après les mots " mise en question " dans l'article 10, les mots suivants : " et tel brevet ne saurait être considéré comme caduc ou expiré ". Je propose aussi que dans le paragraphe 2 de l'article 10, on ajoute après les mots " présent article ", les mots suivants : " ou qui, en vertu des dispositions de ce paragraphe devrait être considéré comme n'étant pas caduc ni expiré."

M. R. L. BORDEN : Je suppose que tous ces amendements n'ont d'autre but que d'empêcher les autres parties du bill de venir en conflit avec le changement apporté à l'article 9. Il n'est pas facile de saisir la portée exacte d'amendements présentés de cette manière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, ces amendements sont faits uniquement pour donner effet à l'amendement introduit dans l'article 9.

L'article 14 doit aussi être amendé par l'addition, après le mot " acte ", des mots " ou qui, en vertu d'aucune telle disposition, devrait être considéré comme n'étant pas caduc ou expiré."

Une erreur typographique m'oblige aussi à ajouter après le mot " vendre ", les mots " le dit article ". Il me reste à proposer d'ajouter à l'article 14 :

Dans le cas où quelqu'un aurait signé un contrat avec le détenteur d'un brevet pour avoir le droit de fabriquer, employer ou vendre au Canada l'article d'invention faisant l'objet de ce brevet, ce contrat sera considéré comme étant resté valide de façon aussi pleine et entière que si le brevet n'était pas devenu nul, comme dit ci-dessus.

Cela aura pour effet de valider les contrats. Puisque nous faisons revivre les brevets il n'est que juste que nous validions aussi les contrats.

M. R. L. BORDEN : L'article 14 est tout à fait différent de cet amendement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas. L'article a pour but de protéger les droits acquis, et l'amendement dit que les contrats passés au sujet des brevets sont aussi des droits acquis et doivent rester en vigueur.

M. R. L. BORDEN : L'effet de cet article 14 est de permettre à ceux qui ont commencé à fabriquer pendant que le brevet était virtuellement annulé, de continuer la fabrication, nonobstant les dispositions du présent bill ; tandis que l'amendement décrète plutôt l'opposé, c'est-à-dire que le fait de faire revivre le brevet remettra en vigueur tout contrat passé entre le détenteur du brevet et un tiers. Je saisis bien le but de cet amendement, mais il me paraît ne se rapporter que de très loin à celui de l'article 14. Je crois qu'il vaudrait mieux amender quelqu'article antérieur ou ajouter un paragraphe.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends parfaitement l'objection de l'honorable député et cet argument a certainement beaucoup de force ; mais j'ai consulté, sur ce point, le ministère de la Justice, et l'on me dit que cet amendement sera suffisant. Je ne vois cependant pas d'inconvénient à le mettre avant l'article 14 ou à en faire un article séparé ; mais il est peut-être préférable de le laisser tel qu'il a été préparé par les jurisconsultes du gouvernement. Je propose donc que ce paragraphe soit ajouté à l'article 14.

M. R. L. BORDEN : Les dernières lignes de l'article 14, telles qu'elles se lisent dans le bill, expriment-elles bien toute la pensée de l'honorable ministre ? Il est dit :

Toute personne qui, au cours de la période écoulée entre le temps où le brevet est devenu nul ou que s'est produit la cause pour laquelle il eût pu être mis en question et la date où le présent acte aura été sanctionné, aura commencé à fabriquer, employer ou vendre au Canada l'article d'invention faisant l'objet de ce brevet, peut continuer à fabriquer, employer ou vendre de façon aussi pleine et entière que si le présent acte n'eût pas été rendu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'artice des définitions de la loi des brevets dit que l'expression " invention " signifie " tous les arts, machines, procédés ou compositions de matière nouveaux ou utiles et tous perfectionnements nouveaux ou utiles à un art, à une machine, à un procédé ou à une composition de matière ". Ainsi le mot " invention " comprend tout ce qui est susceptible d'être breveté.

M. R. L. BORDEN : Est-il dit dans ce bill qu'il devra être interprété comme ne faisant qu'un seul et même acte avec l'Acte des brevets ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est qu'un amendement à l'Acte des brevets et non un acte nouveau.

M. R. L. BORDEN : Je ne me rappelle pas si l'Acte concernant l'interprétation des Statuts, dit que les amendements seront toujours considérés et interprétés comme ne faisant qu'un avec l'acte général. Nous voulons que cette définition s'applique au présent acte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministre de la Justice me dit que tout amendement à un acte, relève de l'article des définitions dans l'acte général.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais que la troisième lecture de ce bill fût retardée de deux ou trois jours. Plusiers amendements m'avaient été recommandés, mais je ne crois pas nécessaire de les proposer, car je les crois compris dans les termes généraux du bill. Cependant, j'aimerais à m'entendre avec les personnes qui m'ont fait ces représentations, leur dire ce que j'en pense moi-même et savoir si elles ont d'autres recommandations à faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est très bien.

M. R. L. BORDEN : Il serait préférable de le faire réimprimer avant la troisième lecture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que c'est possible.

## SUBVENTIONS AUX BASSINS DE RADOUB.

Le bill (n° 178) pour encourager la construction de bassins de radoub est soumis en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité.

Article 1.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Les traits saillants de ce bill ont déjà été discutés. Une couple de nouvelles dispositions sont nécessaires pour mettre à exécution les arrangements que nous avons en vue. Les articles généraux qui ont été discutés en comité pourvoient à l'augmentation de la subvention et j'ai alors annoncé qu'il serait préparé un tarif pour l'usage de ces bassins et que ce tarif serait soumis au gouvernement. On peut voir à l'article 2 qu'aucun péage ou honoraire ne sera prélevé pour l'usage de ces bassins, sans avoir été préalablement approuvé par le gouvernement. Un autre article oblige la compagnie à soumettre un état de ses affaires, indiquant la somme exacte réalisée par l'émission des différentes classes d'obligations et toutes les subventions qu'elle aura reçu des institutions publiques. Le but de cette disposition est celui-ci : puisque le gouvernement sera appelé à fixer un tarif raisonnable, il faut qu'il sache quels sont les capitaux engagés dans l'entreprise, afin que le tarif permette de réaliser un profit raisonnable. Ce sont les seuls articles qui ont été ajoutés depuis que le bill a été discuté en comité.

Article 1.

M. BENNETT : Le gouvernement a-t-il un programme arrêté concernant la construction de ces bassins de radoub ? Je vois qu'il est dit dans cet article :

Si une compagnie constituée en corporation et agréée par l'Exécutif comme possédant les qualités requises pour exécuter ces travaux.

Le gouvernement adoptera-il comme règle que si une compagnie se forme et démontre qu'elle possède les ressources nécesaires, elle recevra la subvention, même si cette dernière a déjà été accordée à une autre compagnie, ou bien le gouvernement prendra-t-il pour règle de ne pas subventionner un second bassin de radoub, lorsque sa construction dépendra de cette subvention, sans établir de règle fixant le nombre de milles qu'il devra y avoir entre le bassin déjà subventionné et celui qu'il sera question de construire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de règle fixe à ce sujet. S'il était démontré qu'un bassin dans une localité ne suffit pas aux besoins du trafic et s'il était question d'en construire un autre, le gouvernement aurait à aviser. Quant au nombre de milles à mettre entre deux bassins, c'est une question que nous n'avons pas étudiée, et je n'ai aucun doute qu'elle se règlera d'elle-même, commercialement. Il n'est pas probable qu'une compagnie demande à construire un second bassin, si le besoin ne s'en fait pas sentir.

M. BENNETT : Alors devons-nous comprendre qu'un second bassin ne sera pas subventionné, à moins qu'il ne soit démontré que celui qui a déjà été subventionné ne suffit pas aux besoins du trafic ?

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai déjà expliqué à mon honorable ami, que le gouvernement n'avait aucune règle fixe à ce sujet. Chaque cas sera décidé selon ses propres mérites.

M. BENNETT : Mais le ministre dit, cependant, qu'il faudra d'abord démontrer que le bassin déjà subventionné ne répond plus aux besoins de la localité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les conditions sont celles qui sont mentionnées dans le bill. Je ne puis pas en faire d'autres de vive voix.

M. BENNETT : Vous pouvez, au moins, nous expliquer la ligne de conduite que le gouvernement entend suivre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il soit possible de poser de règles plus précises que celles que j'ai déjà indiquées. Cette question se règlera d'elle-même. Il n'est pas à craindre qu'une compagnie construise un bassin dans une localité où il y en a déjà un qui suffit aux besoins du trafic.

M. BENNETT : J'ai compris que l'honorable ministre a dit—il sera d'ailleurs facile de le constater par les " Débats "—que le gouvernement n'accordera pas de subvention à un deuxième bassin de radoub, à moins qu'il ne soit démontré que le bassin subventionné qui existe déjà dans cette localité ne suffit pas aux besoins du trafic. Sans cela, on pourrait fort bien, la veille d'une élection, laisser entendre aux électeurs de Midland, d'Owen-Sound ou autres villes, que s'ils élisent un partisan du gouvernement ils auront un bassin de radoub. Mais je crois que je serai en état d'établir que le ministre des Finances a formellement déclaré qu'une seconde subvention ne serait accordée qu'au cas où le premier bassin serait insuffisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami croit pouvoir retirer de mes explications autant d'avantages que cela, je regretterais de le désabuser, mais je ne crois pas qu'elles puissent être interprétées dans le sens qu'il leur donne.

M. CLARKE : Le gouvernement aura-t-il quelque chose à voir dans le tarif des honoraires qui seront exigés pour l'usage de ces bassins ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les propriétaires seront obligés de soumettre leur tarif au gouvernement. Il n'est que juste qu'une entreprise si fortement subventionnée ne puisse exiger que des taux raisonnables.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement connait-il le coût probable de ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas entendu parler de la question depuis la dernière discussion, le ministre des Travaux publics n'est pas à son siège et j'ignore s'il possède quelques renseignements sur ce point.

L'honorable M. HAGGART : Que signifient les mots " sur le prix de revient des travaux " ? Cela ne doit pas assurément comprendre les réparations. Le vieux bassin de Collingwood sert à la construction du nouveau. L'article dit :

L'Exécutif pourra autoriser le paiement d'une subvention n'excédant pas trois pour cent par année sur le prix de revient des travaux.

Puis, à la fin de l'article, un proviso dit

Pourvu que le chiffre de revient servant de base au calcul ne soit pas plus élevé que celui de la valeur des travaux telle qu'estimée par ledit ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce ne sont pas là des expressions nouvelles. Elles figurent dans la loi depuis 20 ans. Leur but doit être d'empêcher que le gouvernement paie une subvention basée sur une estimation extravagante du prix de revient des travaux. La compagnies est tenu de fournir un état estimatif des travaux exécuté et elle doit démontrer au ministre que c'est là leur valeur réelle, afin que cette subvention ne dépasse pas la valeur réelle du prix de revient des travaux faits.

M. R. L. BORDEN : Bien que l'on puisse donner une certain interprétation à ces mots, s'il s'agissait de la construction d'un bassin de radoub absolument neuf, cependant, l'honorable ministre des Finances doit se rappeler que dans la résolution telle qu'adoptée, ainsi que dans ce bill, ces mots comprennent l'achèvement d'une cale de radoub actuellement en voie de construction. Ainsi, à Collingwood, il y a un vieille cale qui entre pour une part importante dans la construction du nouveau bassin de radoub. S'il s'agissait d'une construction absolument nouvelle, on pourrait dire quel en sera le coût estimatif. Mais quand il s'agit d'un ouvrage dans lequel il entre une partie d'un ancien bassin de radoub, comme il en existait un à Collingwood, qui n'a pas été construit sous la direction du ministère des Travaux publics, il se présente là une difficulté dont il est bon de tenir compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il soit juste de prétendre que le bassin de radoub de Collingwood n'est qu'un ancien ouvrage restauré. Nos renseignements sont à l'effet que la cale de Collingwood constitue virtuellement un ouvrage entièrement neuf. Tout ce que l'on peut dire pour justifier cette prétention, c'est qu'il existait autrefois un ancien bassin de radoub à cet endroit. C'était un ouvrage peu important, et je comprends que la seule trace qui en reste est une excavation dans le sol, qui n'est pas même assez grande pour y loger le nouveau bassin de radoub. Il ne reste plus rien aujourd'hui à cet endroit de l'ancienne cale, de sorte que, à proprement parler, c'est un ouvrage entièrement neuf que l'on doit faire à Collingwood.

M. LANCASTER : Me permettrait-on de proposer que dans la vingt-septième ligne de l'article on intercale après le mot " travaux " le mot " nouveaux " ? Si l'intention du ministre n'est de payer cette subvention qu'à une entreprise absolument nouvelle, au lieu d'une entreprise partiellement neuve et partiellement ancienne, ce mot rendrait l'interprétation plus claire.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est certainement là l'intention, et pour le présent je ne vois aucune objection à adopter l'amendement proposé. Nous pourrions remettre la troisième lecture de ce bill, en cas que cette proposition d'amendement comporte une modification dépassant nos intentions ; mais, pour ma part, je crois que l'amendement de mon honorable ami pourrait être adopté.

M. LANCASTER : Il se pourrait qu'un ouvrage terminé ne serait d'aucune utilité sans des réparations importantes, et l'on pourrait prétendre que ces réparations ont augmenté sa valeur. La subvention sera-t-elle basée sur le prix de revient des travaux à cette époque, ou bien simplement sur la valeur des améliorations?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saisis pas parfaitement la valeur de l'argument de l'honorable député, mais il me semble que l'insertion du mot " nouveaux " dans cet article est une simple redondance, car il est bien évident que l'article a en vue un ouvrage neuf. Je crois qu'il serait préférable de dire que cette subvention ne sera payée que sur estimation du prix de revient des travaux existant.

M. R. L. BORDEN : Supposons que vous ayez un bassin de radoub, estimé par ses propriétaires à $50,000 et que vous vouliez construire une cale, qui une fois terminée coûtera $300,000—une nouvelle compagnie paie $50,000 pour l'ancienne cale qui n'en vaut pas $15,000. Si vous insérez le mot " nouveau," cela les empêchera de pouvoir retirer aucun bénéfice de l'argent qu'ils ont payé pour l'ancien ouvrage, qui n'en constitue pas moins une dépense de leur part, comme s'il s'agissait d'une entreprise nouvelle. Je crois que nous devons réfléchir avant d'insérer ce mot.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a aussi le danger que la valeur du terrain, qui peut constituer un item important, ne puisse être prise en considération si vous insérez ce mot. Je puis assurer à mon honorable ami que l'on n'a pas l'intention de payer de subvention à une entreprise en ruines.

L'honorable M. HAGGART : Les propriétaires de la cale avaient reçu $50,000 de la ville de Collingwood ; plus tard, ils l'ont remise aux autorités municipales et ces dernières en ont fait cadeau à la nouvelle compagnie. Dans un cas comme celui-ci, on ne devrait accorder de l'aide qu'à la nouvelle entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la municipalité d'une ville leur accorde une certaine aide, cela entrera certainement en ligne de compte dans le prix de revient sur lequel sera basé le chiffre de la subvention, mais elle ne pourra s'en servir quand il s'agira d'établir l'échelle de ses tarifs. Il est stipulé dans le bill qu'ils devront faire rapport de toutes aides reçues de la part de corporations municipales, et ils ne pourront s'en prévaloir pour faire augmenter la subvention.

L'honorable M. HAGGART : Cette compagnie de Collingwood ne devrait demander aucune subvention au gouvernement basée sur la valeur du terrain ou sur l'aide accordée par la ville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas prêt à répondre à cette question sans l'étudier auparavant.

L'honorable M. HAGGART : Elle ne le devrait pas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a pas besoin d'avoir d'inquiétude relativement aux travaux de Collingwood, car j'ai dit ce qui en était lorsque cette question est venue sur le tapis en premier lieu, et j'ai reçu depuis une lettre du président de la compagnie, M. John Long, dans laquelle il confirme l'exactitude des faits que j'ai porté à la connaissance de la Chambre. Je puis répéter ce que j'ai dit dans cette circonstance. J'ai alors déclaré que la compagnie avait commencé ses travaux avec l'espoir de pouvoir se servir de quelques-unes des parois de l'ancien bassin de radoub, mais elle s'est ensuite aperçue que ces ouvrages ne pouvaient être d'aucune utilité, et au lieu d'en retirer quelque avantage, elle est obligée d'encourir des frais additionnels pour les faire enlever, de sorte que tout ce qui reste de cet ouvrage est l'excavation dans le sol. Quant à ce qui concerne la ville de Collingwood, la compagnie n'a réellement retiré aucun bénéfice du bassin de radoub que la ville avait tenté d'agrandir, et qu'elle a abandonné ensuite.

L'honorable M. HAGGART : Il n'en reste pas moins acquis que la compagnie n'a rien eu à payer pour entrer en possession de ces ouvrages.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore de quelle manière elle les a acquis.

L'honorable M. HAGGART: Elle est en possession de l'ouvrage que la ville lui a donné pour l'avantage de Collingwood et du pays, dans l'espoir d'obtenir de l'aide du gouvernement. Cette compagnie n'a fait aucun frais, à part l'enlèvement des anciennees parois, comme le directeur général des Postes vient de le dire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : N'a rien dépensé pour quoi ?

L'honorable M. HAGGART : Pour le bassin de radoub ; à part l'enlèvement d'une partie des parois qui ne pouvaient être utilisées.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle est en frais de dépenser un montant beaucoup plus considérable que celui de la subvention.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais, mais ce que je voudrais empêcher, c'est que l'on compte la valeur de la propriété avant que ces nouveaux travaux soient commencés.

M. MACPHERSON : Le ministre des Finances voudrait-il me dire si cette subvention de trois pour cent s'applique aux cales flottantes comme aux cales de réparations ordinaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'acte s'applique seulement aux cales ordinaires, et je ne crois pas que nous ayons jamais eu de demande pour la construction d'une cale flottante. Dans ce dernier cas, je crois qu'il faudrait une législation spéciale. S'il existe un endroit où la construction d'une cale flottante convient mieux que celle d'une cale ordinaire, la question devrait être étudiée.

M. MACPHERSON : Il y a dans la ville de Vancouver une compagnie qui se propose de construire une cale flottante ; mais je doute qu'elle consente à se lancer dans l'entreprise, à moins d'avoir la certitude de recevoir la subvention de trois pour cent offerte par le gouvernement fédéral. Pour parler net, une cale flottante est bien préférable à un bassin de carénage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis porté à croire qu'une cale flottante est une cale, et qu'elle se trouve à bénéficier des avantages énoncés dans ce projet de loi. Un bassin de radoub est un bassin que l'on peut assécher pour réparer un navire, et je suppose qu'un bassin de radoub flottant sert également à réparer les navires. Il n'y a donc virtuellement aucune différence entre les deux. L'important, c'est que l'on ait une cale pour réparer les navires, et qu'elle soit flottante ou à terre, je crois qu'elle se trouve couverte par les dispositions de ce projet de loi.

M. R. L. BORDEN : Le bassin de radoub des Bermudes a été apporté d'Angleterre.

L'honorable M. HAGGART : Je crois qu'un ingénieur du ministère des Travaux

publics surveille la construction du bassin de radoub à Collingwood.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été contruit sous la surveillance générale du ministère des Travaux publics, mais j'ignore si un ingénieur du ministère est spécialement délégué sur les lieux.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que le directeur général des Postes nous a dit dans une circonstance antérieure que l'ouvrage était fait sous la surveillance d'un employé du ministère.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les plans et devis devront être approuvés par le ministère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas nécessaire d'avoir continuellement un ingénieur sur les lieux, mais pour sa propre satisfaction le ministère en a peut-être envoyer un.

L'honorable M. HAGGART : Comme l'honorable ministre a consenti à laisser intercaler le mot " nouveau ", je crois que cela fait disparaître toutes les objections.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que l'insertion de ce mot donne à l'article une portée trop limitée. Ainsi, cela empêcherait le gouvernement de pouvoir comprendre dans l'estimation la valeur du terrain, dans le cas de la cale de Saint-Jean, et ce n'est pas ce que veut l'honorable député (M. Lancaster). Je crois que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) peut accepter la parole du directeur général des Postes, qui lui dit qu'il s'agit d'un nouveau bassin de radoub et non de travaux de réparations à un ancien ouvrage, et il connaît les lieux.

L'honorable M. HAGGART : L'insertion du mot " ouveaux " n'exclurait certainement pas le prix du terrain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas l'affirmer.

L'honorable M. HAGGART : Vous pourriez tout aussi bien vous en rapporter à notre parole que de nous demander d'accepter celle du directeur général des Postes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans un cas, il s'agit d'une question légale et dans l'autre, d'une question de fait. Nous pouvons nous former une opinion sur une question de faits, mais quand il s'agit d'une question légale, nous devons la soumettre à notre jurisconsulte.

M. LANCASTER : Nous sommes tous d'avis que l'article doit être modifié dans le sens indiqué, et si l'insertion du mot " nouveau " ne convient pas, nous pouvons peut-être trouver autre chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le bill actuel n'a rien changé à la loi sous ce rapport, et elle existe ainsi depuis 20 ans, et comme cela n'a donné lieu à aucune difficulté, je crois que l'honorable député les exagère à plaisir, principalement après tout ce qui a été dit au sujet de cette cale de Collingwood je crois de plus qu'en amendant le bill de manière à porter sur cette objection, nous mettions obstacle à la construction de cales de radoub ailleurs.

M. LANCASTER : Je ne songais pas particulièrement au bassin de radoub de Collingwood ; mais il me semble que puisque l'objet de ce bill est d'encourager la construction de cales de réparations destinées à être utilisées comme telles, le subside que nous serons appelés à payer sera calculé uniquement sur le prix de revient des travaux faits par ceux qui sollicitent cette subvention. Tel que l'article est actuellement rédigé, si les nouveaux travaux n'étaient que le complément de travaux importants existant antérieurement, on pourrait prétendre avec beaucoup de raison que l'entreprise tout entière, une fois terminée, aurait droit à la subvention, bien qu'il en ait coûté à peine 25 pour cent de la valeur totale pour la compléter. Dans un cas comme celui-là, il ne devrait y avoir que 25 pour 100 de l'ouvrage qui aurait droit à la subvention. Je suis donc d'avis que l'on devrait insérer un mot quelconque dans l'article définissant la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le but que veut atteindre mon honorable ami est des plus louables, mais je crains que l'insertion de ce mot ait un résultat tout opposé à celui que l'on veut obtenir. Que le comité adopte le bill, et nous verrons ensuite s'il y a moyen d'y apporter quelques changements.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes a-t-il dit qu'il avait reçu une lettre du président de la Compagnie de carénage de Collingwood, dans laquelle ce dernier prétend que les anciens ouvrages étaient sans valeur ou qu'il n'en reste plus d'autre trace qu'une excavation dans le sol ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit que j'avais reçu une lettre de M. John Long, le président de la compagnie de Collingwood, dans laquelle il me dit qu'il a lu la discussion dans les " Débats " qu'il a pris connaissance de ce que j'ai dit sur cette question et que mes paroles sont conforme aux faits.

M. CLARKE : Je crois que le ministre a ajouté quelque chose de plus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, rien de plus que ce que je viens de dire. Quand cette question est venue devant la Chambre, dans une circonstance antérieure, j'ai alors dit que j'était allé à Collingwood, que j'avais eu l'occasion d'examiner les nouveaux travaux, et j'ai ajouté qu'ils constituaient une entreprise absolument nouvelle.

M. CLARKE : Dans ce cas, il ne restait plus aucun vestge de l'ancienne cale ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il ne restait plus que l'excavation à l'endroit où se trouvait l'ancienne cale.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que les parois étaient en bois ou en béton ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand j'ai visité les ouvrages, il n'y avait qu'une muraille partiellement construite,—la paroi de l'est de la nouvelle construction, et elle était en pierre. On poursuivait, à part cela, des travaux de creusage à différents endroits.

M. CLARKE : Ainsi, des anciens ouvrages, il n'y a que l'excavation dont on peut tenir compte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'on me dit.

M. BENNETT : La cale qui existait autrefois à Collingwood constituait un ouvrage important. Elle pouvait recevoir les steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui ont plus de 300 pieds de longueur. Je les y ai vus moi-même. Le député de Grey-nord (M. Thomson) a aussi déclaré l'autre jour au cours de la discussion que ces ouvrages constituaient un magnifique bassin de radoub. Il est donc évident que cette cale avait beaucoup de valeur quand la compagnie l'a reçue en cadeau de la ville de Collingwood, et si ses murailles étaient construites en pierre, cette nouvelle compagnie possède là une propriété qui a de la valeur. Je suppose que le gouvernement n'a pas l'intention de tenir compte de la valeur des matéraux que la compagnie prend dans l'ancienne cale pour construire la nouvelle, matériaux qui lui ont été fournis gratuitement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Même en supposant qu'elle le ferait, la chose ne serait pas aussi monstrueuse que l'honorable député semble vouloir le laisser supposer, pourvu que la cale, tel qu'originairement construite, ne reçoive aucune subvention. Mais, je ne crois pas que cette objection existe dans le cas actuel. Ces cales reçoivent quelquefois de l'aide de différentes sources.

M. BENNETT : La ville a donné $50,000 en argent à la compagnie qui a fait faillite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que dans le cas de la cale de Halifax, la ville a donné une somme considérable, et, malgré cela, la subvention fut payée sur l'estimation du coût total de l'entreprise. Je n'y vois rien de répréhensible. C'est grâce à la réunion de ces différents secours que les gens peuvent constituer les ressources nécessaires pour la construction des cales de réparation. Même en supposant que le terrain où se trouve la cale ait été donné gratuitement à la compagnie par la ville, il n'en constitue pas moins un item important dans l'estimation du prix de revient de la cale. Nous ne devrions pas nous opposer à cela.

M. BENNETT : Le ministre des Travaux publics devrait être en état de fournir au comité tous les renseignements dont-il a besoin. Bien que M. Coste ait surveillé l'entreprise et visité Collingwood à maintes reprises à ce sujet, nous ne possédons pas le moindre renseignement sur ce qui a été fait.

Le MINISTRE DE FINANCES : Preuve que le ministère des Travaux publics surveille les travaux de près, et nous n'avons pas à nous en excuser, il me semble.

M. CLARKE : Mais il se fait un point d'honneur de tenir secrets les renseignements qu'il possède.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nullement ; si l'honorable député me dit quels éclaircissements il décire, je les fournirai lorsque le bill sera soumis en troisième délibération.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Avait-on consulté le gouvernement avant d'entreprendre ces travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HUGHES (Victoria-nord) : S'était-on entendu avec lui quant au mode de construction ? On devrait employer le ciment plutôt que la pierre ; il coûte beaucoup moins cher.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là une question de génie civil sur laquelle je ne saurais me prononcer.

M. CLARKE : Avant l'adoption définitive du bill, on devra nous faire connaître les dimensions du bassin, les matériaux employés et les rapports faits de temps à autre par les ingénieurs sur l'avancement de travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je fournirai des renseignements sur tous les points mentionnés par mon honorable ami, le représentant de Toronto (M. Clarke) et, si on me signale d'autres points, je communiquerai avec plaisir tous les éclaircissements possibles.

M. WILMOT : A-t-on choisi l'emplacement du bassin de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon impression est qu'il existe une entente entre la ville de Saint-Jean et les promoteurs de la compagnie.

M. R. L. BORDEN : L'Exécutif a-t-il approuvé les plans du bassin de Collingwood qui lui ont été soumis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On avait d'abord préparé les plans d'un bassin plus petit que celui qu'on se propose de construire ; mais, je ne suis pas certain qu'on ait soumis des plans pour un bassin plus vaste.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Assurément, le ministre doit connaître les dimensions du bassin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Du premier bassin qu'on projetait de construire; mais le bassin sera plus grand.

M. BENNETT : Nous devrions savoir si dans la construction du nouveau bassin on emploiera la pierre qui a servi au premier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous fournirons tous les renseignements que nous possédons. Une clause de l'acte exige qu'un état financier nous soit communiqué avant le premier versement de la subvention ; mais, vu que la compagnie pourrait recevoir de l'aide d'une autre source, il est opportun d'exiger le dépôt d'un état annuel qui nous permettra de connaître quels sont réellement les capitaux mis dans l'entreprise. Je propose d'ajouter après le mot " acte ", dans la deuxième ligne du nouvel article 6 les mots suivant : " et de ce temps-là chaque année avant le premier jour de janvier ". Alors, l'article se lira ainsi :

Avant de recevoir le premier versement de la subvention autorisée par le présent acte, et de ce temps-là chaque année avant le premier jour de janvier, la compagnie déposera au ministère des Travaux publics un état financier, vérifié à la satisfaction du ministre des Travaux publics, et dans lequel seront exposés les recettes et les dépenses de la compagnie et aussi tous les dons, concessions ou aides à la compagnie reçus de tout corps municipal ou public, les sommes reçues ou à recevoir par la compagnie à compte d'actions, obligations ou débentures de la compagnie, et particulièrement l'argent provenant de l'émission d'actions ou de prêts à la compagnie et effectivement dépensé dans la construction du bassin de radoub.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas question des vaisseaux des Etats-Unis qui utiliseraient ces bassins. En vertu du contrat signé avec les autorités impériales qui ont aussi fourni des fonds, les vaisseaux de Sa Majesté doivent être réparés les premiers dans le bassin d'Halifax.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elles ont payé un joli denier pour ce privilège.

M. R. L. BORDEN : Nous payons aussi quelque chose.

M. CLARKE : Notre nouvelle flotte canadienne devrait avoir le pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous l'aurons sans qu'il soit nécessaire de le stipuler.

M. HUGHES (Victoria) : Cela mérite certainement considération. La flotte anglaise a la préséance dans le bassin de radoub d'Halifax et elle ne paie pas les mêmes taux que les vaisseaux ordinaires de la marine marchande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais l'affirmer, mais je crois que son seul avantage est d'avoir le pas sur les autres. Serait-il juste d'accorder d'un coôté à une compagnie un subvention que nous lui retirerions de l'autre ? Si nous nous servons du bassin, nous devrons payer.

M. CLARKE : Cependant, ne devrions-nous pas avoir le pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est peu probable que la besogne pressera assez pour nous inspirer des craintes de ce chef.

M. BENNETT : Le ministre devrait prendre des mesures pour empêcher la compagnie de marcher sur les traces de l'ancienne et de se servir du bassin pour y construire des vaisseaux. Une cale de radoub doit servir à la réparation des vaisseaux; mais l'ouvrage était si rare qu'on s'en servit pour en construire un ou plusieurs vaisseaux. C'était un inconvénient pour le public qui ne pouvait faire faire des travaux de réparation pendant qu'on construisait ces vaisseaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien ne me porte à croire que la Compagnie du bassin de Collingwood suivra cette pratique. Elle jugera plus avantageux de laisser son bassin à la disposition de la marine marchande. Le propre intérêt de la compagnie, il me semble, protégera l'Etat contre le danger dont parle l'honorable député.

M. HUGHES (Victoria) : L'article ne nuirait pas.

M. MACPHERSON : Le bassin de radoub d'Esquimault est presque toujours à la disposition des autorités impériales, c'est-à-dire qu'il est occupé par les vaisseaux de Sa Majesté ; quand il ne l'est pas, les vaisseaux marchands, il va sans dire, peuvent y recevoir des réparations. J'ai idée que le gouvernement canadien exige des prix ridiculement bas, beaucoup plus bas que ceux d'aucune cale de réparations ou d'aucun bassin de radoub sur le littoral du Pacifique. Le gouvernement ferait bien de tenir compte des circonstances quand il fixera les taux d'aucun autre bassin. J'imagine que le bassin de radoub d'Esquimault ne fait pas ses frais. Si une compagnie particulière construisait un bassin, à Vancouver par exemple, il ne serait pas juste de l'astreindre à l'échelle des taux exigés par le bassin d'Esquimault dont les vaisseaux marchands ne peuvent pas se servir en tout temps.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement devrait se faire autoriser par cet article à tenir compte des octrois des municipalités ou des autres corps publics lorsqu'il s'agira du paiement de la subvention ou de la règlementation des taux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'acte lui-même fixe le montant de la subvention.

M. CLARKE : Franchement, s'il est vrai, ainsi que le disait récemment le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), que le gouvernement se propose de créer le noyau d'une flotte canadienne, il devrait se réserver le droit d'exiger

que les vaisseaux de l'Etat soient réparés avant les autres, en cas de nécessité.

M. HUGHES (Victoria) : Nous avons déjà des vaisseaux employés à la protection des pêcheries.

M. CLARKE : Ainsi que le fait observer le représentant de Victoria-nord (M. Hughes) nous avons déjà des vaisseaux employés à la protection de nos pêcheries et on nous laisse entendre que nous aurons des croiseurs dans les eaux de l'Atlantique et du Pacifique ainsi que des vaisseaux-écoles. Tout cela formera une flotte assez nombreuse dont les vaisseaux devraient avoir le pas sur les navires marchands lorsque le gouvernement désirera les faire examiner ou réparer. De plus, le ministre devrait nous faire connaître le sentiment du gouvernement touchant cet aspect particulier de la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'imagine qu'en temps de guerre point ne serait besoin d'un acte du parlement pour nous obtenir la préséance et, en temps de paix, je préférerais donner le pas aux vaisseaux marchands sur les navires de guerre.

M. CLARKE : Mais le temps de boucher une voie d'eau, c'est le moment où elle se produit. On devrait étudier cette question. En l'absence du ministre de la Milice et du ministre de la Marine et des Pêcheries, je crois qu'il vaudrait mieux laisser le bill en suspens afin d'obtenir leur opinion sur le fond de l'affaire.

Le comité rend compte de ses travaux.

## ACTE CONCERNANT LES EPIZOOTIES.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 194) concernant les épizooties.—(Le ministre de l'Agriculture.)

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable Sydney Fisher) : Ce bill a été adopté par le comité, sauf l'article 12 qui a été laissé en suspens afin de nous permettre d'examiner les recommandations faites par le représentant de Middlesex-est (M. Gilmour). Il recommandait d'accorder le plein prix de l'animal à titre d'indemnité, lorsqu'un animal était abattu contrairement aux dispositions de l'acte. C'est pourquoi j'ai changé le texte de l'article et je propose de remplacer le paragraphe 2 de l'article 12 par le suivant :

Si l'animal abattu est atteint de maladie infectieuse ou contagieuse, l'indemnité, s'il en est, sera du tiers de la valeur de l'animal avant sa maladie, mais elle ne devra pas être de plus de vingt dollars pour un animal de sang mêlé, ou de plus de soixante dollars pour un animal pur sang. Si l'animal n'est pas atteint de maladie, mais s'il a été en contact avec des animaux malades ou dans un voisinage dangereux d'iceux, l'indemnité, s'il en est, sera des trois-quarts de la valeur de l'animal, mais ne devra pas être de plus de cinquante dollars pour un animal pur sang ; pourvu que, lorsqu'il sera clairement établi que l'animal a été abattu sans raison suffisante ou que l'abatage n'a pas été fait en conformité du présent acte ou n'était pas justifiable en vertu de celui-ci, le propriétaire puisse exiger à titre d'indemnité la pleine valeur de l'animal ainsi abattu. Dans tous ces cas, la valeur de l'animal sera déterminée par le ministre ou par quelqu'un par lui préposé à cette fin.

L'amendement est adopté.

Il est fait rapport du bill tel qu'amendé qui est voté en troisième délibération et adopté.

## ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 21) modifiant et refondant la loi concernant les chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je propose de remettre à l'étude l'article 156. Je crois qu'autant vaut indiquer spécialement la cour Supérieure et la cour de comté au moyen d'un paragraphe relatif aux procédures d'expropriation. Après mûre réflexion je crois qu'il n'est pas à propos d'apporter les modifications que nous avons apportées en nommant la cour de comté dans les paragraphes (f) et (m) de la clause interprétative et les résultats qui pourraient découler de ce changement. Dans un instant, je demanderai de revenir aux anciens paragraphes. Je propose maintenant d'ajouter à l'article 156 ce deuxième paragraphe :

Dans cet article du présent acte et les suivants jusqu'à l'article 175 inclusivement, chaque fois qu'elle se présentera et à moins que le contexte n'exige le contraire, l'expression " cour " signifiera une cour supérieure de la province ou du dictrict ou une cour de comté dans le comté où les terrains sont situés, et l'expression " juge " signifiera un juge de ladite cour supérieure ou cour de comté ; et toutes les procédures commmencées devant une cour ayant juridiction seront continuées devant ladite cour.

M. LANCASTER : Je suppose que cela aura le résultat que le ministre veut obtenir, bien que je n'en sois pas certain tant que je ne sais pas comment sera modifiée la clause interprétative. Au lieu de dire que " toutes les procédures commencées devant une cour ayant juridiction seront continuées devant la dite cour ", ne vaudrait-il pas mieux dire " seront continuées jusqu'à la fin " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne pourrait pas s'adresser à une autre cour. Je propose :

Que l'article 2 soit remis à l'étude.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose :

Que les paragraphes " f " et " m " de l'article 2 soient rétablis tels qu'ils étaient en premier

lieu, en biffant de chacun de ces paragraphes les mots " ou cour de comté ".

La motion est adoptée.

Article 160.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose :

De modifier l'article 160 en biffant les mots " mais chacune des parties sera suffisamment avertie par l'entremise de l'arbitre qu'elle aura nommé ou dont elle aura demandé la nomination ", et aussi, d'ajouter les lettres " Am." à la fin de l'article.

M. LANCASTER : J'ignore pourquoi le ministre désire supprimer ces mots, car il faudrait prescrire d'une manière ou d'une autre que les intéressés devront être avertis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet avis n'a trait qu'à la réunion des arbitres dans le but de rendre leur sentence après que les intéressés auront été entendus.

M. LANCASTER : Parfois cette dispostion est la seule qui nous permette de fixer le délai dans lequel il faut interjeter appel. Il y aura des appels sous l'empire de cette loi. Les parties doivent recevoir un avis du prononcé de la sentence arbitrale avant que le délai fié pour en appeler commence à compter. Un avocat prudent donnerait cet avis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que demandez-vous afin de sauvegarder vos droits ?

M. LANCASTER : L'article dit :

Mais nulle adjudication ne sera rendue, ou nul acte officiel ne sera fait par la majorité d'entre eux, excepté à une réunion tenue dans un temps et dans un lieu dont l'autre arbitre aura reçu avis d'au moins deux jours francs, ou auxquels aura été ajournée une réunion à laquelle aura assisté le tiers arbitre ; et il ne sera pas nécessaire de signifier d'avis à aucune des parties.

Parfois, l'un des arbitres pour un motif dont il est le meilleur juge refuse de s'accorder avec les deux autres touchant certains détails de l'arbitrage. Les arbitres peuvent désirer visiter les lieux et l'un d'eux peut s'entêter et ne rien vouloir entendre. Les mots mêmes que le ministre se propose de biffer ont toujours sauvé la situation. Si quelque chose se fait à l'insu de l'une des parties, celle-ci fera annuler la sentence arbitrale et toutes les dépenses auront été inutiles et on se sera dérangé pour rien.

Les mots que le ministre veut retrancher ont détourné ce danger qui serait à redouter autrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que dites-vous des mots :

Et il ne sera pas nécessaire de signifier d'avis à aucune des parties ?

M. LANCASTER : Je crois qu'il est bon de les insérer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi ?

M. LANCASTER : Nul avis formel n'est requis ; il suffit que votre arbitre soit averti ; c'est ainsi que les hommes de loi ont interprété ces mots. En laissant de côté les mots que vous retranchez, on interprétera l'article comme on l'a fait jusqu'ici ; on dira que l'arbitre est la seule personne qui doive être au courant. Retranchez ces mots ; à peine comprendra-t-on qu'il ne sera pas nécessaire de signifier d'avis à aucune des parties.

J'estime qu'il convient de donner avis, mais il me semble que celui qui est signifié à l'arbitre devrait suffire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue que je ne vois pas la difficulté que mon honorable ami vient de mentionner. Cet article se rapporte entièrement aux devoirs des arbitres par rapport à la sentence qu'ils devront rendre après avoir entendu les parties. Dans ce cas, et après que les arbitres ont tenu leur réunion, l'article dispose qu'il devra leur être signifié un avis et qu'ensuite il ne sera plus besoin d'autre avis, attendu que chaque arbitre sera censé avoir donné avis à la partie qui l'a nommé. Cette disposition ne saurait s'appliquer à aucun arbitre, et je ne vois pas de quelle utilité pourraient être les mots dont nous demandons la radiation.

M. LANCASTER : L'honorable ministre prétend-il que cette disposition devient inutile parce que l'avis est signifié aux parties par l'entremise des arbitres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas besoin d'avis.

M. LANCASTER : Mais ne conviendrait-il pas d'en exiger Les arbitres ne devraient rien faire qui ne fût à la connaissance des parties intéressées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après avoir entendu la preuve et expédié la besogne préliminaire, les arbitres n'ont plus qu'à disposer de l'affaire. Il leur est loisible de se réunir, mais ils n'ont le droit de fixer d'indemnité qu'à une réunion dont avis devra être signifié. Les parties n'ayant rien à voir à la fixation de l'indemnité, leur présence n'a plus sa raison d'être.

M. LANCASTER : En vertu d'un vieux principe de droit commun, les parties sont censées être invitées à suivre les travaux des arbitres. Il me semble qu'on devrait respecter ce principe-là.

M. R. L. BORDEN : En vertu de cet article, sera-t-il permis à un seul arbitre de procéder sans donner le moindre avis aux parties.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Seulement pour fixer l'indemnité. Je propose que les mots suivants soient biffés : " Et il ne sera pas nécessanre de signifier d'avis à aucune des parties, mais elles seront suffisamment averties par l'entremise de l'arbitre qu'elles auront nommé

ou dont elles auront demandé la nomination ".

L'amendement et l'article tel que modifié sont adoptés.

Article 169, paragraphe 2—Appel de la sentence arbitrale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons laissé un blanc pour inscrire le montant qui pourra faire l'objet d'un appel. D'après l'ancienne loi, ce montant devait excéder $400. L'honorable député (M. Lancaster) a parlé de le porter à $1,000 ; or, tout juste compte tenu de la valeur de son conseil, je reste d'avis que ce chiffre est fort élevé. A mon avis, un tel changement serait par trop radical. Le nombre des expropriations de terrains dont la valeur est de plus de $500 est fort restreint. Je crois que nous agirions sagement et prudemment en portant le montant à $600. Lorsqu'il s'agirait d'un montant plus considérable que cela, le propriétaire pourrait, au même titre que la compagnie, en appeler de la sentence arbitrale.

M. LANCASTER : Je persiste à croire que le chiffre de $1,000 n'est pas trop élevé. Il me semble que l'on devrait restreindre le droit d'appel, si cela se pouvait, aux seuls cas où des questions de principe seraient en jeu, comme, par exemple, lorsqu'il s'agit de décider si une partie a droit à une indemnité de telle ou telle nature. Il est assez vraisemblable que ces questions de principe se soulèveront plutôt lorsqu'il s'agira d'une somme considérable. Quand il n'y qu'à fixer le montant des dommages réels, il mesemble que les arbitres qui se trouvent sur les lieux et qui ont entendu les témoignages sont plus en état de rendre un jugement équitable que le juge qui ne serait pas transporté sur les lieux et n'aurait pas entendu les témoignages. Mais il est des cas où il n'importe pas tant d'établir le chiffre que la nature même des dommages. C'est pourquoi je demande qu'on porte le montant à $1,000. Il y a ici une question de principe, et il est plus probable qu'elle se soulèvera lorsque l'objet du litige sera une réclamation de plus de $1,00.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que la question de principe pourra toujours se soulever, quel que soit le montant de la réclamation. Que cette dernière soit de $400 ou du double, elle peut toujours impliquer une question de principe. Il me semble que nous ferions sagement de nous en tenir au chiffre de $600.

L'article est adopté.

Article 176, paragraphe 6.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'on remplace ce paragraphe par ce qui suit :

Sous l'empire de cet article, toutes les dispositions du présent acte, à l'exception de celles des articles 123 et 124, s'appliqueront à l'indemnité à payer pour les terrains dont on s'emparera pour construire cet embranchement.

M. LANCASTER : Je présume que l'honorable ministre a bien pesé le texte de la rédaction de cet amendement qui, dans sa pensée, doit pourvoir à toutes les éventualités. Pour ma part, je doute assez qu'il ait une portée aussi étendue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous l'empire de cette disposition les articles 123 et 124 ne s'appliquent pas aux embranchements.

M. LANCASTER : Fort bien ; mais le ministre est-il bien sûr que l'amendement tel que rédigé lui permettra d'atteindre ce but? Ne vaudrait-il pas mieux dire : de tel article à tel article inclusivement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'entend par là l'honorable député ?

M. LANCASTER : Je ne dis pas que la rédaction actuelle de l'amendement ne nous permettra pas d'atteindre le même but, mais j'en doute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Du moment qu'un embranchement devient partie intégrante d'un chemin de fer, il tombe sous le coup du présent acte. Nous entendons qu'il soit pourvu à ces embranchements ainsi qu'à la fixation des indemnités.

M. LANCASTER : J'aimerais mieux qu'il fût dit : " et à toutes les procédures applicables ou nécessaires à la fixation de l'indemnité ou qui en découlent." Je ne dis pas que cela soit nécessaire, mais il me semble que ce serait préférable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le paragraphe 6 soit retranché et remplacé par ce qui suit :

Sous l'empire du présent article, toutes les dispositions du présent acte, à l'exception de celles des articles 123 et 124, s'appliqueront à la compagnie ainsi qu'aux terrains sur lesquels on devra construire ces embranchements.

L'amendement est adopté.

Le comité rend compte de ses délibérations.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

## Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant d'aborder l'étude de l'article, je propose que l'on insère dans le bill une nouvelle disposition conçue comme suit :

Advenant le cas où un industriel déjà établi, ou désirant fonder un établissement, dans un rayon

de six milles du chemin de fer, désire se raccorder avec ce chemin de fer, mais ne peut pas arriver à s'entendre avec la compagnie au sujet de la construction et de l'exploitation d'un tronçon ou embranchement à partir de ce chemin de fer, la commission pourra, sur la demande dudit industriel, et après s'être convaincue de la nécessité dudit tronçon ou embranchement dans les intérêts du commerce, ordonner à la compagnie de construire, maintenir et exploiter ledit embranchement ou tronçon, et pourra obliger ledit industriel à déposer dans une banque autorisée toutes sommes qui lui paraîtront suffisantes, ou qu'elle jugera être nécessaires pour défrayer les dépenses de construction et de parfait achèvement dudit tronçon ou embranchement, y compris les frais du droit de passage, les frais et dommages occasionnels, et les sommes ainsi déposées seront de temps à autre versées à la compagnie sur l'ordre de la commission, au fur et à mesure que les travaux progresseront.

(2& Le total ainsi payé par ledit industriel, pour la construction et l'achèvement dudit tronçon ou embranchement, lui sera remboursé par la compagnie sous forme de réduction qui sera déterminée et fixée par la commission, à même les, ou en proportion des péages demandés par la compagnie pour frais de transport de marchandises pour le compte dudit industriel sur ledit tronçon ou embranchement ; et tant que ce total n'aura pas été remboursé, ledit industriel aura un nantissement spécial sur ledit tronçon, dont il ne se dessaisira qu'après remboursement par réduction comme susdit.

(3) Sur remboursement par la compagnie audit industriel de tous les paiements qu'il aura faits par rapport à ladite construction, lesdits tronçon ou embranchement, droit de route, outillage, seront et deviendront la propriété de la compagnie, libres de tout gage ou nantissement.

(4) La mise en exploitation et l'entretien dudit tronçon ou embranchement, par la compagnie, seront sujets à ou en conformité de tout règlement que pourra établir la commission, en tenant compte des exigences du trafic et de la sûreté du public et des employés de la compagnie.

(5) Toutes les dispositions du présent acte concernant la construction de tronçons ou embranchements de chemins de fer, s'appliqueront à tout tronçon ou embranchement construit sous l'empire de cet article.

Je dois dire qu'il s'agit ici d'un usage auquel les chemins de fer se conforment tous de nos jours sans y être tenus par la loi.

L'honorable M. HAGGART : Tout le coût de la construction retombe sur le propriétaire de la fabrique ou sur celui qui doit bénéficier de l'embranchement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; il tenu de faire un dépôt.

M. LANCASTER : Je n'ai pas pu saisir parfaitement le dernier paragraphe, mais, si je ne me trompe, il déclare que la compagnie devra rembourser l'argent après s'en être servi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'une personne désire faire construire un tronçon reliant sa manufacture à une ligne de chemin de fer, et que la compagnie accède à son désir, cette dernière n'entreprend de construire un tel tronçon que si le propriétaire de la manufacture dépose un cautionnement suffisant pour couvrir les frais de construction et d'outillage de ce bout de ce chemin. C'est ce qui se fait à l'heure qu'il est. Quand le tronçon est terminé, la compagnie de chemin de fer n'exige pas de paiement par rapport aux wagons qu'elle y fait circuler, mais tout ce qu'elle aurait droit d'exiger de ce chef, elle le porte au débit de la personne ou de la compagnie qui a opéré le dépôt jusqu'à ce que ce dernier soit ainsi remboursé. La compagnie devient alors propriétaire unique et absolue du tronçon et elle en continue l'exploitation tout comme s'il s'agissait d'une ligne construite en la manière ordinaire. Il importe souverainement que la loi porte sur ce point. Chacune de ces dispositions a été soumise à une étude minutieuse. Nous nous sommes préoccupés en cette matière de ce que les compagnies refusent parfois de construire pour certainse personnes des tronçons qu'elles construisent volontiers pour d'autres. Nous voulons avoir le droit de contraindre les compagnies à user de justice envers tout le monde.

M. LANCASTER : Sous quel numéro sera désigné ce nouvel article ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sous le numéro 176, car nous aurons à biffer encore un ou deux articles.

L'honorable M. HAGGART : Il sera placé sous la rubrique " Construction d'embranchements ? "

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Article 177.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le paragraphe 2 de l'article 177 soit modifié en y ajoutant ce qui suit :

Elle pourra en outre déterminer le montant des dommages-intérêts ou des indemnités, s'il en est à payer pour toute propriété immobilière ou tout terrain dont on aura pris possession par voie d'expropriation, ou dont les propriétaires auront eu à souffrir par suite de la construction de ces voies.

M. LANCASTER : Cette disposition n'est-elle pas contraire au principe général du bill en ce qui concerne la manière de fixer l'indemnité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici du cas où un chemin de fer a besoin d'une partie du terrain d'une autre compagnie, ou veut croiser une autre ligne. A l'heure qu'il est, c'est le comité des Chemins de fer du conseil privé qui tranche la question lorsque les parties ne s'entendent pas.

Article 184.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La modification que nous

proposons de faire subir à cet article porte que le chemin de fer pourra longer ou croiser les grandes routes actuelles s'il en obtient la permission de la commission ainsi qu'il est prescrit plus loin. Le reste de l'article ne modifie en rien la loi actuelle.

M. CLARKE : Entend-on permettre aux chemins de fer de longer ou de croiser la voie publique dans les villes sans qu'il soit besoin d'obtenir au préalable l'assentiment des municipalité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour obtenir cette permission, il faut, à l'heure qu'il est, s'adresser au comité des chemins de fer, et sous l'empire de la nouvelle loi, il faudra s'adresser à la commission.

M. CLARKE : Mais les municipalités sont dépouillées de leurs droits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avis leur sera signfié. Nulle décision rendue contre une municipalité par la commission n'aurait la moindre valeur si on oubliait de signifier à cette municipalité l'avis nécessaire en pareil cas.

M. LANCASTER : Il me semble que l'on devrait insérer ici quelque disposition portant qu'il faudra préalablement obtenir le consentement de la municipalité. Je me demande sérieusement si, se reposant sur le présent acte, il ne se présenterait pas de sérieux embarras advenant le cas où une municipalité s'aviserait de nier à la commission le droit de permettre, en toutes circonstances, à un chemin de fer de croiser la voie publique dans n'importe quelle ville, municipalité ou village constitué en corporation. Des cas pourraient se présenter où une telle attitude serait nécessaire. Je sais que lorsqu'on autorise la construction d'un chemin de fer et que, pour se conformer aux conditions de sa charte, ce dernier se trouve obligé de croiser les grandes routes, on affirme hautement que, pour ce qui est du croisement des grandes routes, le gouvernement fédéral possède un droit prima facie. Mais ce raisonnement ne vaut que dans les cas d'absolue nécessité. Il peut fort bien y avoir cent autres manières de partir d'un point pour aboutir à un autre. Il me semble qu'il serait peu sage et dangereux de notre part de décréter que la commission pourra, chaque fois qu'elle le jugera à propos, contraindre les municipalités à laisser les chemins de fer croiser les grandes routes. Dans le cas où une compagnie de chemin de fer peut remplir les obligations que lui impose la loi à laquelle elle doit son existence en acquérant à quelque prix que ce soit, le terrain qui longe la voie publique, dût-elle, pour cela, démolir des édifices, je ne crois pas que le parlement puisse l'autoriser à croiser la voie publique, et je ne crois pas, non plus, que nous devrions revêtir aucune commission de pouvoirs que nous ne possédons pas nous-mêmes. Le droit premier sur les routes publiques appartient aux législatures provinciales qui s'en départissent en faveur des municipalités, et l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne reconnait pas au parlement fédéral le droit de disposer à son gré des routes publiques. De même que nous avons le pouvoir de constituer en corporations une compagnie de chemin de fer, de même avons-nous celui de lui fournir tous les moyens de mener son entreprise à bonne fin, mais ce pouvoir discrétionnaire, nous n'en devons user que dans les cas d'absolue nécessité. Si cette disposition n'est pas indispensable, je doute que nous puissions l'adopter sans outrepasser nos pouvoirs. Je suis d'opinion que nous ne devrions pas conférer à la commission le pouvoir d'autoriser un chemin de fer à longer ou croiser la grande route d'une municipalité sans qu'on ait au préalable obtenu la permission de cette dernière. Si la commission s'avisait de contraindre une municipalité à laisser construire une voie ferrée le long de la voie publique, et que la municipalité s'insurgeât contre un tel empiètement, je suis persuadé que les tribunaux donneraient tort à la commission. Voilà pourquoi je dis que nous ne devrions pas adopter une telle disposition.

M. CLARKE : Je suppose que la juridiction de la commission s'étendra à tous les chemins de fer reconnus d'utilité publique. D'année en année, nous décrétons d'utilité publique des entreprises qui, en fin de compte, n'ont qu'une valeur problématique ; et si cet article reste tel qu'il est actuellement, si nous conférons à la commission les pouvoirs qui y sont mentionnés, les municipalités devront, bon gré mal gré, laisser ces chemins de fer croiser leurs grandes routes.

A coup sûr, nos grandes municipalités, comme Toronto, Montréal, Hamilton et autres villes, ont des droits dont il faut tenir compte; si elles s'opposent à l'entrée de certaines lignes de chemins de fer, il ne faut pas donner aux commissaires le pouvoir de forcer ces municipalités à laisser passer ces chemins de fer sur le territoire de ces municipalitiés. Je le sais, il s'agit de chemins de fer reliant deux provinces, les municipalités n'ont pas le droit de les empêcher de passer dans l'enceinte de ces villes ; mais lorsqu'il s'agit de chemins de fer d'intérêt purement local, les municipalités devraient avoir le droit d'obliger ces compagnies à obtenir au préalable l'autorisation des municipalités intéressées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, ceux qui prétendent que le parlement canadien n'a pas le pouvoir d'établir pareille loi, seraient fort embarrassés pour établir leur allégation. Cette loi figure à notre code, depuis l'établissement même du parlement fédéral, et si je ne me trompe, il se trouve une disposition législative semblable dans la loi des chemins de fer, établie sous le régime de l'union des deux provinces du Haut et du Bas Canada.

Je ne sache point, et il serait difficile de prouver, je crois, qu'on ait jamais soutenu devant nos tribunaux que le parlement canadien n'a pas le droit de légiférer dans ce sens même.

La question soulevée par le député de Toroto (M. Clarke) mérite certainement étude ; tout de même, faut-il ne pas oublier qu'il doit y avoir une autorité ayant mission de décider s'il est permis à un chemin de fer d'utiliser une grande route publique. On ne saurait laisser aux municipalités le soin de se prononcer sur ce principe. Quand le parlement du Canada accorde à une compagnie une charte, qui l'autorise à circuler dans le territoire d'une municipalité, on ne saurait laisser à cétte municipalité le soin de décider s'il est utile que cette compagnie exerce le pouvoir en question. C'est à un tribunal indépendant qu'il incombe de se prononcer là-dessus. Autrement, les autorités municipales pourraient refuser aux compagnies l'exercice de ce pouvoir, au grand détriment du public. On pourrait s'attaquer à une corporation et lui imposer de véritables exactions, sans qu'il y eût d'autorité appelée à se prononcer sur la justice des demandes de la municipalité. Il a toujours été reconnu par le parlement du Canada, à venir jusqu'aujourd'hui, que ce pouvoir réside dans le comité des chemins de fer du Conseil privé. La tendance qui se traduit dans toutes les décisions du comité des chemins de fer est plutôt de céder aux vœux des municipalités et je ne sache point qu'il existe une seule décision dans un sens contraire. Qu'en est-il résulté ? C'est que, ce pouvoir étant attribué à un tribunal indépendant, les autorités municipales ont toujours fait preuve d'un esprit de conciliation, se sont montrées disposées à céder à l'inévitable et à se plier aux besoins du public. L'intérêt public demande souvent que les gares de chemins de fer soient installées dans le centre d'une ville, de façon à ce qu'elles offrent un accès facile au trafic en général. Il n'est guère probable que cette loi donne lieu à plus de litiges que la loi, dans sa teneur actuelle, n'en a provoqué par le passé, et alors on ne saurait utilement ni révoquer cette loi, ni lui faire subir de modification importante. Depuis quarante ans, il n'a pas surgi de danger, le public n'a pas été lésé dans ses droits et n'a pas éprouvé d'inconvénients, et l'on peut conclure que l'histoire du passé ne pourra que se répéter.

M. CLARKE : Il y a, sans doute, beaucoup de force dans l'argumentation du ministre relativement à l'attitude des municipalités; mais il ne faut pas oublier qu'il a surgi un nouvel ordre des choses, ces deux ou trois années passées. A chaque session, on demande au parlement d'accorder des chartes à certaines compagnies qu'on déclare d'utilité publique au Canada, mais qui, de fait, ne sont que d'intérêt provincial. L'introduction de l'électricité a opéré toute une révolution dans la situation. On entreprend la construction de voies ferrées destinées à relier certaines villes, et ces entreprises, une fois sanstionnées par le parlement fédéral avec déclaration d'utilité publique au Canada, seront du ressort de la commission en question. Ce ne sont pas, dans l'acception stricte du mot, des ouvrages d'utilité publique au Canada, mais tout simplement au bénéfice de quelque région peu importante d'une province. Les législatures de quelques provinces ont adopté des règlements à cet égard et, à mon avis, il importe de laisser aux provinces la direction et la réglementation de ces entreprises d'intérêt purement provincial, ou bien de les attrubuer au gouvernement fédéral.

Lorsqu'il s'agit de lignes d'intérêt provincial, il faudrait respecter le droit que possèdent les municipalités d'empêcher ces chemins de fer de pénétrer dans leur territoire. Le ministre nous a rappelé un fait bien connu : c'est que, par le passé, les municipalités ont fait preuve de beaucoup d'esprit de conciliation et qu'elles ont obtenu justice du conseil privé. Rien ne nous autorise à supposer qu'à l'avenir elles se départiront de cette ligne de conduite, qu'elles formuleront des demandes exorbitantes et poseront des conditions trop onéreuses aux compagnies qui voudront faire circuler leurs chemins de fer dans le territoire de ces municipalités

Toutefois, l'article dans sa forme modifiée—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne diffère pas de la loi actuelle.

M. CLARKE : Il a surgi un ordre de choses nouveau—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne tient pas à notre amendement.

M. CLARKE : Non, mais à l'application de l'électricité aux chemins de fer et au fait que le parlement fédéral accorde des chartes à certaines compagnies pour des entreprises avec déclaration d'utilité publique au Canada, mais qui ne sont que d'intérêt local. On ne devrait accorder à une compagnie de chemin de fer le droit de passer sur une grande route publique, que lorsque l'entreprise est d'intérêt interprovincial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'argument formulé par l'honorable député ne saurait s'appliquer au projet de loi à l'étude. Tout au plus pourrait-il s'appliquer à une mesure tendant à donner l'institution à une compagnie de tramway électrique, avec déclaration d'utilité publique au Canada.

M. CLARKE : J'ai demandé au ministre si les travaux et les entreprises portant déclaration d'utilité publique au Canada rentraient dans les attributions de la commission en question, et il m'a répondu dans l'affirmative. J'appelle son attention sur le fait que nous accordons presque chaque jour des chartes à des compagnies de chemins de

fer qui ne tendent qu'à relier deux municipalités, avec déclaration d'utilité publique au Canada.

En présence de ce fait, et de la nouvelle situation créée par l'évolution qui s'est opérée dans la traction électrique, je demande au ministre si, à son avis, il n'importe pas de réserver ces droits aux municipalités.

Jusqu'ici, si je ne me trompe, le comité des Chemins de fer du Conseil privé ne s'est occupé que des chemins de fer à vapeur. Or, il a surgi tout un nouvel ordre de choses, par suite de la loi qu'on demande au parlement d'établir. Si la disposition législative proposée par le ministre est adoptée, elle enlèvera aux municipalités le droit d'empêcher les lignes de tramways électriques de pénétrer dans leur territoire sans leur consentement. La question que je soumets à l'étude du ministre est fort grave et je la signale à l'attention du comité, dans l'espoir qu'on prendra les mesures voulues pour protéger les municipalités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et moi aussi, j'appelle l'attention du député de Toronto sur le fait que nous ne discutons point ici et ne saurions débattre une situation insolite et des conditions toutes spéciales et de nature exceptionnelle comme celles qu'il a signalées. S'il le désire, libre à lui de demander au parlement d'annexer à toute charte accordée à une compagnie de tramway électrique, peu importe qu'il y ait déclaration d'utilité publique, une disposition portant que la compagnie ne pourra exercer ces privilèges dans un ville ou village que de l'agrément de la municipalité. Force serait alors à la compagnie de demander à la municipalité l'autorisation d'exercer ce privilège. L'amendement que je propose, prétend-il, fait surgir des embarras. Il fait erreur à cet égard. S'il était avocat, il saurait que la modification apportée ici à la rédaction du texte de la loi actuelle ne crée pas un nouvel ordre de choses, comme il le prétend; elle ne change en rien ni la teneur ni l'esprit de la loi. De fait, il n'y aucune différence entre les deux dispositions, comme l'affirmerait tout avocat appelé à se prononcer sur ce point .

M. CLARKE : Quand le parlement déclare que tel ouvrage est d'utilité publique au Canada, il donne à la compagnie qui exécute ces travaux certains pouvoirs déterminés. Voici le temps de modifier la loi, car l'évolution de l'électricité comme force motrice crée un nouvel ordre de choses sur lequel la loi doit statuer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel amendement l'honorable député propose-t-il ?

M. CLARKE : Si je possédais l'habileté du ministre en fait de droit—car il a bien voulu me rappeler que je ne suis pas membre du barreau—je pourrais rédiger un paragraphe. Et s'il veut bien laisser cet article en suspens, je ferai rédiger un paragraphe.



Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a soulevé une question de droit qu'il ne saisit pas parfaitement, je le crains, et s'il ne peut proposer d'amendement—

M. CLARKE : Je serai bien aise de soumettre un amendement, si le ministre consent à laisser l'article en suspens.

M. WADE : Il s'agit ici d'une prescription législative de haute importance, et tout remaniement de la loi pourrait avoir de fâcheuses conséquences.

M. CLARKE : On la remanie actuellement.

M. WADE : Comme l'a fait observer le ministre, l'article proposé est absolument semblable, de fait, à la prescription primitive. Autant que possible, il importe de maintenir la loi dans sa teneur primitive, à moins qu'on ne prouve qu'il y a lieu de la modifier. On n'a pas allégué de raisons valables à l'appui de cette modification. Si l'amendement proposé par le député de Toronto est adopté, il est facile de prévoir que de grandes entreprises de chemins de fer se trouveraient à la merci de petites villes ou municipalités qui pourraient paralyser les travaux. Voici, par exemple, un chemin de fer construit sur un parcours de cinq cents milles, et tout à coup, au cours des travaux, voilà qu'on rencontre un petit village ou une municipalité de peu d'importance qui déclare : " On ne peut vous permettre de traverser notre rue ". Et cette rue serait peut-être le seul endroit où le chemin de fer pourrait passer. La loi en discussion porte qu'avant de pouvoir faire passer son chemin de fer par une rue ou la traverser, la compagnie doit obtenir la sanction de la commission. C'est là, à mon sens, une garantie suffisante.

Nous attribuons à cette commission des pouvoirs très étendus et il faut supposer qu'elle exercera ces pouvoirs avec sagesse, suivant l'occurrence. Je suis donc d'avis qu'il ne faut pas modifier cet article.

M. HUGHES (Victoria) : Voici à quoi se résume la proposition de l'honorable député de Toronto-ouest : si une ligne s'étend de quelques villages jusqu'aux faubourgs d'une ville et là se raccorde avec le réseau des tramways électriques de la ville, la compagnie aurait alors le droit de passer par les rues de la ville. Voilà ce que prétend l'honorable député. La loi porte que la compagnie doit d'abord obtenir l'autorisation de la commission.

M. WADE : Il y a plus que cela dans la loi. Elle statue qu'une compagnie de tramway électrique doit obtenir l'autorisation de la municipalité pour planter ses poteaux.

M. LANCASTER : Le député de Toronto-ouest nous a cité l'exemple des tramways électriques. La compagnie obtient une charte et fait un marché avec la municipalité au sujet des rues par lesquelles elle peut

passer. Lorsqu'il s'agit de traverses des rues, le danger est encore plus grand.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les pouvoirs accordés à ces compagnies diffèrent-ils de ceux qu'elles possédaient il y a quarante ans?

M. LANCASTER : Le danger est encore plus grand comme l'honorable député le fait observer, parce que les conditions se sont modifiées. A l'époque ou l'on porta la loi des chemins de fer, il n'y avait pas de tramways électriques, et pour une rue où passaient les chemins de fer autrefois, on compte cent rues aujourd'hui où ils passent. A mes yeux, une loi ne tire guère de valeur du fait qu'elle est en vigueur depuis longtemps, si elle ne s'applique à la situation actuelle. Voici, par exemple, une compagnie munie d'une charte obtenue du parlement fédéral, l'autorisant, à certaines conditions non seulement à traverser les rues mais à longer les rues ou à passer sur la grande route publique. Or, voici ce que je ferai remarquer au député d'Annapolis (M. Wade): bien que l'on puisse soutenir que l'article, ainsi modifié, comporte un sens identique à celui de l'article primitif, il est assez singulier que la rédaction ait été modifiée et cela dans le sens de l'opinion que, de concert avec le député de Toronto-ouest, je combats. L'article primitif porte :

Le chemin de fer ne longera pas une grande route existante, mais la traversera seulement sur le parcours du chemin de fer.

Ainsi, il est clairement statué que le chemin de fer ne longera pas la grande route publique, mais qu'il la traversera. Or, comment a-t-on rédigé l'article en discussion? Il n'établit point de distinction entre traverser et longer la route publique. Les rédacteurs de l'article primitif, à une époque où il n'était pas question de nombreux tramways électriques cherchant tous à traverser les routes publiques, saisirent même alors l'importante distinction à établir entre un chemin de fer qui longe la route publique ou qui la traverse. La loi adoptée par la législature porte :

Le chemin de fer ne longera pas une grande route existante, mais la traversera seulement sur le parcours du chemin de fer à moins que permission soit obtenue pour cette fin de l'autorité municipale ou locale compétente ; et il ne sera fait aucuns travaux obstruant une grande route sans la détourner, de manière à laisser un bon passage pour les voitures et sans remettre la route dans son état primitif, à l'achèvement des travaux ; et toute compagnie qui enfreindra les prescriptions du présent article sera passible d'une amende de quarante piastres au moins.

Il n'est nullement question de semblable peine dans le bill en discussion.

Pour en revenir à l'article débattu il est statué que le chemin de fer peut longer la route publique ou la traverser. Le bill en discussion, tel que rédigé primitivement par le ministre, comportait un autre sens : il statuait que le chemin de fer longerait la route. Or, pour une raison quelconque, depuis que le bill a été imprimé, voilà que ce soir, à notre grande surprise, nous constatons que le ministre veut modifier cet article et statuer que le chemin de fer pourra longer on traverser la route publique, après autorisation préalable obtenue de la commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bonnet blanc et blanc bonnet ; voilà toute la différence.

M. LANCASTER : Alors pourquoi le ministre a-t-il substitué lui-même blanc bonnet à bonnet blanc ? Pourquoi donne-t-il une nouvelle rédaction à l'article et le présente-t-il à nos regards ébahis sous cette nouvelle toilette, puisqu'il est si important ? A mon avis, il existe une différence entre les deux versions. S'il est des décisions et des règles judiciaires qui ont fonctionné sous l'empire de l'article primitif, devant le comité judiciaire du Conseil privé, il surgira des causes où la même règle ne s'appliquera pas sous l'empire de l'article en discussion. Il est évident que l'article primitif statue que le chemin de fer ne pourra pas longer la route publique. Bien que, de l'avis du ministre, il soit insensé de dire que cet article est inconstitutionnel, je me permettrai de lui dire, en toute déférence, que je partage toujours l'avis contraire. La loi de l'Amérique Britannique du Nord attribue aux municipalités, par voie des législatures provinciales, les pouvoirs les plus étendus sur les routes publiques, pour toutes fins générales. Je le répète, s'il arrive, que dans l'exécution de travaux du ressort du parlement fédéral, il soit nécessaire, pour faire passer un chemin de fer d'un endroit à l'autre, de traverser une voie publique, alors le parlement a le pouvoir de se frayer un passage. Mais je doute que le parlement fédéral puisse, dans aucune circonstance, déclarer qu'il est d'urgence de faire passer un chemin de fer le long d'une grande route. Il y a du terrain, de chaque côté de la route publique. Sans doute, l'achat de ce terrain serait dispendieux. Mes prévisions sont justes ; c'est par raison d'économie qu'on autorise une compagnie à faire passer son chemin de fer le long de la route publique, pourvu que la commission autorise la chose. La compagnie paiera certaines sommes à la municipalité pour pavage ou régalage de la route publique, et celle-ci se trouvera ainsi obstruée pour toujours.

Tous les grands chemins de fer pourraient alors utiliser la grande route, si la commission leur en donnait la permission. Supposons, par exemple, que la ville de Toronto ou la ville de Sainte-Catherine accorde une charte et adopte un règlement donnant à un chemin de fer électrique l'autorisaton de longer la grande route, à certaines conditions seulement, ou que l'on demande de construire un chemin de fer à vapeur le long d'une grande route. Supposons qu'un de ces chemins soit soumis à la juridiction de

la commission, celle-ci peut alors obliger ces chemins à se raccorder, en vertu du pouvoir qu'elle possède de permettre à un chemin de fer à vapeur de passer sur cette grande route. Les grandes routes n'ont pas été construites pour les chemins de fer, mais comme grands chemins purement et simplement, et je persiste à dire qu'à moins qu'il ne soit d'absolue nécessité de se servir de cette grande route, on pourra faire déclarer cet article *ultra vires* si on sait s'y prendre. Cette permission à un chemin de fer de passer sur une grande route est une atteinte à l'Acte de la Confédération, parce que je ne puis pas concevoir que cela soit d'absolue nécessité. Il y a du terrain de chaque côté des grandes routes—autrement il ne pourrait y avoir de grande route—et la compagnie de chemin de fer peut exproprier ce terrain si elle en a besoin. Cela naturellement entraînera des frais, et le but de cet article est, lorsqu'elle s'aperçoit qu'elle ne peut pas construire son chemin à aussi bon marché qu'elle croyait pouvoir le construire, d'autoriser la commission à lui permettre de se servir des rues d'une cité, ou village. C'est là un pouvoir que l'on ne devrait pas déléguer à la commission sans le consentement de la municipalité, et que l'acte constitutionnel ne nous permet pas de lui déléguer. C'est un pouvoir réservé aux provinces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député ait aucune base pour justifier les opinions qu'il vient d'exprimer. Je suis certain, d'après les conversations qui ont eu lieu, devant le comité des chemins de fer du Conseil privé depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie, que s'il avait été possible de soulever une prétention de ce genre, elle l'aurait été plusieurs fois. L'honorable député dit qu'il ne sait pas pourquoi on a remplacé la forme affirmative par la forme négative. Je vais le lui dire. C'est pour l'uniformité dans la rédaction. Nous avons adopté dans l'article 48 le paragraphe (k) qui dit : " faire ou construire sur le parcours, le long, en travers, au-dessous ou au-dessus de tout chemin de fer, tramway, rivière, cours d'eau, ruisseau, canal ou grande route, etc. Or, ce pouvoir est identique avec celui qui existe depuis plusieurs années déjà dans la loi actuelle des chemins de fer. Vous trouverez ce pouvoir dans l'article 90 de la loi actuelle qui dit :

La compagnie pourra, sauf les dispositions du présent acte, et de l'acte spécial——

Faire certaines choses, parmi lesquelles :

Faire ou construire dans, sur, à travers au-dessous ou près de toute grande route.

Et ainsi de suite. A quoi servirait de donner à une compagnie de chemin de fer le pouvoir, sauf naturellement les restrictions que la commission de chemin de fer peut imposer, et dire ensuite que la compagnie ne pourra construire son chemin de fer sur la grande route à moins d'en avoir obtenu l'autorisation de la municipalité. Vous avez déjà dit que la compagnie aura ce pouvoir. Mon honorable ami de Northumberland-est (M. Cochrane) donne des signes de dénégation.

M. COCHRANE : Ce n'est pas ce que dit l'article que l'honorable ministre a lu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 90 du présent acte des chemins de fer dit que la compagnie peut, sauf les dispositions de cet acte, faire les choses suivantes, entre autres choses :

Faire ou construire, dans, sur, à travers, au-dessous ou près de tout chemin de fer, canal, rivière, cours d'eau ou grande route.

M. CLANCY : La commission pourrait-elle autoriser la construction d'un chemin de fer le long d'une grande route sans le consentement de la municipalité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : Je suis certain que l'honorable député comprendra que c'est une question très sérieuse. Il a dit, il y a un instant, qu'il n'avait jamais eu connaissance que la question eut été soulevée—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que la prétention que l'on a émise ce soir que le parlement n'avait pas le droit de conférer ce pouvoir à la commission n'avait jamais été émise auparavant à ma connaissance.

M. CLANCY : L'honorable ministre comprendra que c'est un pouvoir extraordinaire dont on peut se servir pour obtenir un droit de passage. Je ne connais rien de plus dangereux qu'un chemin de fer construit le long d'une grande route. Des centaines d'accidents, j'allais dire des milliers, sont causés par les chemins de fer qui longent les grandes routes. Très souvent il arrive qu'un cheval conduit par une femme ou par un enfant est effrayé par un train, et un accident grave en résulte. Je ne dis pas que l'on ne doit pas faire d'exception à la règle, et qu'un chemin de fer ne doit jamais longer une grande route, mais lorsqu'on peut s'en dispenser, c'est beaucoup mieux .

M. CLARKE : J'accepterai la proposition ou suggestion de l'honorable ministre et j'essaierai de faire rédiger un article qui s'appliquera au cas en question. Il est très difficile bien souvent pour un profane d'exprimer exactement ses vues dans un langage qui soit bien compris des avocats.

J'ai demandé à l'honorable ministre des chemins de fer si les entreprises et les travaux que l'on déclare être d'utilité générale pour le Canada, devaient tomber sous le contrôle de la commission et il m'a répondu oui. Le parlement fédéral accorde des chartes pour la construction de tramways entre une ville et une autre dans les provinces et ce bill va déclarer que ces chemins sont pour

l'utilité générale du Canada. Ces tramways rayonnent autour des villes et se raccordent avec les chemins de fer à vapeur. Ce bill crée donc un état de choses entièrement différent de ce qui existe depuis quarante ou cinquante ans, ou depuis que la loi des chemins de fer est en vigueur, et je dis que c'est un empiétement intolérable que de donner à ces tramways permission d'entrer dans les villes de Montréal, de Toronto ou Hamilton sans le consentement de ces municipalités. C'est absolument injuste à l'égard des municipalités. Ainsi, la ville de Toronto, par exemple, qui possède un service de tramways aussi complet qu'on peut trouver en Amérique. Ce tramway appartient à une compagnie, mais le droit de le laisser circuler dans les rues de la ville, appartient à l'autorité municipale, qui en a cédé le privilège à la compagnie pour un certain nombre d'années. Si les citoyens de Toronto désirent un service plus étendu, ce sont eux qui savent le mieux par quel côté ces tramways doivent entrer dans la ville, et à quelles conditions d'autres chemins peuvent acquérir le droit de circulation sur les voies existantes dans les rues de Toronto

Mais pourquoi priverait-on les municipalités de l'exercice de leur droit de refuser la franchise, si elles le désirent ? Elles sont les meilleurs juges. Ces tramways qui obtiennent leurs chartes de ce parlement ne font de présents à personne. Leurs propriétaires ne sont pas des philantropes qui cherchent à enrichir le peuple et ces municipalités ont des droits que nous devons respecter. Elles doivent pouvoir fixer elles-mêmes les conditions auxquelles ces chemins pourront pénétrer sur leur territoire. Ce parlement ne doit certainement pas être en si mauvaise posture que le prétend l'honorable ministre ; nous devrions pouvoir trouver un moyen de modifier l'article 184 de façon à donner aux municipalités le droit de dire à quelles conditions un tramway devra entrer dans leurs limites, et ne pas laisser ce pouvoir entièrement à la commission. Le ministre comprendra que si je m'oppose à ce que l'on donne ces attributions à la commission, c'est à cause de l'état de choses entièrement nouveau que crée le développement considérable des tramways électriques en ces dernières années.

M. WADE : Si l'honorable député veut bien lire les articles 192 et 193, il verra que ces deux articles répondent parfaitement à l'objection qu'il soulève. Ces articles déclarent que la compagnie ne pourra ériger ses poteaux et les poser dans les rues de la ville avant d'avoir obtenu le consentement de la commission et de la municipalité.

M. CLARKE : Où voyez-vous cela ?

M. WADE : Le paragraphe "F" de l'article 193 dit que l'ouverture des rues et l'érection des poteaux, etc., se fera sous la surveillance de la municipalité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Clarke) est un homme intelligent, mais sependant je suis surpris de l'entendre dire que nous ne pouvons pas adopter une loi générale pour l'administration, le contrôle et la réglementation des chemins de fer, parce que certains tramways déclarés d'utilité publique pour le Canada, tomberaient sous la juridiction de la commission. Mon honorable ami dit qu'il ne faut pas empiéter sur les droits des municipalités. Qui parle d'enlever aux municipalités les pouvoirs qu'il est bon qu'elles exercent ? Mais, mon honorable ami lui-même enlève aux municipalités—

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il restreint leurs pouvoirs dans les chartes que ce parlement accorde à ces chemins de fer, lorsqu'il n'y fait pas stipuler que la compagnie ne pourra passer dans les rues d'un municipalité sans avoir au préalable obtenu le consentement de la municipalité. Au lieu de détruire ou de mutiler ce bill, tout ce qu'il aurait à faire serait de mettre cette restriction dans un acte spécial qui fera loi, et tant que ces chemins de fer ne se seront pas conformés aux conditions de cet acte spécial, ils ne seront pas soumis aux dispositions générales de cette loi des chemins de fer. Cela résout toute la difficulté que l'honorable député aperçoit.

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon opinion comme avocat est qu'elle la résout.

M. COCHRANE : C'est une nouvelle doctrine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nouvelle doctrine, dites-vous ?

M. COCHRANE : Oui, le gouvernement est responsable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un nouveau Daniel qui paraît devant ses juges.

M. CLARKE : Je ne suis pas avocat, mais je crois que la responsabilité première d'une législation de ce genre, repose sur l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. S'il commet une injustice à l'égard des municipalités, il doit en porter la responsabilité avec les autres membres de la Chambre lorsqu'il déclare que les tramways électriques sont des commodités d'utilité publique au Canada. L'honorable ministre fait partie du comité des chemins de fer, et il est impossible qu'il n'ait pas eu connaissance des tentatives fréquentes qui y sont faites d'anéantir les droits municipaux. Comme député de cette Chambre, je proteste contre toute légis-

lation de ce genre. Le ministre s'apercevra que cette question n'est pas finie, et qu'elle reviendra devant la Chambre tôt ou tard. Je suis certain que le ministre a suffisamment de connaissances légales, s'il veut les exercer, pour pouvoir ajouter à cet article un paragraphe qui fera disparaître les objections que nous faisons et qui protégera les droits dont les municipalités ont joui jusqu'à présent. Si le ministre veut me le permettre, je ferai un paragraphe pour résoudre cette difficulté, s'il veut laisser l'article en suspens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laissons l'article en suspens.

L'article est laissé en suspens.

Article 185.

M. CLARKE : Je désire appeler l'attention du ministre sur la rédaction de cet article qui dit que le sommet des rails peut s'élever d'un pouce au-dessus du niveau de la chaussée. Est-ce que cela ne serait pas une obstruction sérieuse au trafic ?

M. LANCASTER : Dans tous les règlements que j'ai vus, les rails de tramways et autres chemins de fer électriques doivent être noyés dans la chaussée, au niveau du pavage de l'entrerails et de la chaussée de chaque côté des rails. Lorsques les rails s'élèvent au-dessus du niveau de la chaussée, il arrive souvent des accidents de voiture, et des chevaux prennent l'épouvante. Si ce soir nous nous trouvons en face de cette difficulté, c'est parce que la Chambre des communes entreprend une tâche qui est du ressort des conseils municipaux du pays.

M. CLARKE : Tous ceux qui vivent dans les villes savent quels dangers offrent aux chevaux et aux véhicules les rails qui s'élèvent au-dessus du niveau du sol. Dans les vieux pays, les rails de tramways sont si parfaitement au niveau de la chaussée que les roues de votre voiture n'en reçoivent aucun choc en les traversant. Pourquoi ne déciderions-nous pas que les rails doivent êtres posés au niveau du pavage de la rue. Cela ne coûterait pas plus cher, et cela éviterait beaucoup d'accidents. Je ne suis pas ingénieur, mais je me permettrai de dire au ministre que ce ne serait causer de tort à personne de prescrire que le rails devront être posés au niveau de la chaussée, de chaque côté des rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous conservons simplement l'ancienne loi, telle qu'elle a toujours été.

M. COCHRANE: Ce n'est pas une raison suffisante. C'est une doctrine tory qui a fait son temps. Si la loi a permis une chose dangereuse dans le passé, on doit l'amender. C'est tout ce qu'il y a à faire. Le ministre sait tout aussi bien que n'importe quel cultivateur quel danger offrent les rails qui s'élèvent au-dessus du niveau des routes. Si les rails dépassent d'un pouce le niveau du chemin, les roues d'une voiture rouleront à un pouce plus bas, et alors vous avez deux pouces à franchir, ce qui est un très sérieux obstacle. Cela ne fait rien que la loi ait été faite ainsi, depuis des générations ; il faut la changer si elle n'est pas bonne. Ce qui pouvait être bon, il y a vingt ans, peut être absolument mauvais maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas toujours possible de poser les rails juste au niveau de la chaussée des grandes routes. Je ne parle pas ici des tramways, je parle des chemins de fer, et ce bill s'appliquera à tous les chemins de fer du Canada, que vous rendez passibles d'une amende de $5,000, et s'il leur est impossible de poser leurs rails au niveau du sol de la grande route, allez-vous leur faire payer l'amende ou la leur remettre entièrement. Vous pouvez avoir raison s'il s'agit des rues de Toronto, ou d'une autre ville riche dont les rues sont en bon état, mais vous ne pouvez pas faire une loi aussi sévère au sujet de tous les croisements de grandes routes dans le pays, car cela est impossible.

M. LANCASTER : Presque tous les règlements municipaux dans Ontario obligent les compagnies de chemins de fer à noyer leurs rails dans la chaussée, et l'on met ces règlements en vigueur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les municipalités ne peuvent pas les mettre en vigueur.

M. LANCASTER : Le règlement dit que si le rail n'est pas placé de cette façon, l'ingénieur de la ville aura le droit de faire l'ouvrage lui-même et d'en faire payer le coût par le chemin de fer. Si nous n'avions pas restreint les droits des municipalités, comme nous l'avons fait dans le passé, cette question serait facile à résoudre ; cela prouve que nous ne devrions pas adopter sans le consentement des municipalités, la législation qu'on nous propose.

M. AVERY : Je crois qu'il est important que les rails soient au niveau de la chaussée en hiver. Souvent des voitures chargées de bois n'ont pu passer parce que le rail était plus élevé que le chemin. Cela est arrivé plusieurs fois à ma connaissance. Il est plus dangereux que les rails soient au-dessus qu'au-dessous du niveau. Je crois qu'il serait dans l'intérêt de la compagnie, en même temps que dans l'intérêt du public, que le chemin soit aussi élevé que les rails, sinon plus élevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quelle localité l'honorable député parle-t-il ?

M. AVERY : Du canton Oso, dans le comté de Frontenac.

M. CLARKE : Je ne crois pas que l'on puisse apporter d'argument plus fort en faveur de la modification de cet article, que celui que vient de présenter l'honorable député d'Addington (M. Avery). Pourquoi ne pas statuer que le sommet des rails devra être posé un pouce plus bas que le niveau du sol? Pourquoi permettre que le rail soit d'un pouce au-dessus du sol ? Ce sont les rails posés au-dessus du niveau du sol qui sont nuisibles et non pas ceux qui sont au-dessous.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le rail est au-dessous du niveau du chemin, les roues des voitures sont en danger d'être tordues.

M. CLARKE : Il n'y a rien de déraisonnable à obliger les compagnies à tenir leurs rails à niveau du chemin, des deux côtés. Il n'est pas sage de leur donner une largeur de deux pouces, parce que si nous la leur donnons, elles la prendront. Je proposerai respectueusement au ministre de modifier cette clause de quelque façon à la rendre plus acceptable aux municipalités qu'elle l'est maintenant.

M. JOHNSON (Cardwell) : Il m'est arrivé souvent de voir des attelages arrêtés au croisement des grandes routes par les chemins de fer, et il fallait aller chez les voisins chercher d'autres attelages pour tirer les voitures du mauvais pas.

J'ai été moi-même arrêté à un croisement de chemin de fer avec une charge de billots, et j'ai été obligé de faire venir un autre attelage pour sortir ma voiture. Comme la loi permet aux compagnies de chemins de fer de mettre leurs rails à un pouce au-dessus du niveau du sol, celui dont la voiture et les chevaux sont écrasés par un train n'aurait aucun recours contre la compagnie. Je crois que sur toutes les grandes routes dans la campagne, les compagnies de chemins de fer devraient être obligées de tenir leurs rails absolument à niveau. Cela éviterait beaucoup d'ennuis aux cultivateurs et de fatigues à leurs attelages. Il y a en outre des chemins de fer qui ne croisent pas la grande route à angle droit, mais diagonalement. Lorsque le croisement se fait à angle droit, nous n'avons pas autant de difficulté à traverser la voie, mais lorsque le croisement est diagonal, il y a danger qu'une voiture pesamment chargée ou un buggy à roues fines, casse leur essieu en traversant les rails. Si les rails étaient au-dessous du niveau du s l cela n'arriverait pas.

M. AVERY : Si le ministre n'a aucune objection à faire ce changement, il rendrait un grand service à tout le pays. L'hiver dernier, une douzaine de mes attelages ont été arrêtées au croisement du chemin de fer, simplement parce que les rails étaient plus hautes que la route. Que les rails soient au niveau ou au-dessous du niveau de la grande route, cela ne nuirait en rien à la circulation des trains, et nos voitures ne toucheraient pas aux rails. Il est très dangereux dans l'état actuel des rails, d'essayer de traverser un chemin de fer avec une voiture pesamment chargée, si vous n'avez pas un attelage supplémentaire pour la traîner. Le mal n'est pas aussi grand en été qu'en hiver, parce qu'une voiture à roues passera où un traîneau ne passera pas. Je crois que le changement proposé serait à l'avantage de la compagnie de chemin de fer, tout autant qu'à l'avantage du public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je laisserai l'article en suspens.

L'article reste en suspens.

Article 188—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'article soit amendé de la manière suivante :

A un endroit où un chemin de fer passe au-dessus d'une grande route, il ne sera permis en aucun temps de réduire au moyen de culées ou autres ouvrages la largeur de la route à moins de vingt pieds, et la hauteur entre le sol de la route et la partie la plus basse de la superstructure ne sera, en aucun endroit, inférieure à quatorze pieds, à moins que la commission ne décide autrement.

M. CLARKE : Vingt pieds ne seraient pas assez pour deux voies de tramways, mais je suppose que la commission pourra à discrétion décider que la largeur devra être plus grande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut laisser quelque chose à la discrétion de la commission. Nous ne pouvons pas tout prévoir.

M. LENNOX : Je n'ai probablement pas entendu correctement ce que le ministre a dit. Je crois qu'une largeur de vingt pieds n'est pas suffisante. Le ministre dit que nous ne pouvons pas tout prévoir, que des arrangements subséquents pourront être faits, et qu'il faut laisser quelque chose à la discrétion de la commission. Mais je répéterai ce qui a déjà été dit ici, savoir qu'il faut d'abord commencer par établir la loi pour le bien du peuple. Il faut laisser plus de vingt pieds à la grande route, car les voitures sont obligées de se rencontrer en-dessous de ces chemins de fer comme ailleurs et les charges sont quelquefois très larges. Outre cela, on est quelquefois obligé de construire des fossés le long des culées afin de faire écouler l'eau de la grande route, et je crois que dans les districts ruraux on a eu l'expérience qu'une largeur de vingt pieds n'était pas suffisante. Puis au sujet de la hauteur, il est nécessaire de dire quelle sera cette hauteur non seulement au milieu mais aux deux extrémités. Je sais que le ministre des Chemins de fer et Canaux, comme nous tous, s'efforce de protéger le public. Il n'est pas probable que le bill actuel une fois adopté sera modifié de sitôt—j'ose dire que du moins

il ne le sera pas en faveur du public. Conséquemment, je crois que c'est le moment pour nous de le faire aussi favorable au public que la justice le permet. Il est facile à une compagnie de chemin de fer de construire une arche de plus de vingt pieds. Il est plus facile aujourd'hui de construire une arche de trente pieds qu'il était facile d'en construire une de quinze pieds, il y a quelques années.

M. CLARKE: Pourquoi ne pas prescrire qu'à l'endroit où la voie traverse le chemin public, le passage devra mesurer de trente à trente-cinq pieds. A moins que les commissaires n'en désirent autrement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, il n'y a pas de différence. Le projet de loi que je présente maintenant, stipule qu'avant de faire ces ponceaux la compagnie intéressée devra soumettre les plans et devis au bureau des commissaires. Si elle veut construire une voie double elle sera obligée de donner plus de largeur au terrassement, aux ponts dont elle pourra avoir besoin. A ce point de vue, je considère que la moyenne de vingt pieds accordés pour chaque voie simple est suffisante. Il me semble qu'on ne peut modifier cet article de la loi avec avantage pour le pays. J'ai demandé l'opinion des ingénieurs du ministère, et j'ai recueilli tous les renseignements possibles sur ce point ; j'en suis arrivé à la conclusion que, en tant qu'il s'agit de la largeur de chaque passage, vingt pieds sont suffisants. Dans la plupart des cas chaque empan de vingt pieds est couvert de traverses. Mais s'il fallait donner une longueur de trente pieds à chaque empan il faudrait construire des arches. Voilà ce que me déclarent des hommes très compétents dans la construction de ces ouvrages. La disposition dont il s'agit constitue une limite qui ne devra pas dépasser la commission, c'est-à-dire que, dans aucun cas, il ne sera permis à une compagnie de chemins de fer de construire sa voie sur une largeur moindre de vingt pieds, cependant, la commission pourra lui donner le droit de prendre toute la largeur voulue suivant les circonstances. Je crois que tout ce que nous avons à faire, c'est d'accorder à la commission entière discrétion sous ce rapport.

M. LENNOX : Je ne crois pas avoir réussi à faire comprendre à l'honorable ministre l'objection que j'avais soulevée. Supposons qu'on établisse, en règle générale, que la largeur de chaque voie ferrée sera de 25 pieds. Si la compagnie intéressée construit des tranchées excédant cette largeur, il lui faudra avoir obtenu, au préalable, l'autorisation des commissaires. Il est facile pour les compagnies de se présenter devant la commission et d'en obtenir un ordre les autorisant à construire ces ponceaux, ces passages ; mais au point de vue municipal, il en est tout autrement. C'est pourquoi, selon moi, le ministre devra comprendre l'importance pour lui de stipuler dans ce projet de loi la largeur définitive que devront avoir les voies de chemin de fer aux endroits en question, et de laisser aux compagnies intéressées la tâche de faire ces passages aussi larges que les besoins de chaque municipalité l'exigeront. On a parlé d'un chemin de fer qui traverse une voie publique. Les habitants de la municipalité intéressée ont un droit à ce chemin *prima facie*. Il faut protéger les droits des citoyens de ce pays, mais, d'un autre côté, il faut bien aussi accorder certains avantages aux compagnies de chemin de fer, pour les besoins de leur exploitation. Je sais que le ministre prendra note de ces remarques. Il s'est imposé beaucoup de travail pour préparer ce projet de loi qui restera comme un monument à sa mémoire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me suis enquis de tous ces détails. Les renseignements que j'ai obtenus m'ont porté à croire que la plus grande largeur qu'on pouvait demander pour les traverses en question était de 20 pieds, et c'est pour cela, que j'ai indiqué ce chiffre dans le projet de loi que j'ai soumis à la Chambre ; mais si l'on me démontrait que cette largeur devrait être plus grande, je serais prêt à me rendre aux raisons invoquées. Pourtant, on m'affirme que 20 pieds sont bien suffisants. Peut-on trouver dans tout le pays, des barrières qui mesurent plus de 20 pieds de largeur ? S'il y en a, leur nombre est très limité. Je remarque, en outre, que les ponceaux construits par les municipalités ne mesurent pas plus de 20 pieds de largeur, en général. Leur largeur est, d'ordinaire, de 16 ou de 18 pieds. Pourquoi exigerions-nous plus des compagnies de chemin de fer ?

M. LENNOX : Le ministre nous demande pourquoi ces passages doivent mesurer plus de pieds en largeur que la moyenne de pieds qu'on exige pour l'entablement d'un pont. Il me semble ridicule de répondre à cette question ; il faut tenir compte du fret transporté qui dépasse de beaucoup dans certains cas, le train ordinaire d'un wagon ou d'une locomotive.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Toute la difficulté proviendrait, selon moi, de l'interprétation qu'on pourrait donner aux mots " centre du ponceaux ". Je pourrais citer un fait qui est arrivé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici. A Tendroit en question, le chemin de fer traverse la voie publique et l'on ne pourrait certainement pas décharger un voyage de foin. On devrait donc, à mon avis, obliger les compagnies de chemins de fer à accorder et à laisser libre un espace d'au moins 20 pieds carrés du terrassement de leur voie au chemin public, et de 14 pieds jusqu'au milieu de la chaussée. On devrait donc calculer 20 pieds, non pas du centre de la voie, mais du terrassement de cette dernière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce tribunal indépendant, que nous établissons maintenant, qui devra exiger les plans et devis nécessaires. Il devra donc nécessairement examiner ces derniers au point de vue de l'intérêt public et les faire exécuter. Nous ne pouvons établir de dispositions se rapportant à chaque cas qui peut se présenter. Il nous est possible simplement de déterminer le maximum et le minimum de la largeur de chaque voie ferrée, en général, aux endroits où elle traverse un chemin public. Les commissaires devront s'en rapporter aux circonstances qu'on pourra invoquer devant eux. Nous pouvons compter que la commission verra à ce que, aux endroits en question, les compagnies de chemins de fer construisent leur voie de façon à protéger la vie des citoyens de ce pays.

M. LANCASTER : Je ne sais pas encore pourquoi le ministre a remplacé les mots " la partie inférieure " par les mots " le centre ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas modifié cette phrase que se trouve, du reste, dans la loi des chemins de fer.

M. LANCASTER : Je crois que ce projet vaut mieux que l'ancienne loi. Je ne puis comprendr pourquoi le terrassement de la voie ferrée ne se trouverait pas à la même hauteur que le chemin public. Pourquoi demander que la voie ferrée soit élevée de 13 pieds à certains endroits, alors que le chemin public n'a pas cette hauteur..

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'imagine-t-il réellement poursuivre un feu-follet? Il doit supposer qu'une commission de chemins de fer n'est pas pour s'occuper de la construction d'une voie ferrée de tel endroit à un autre. Toute la difficulté se résume à ceci: L'ancienne loi contenait, dans une de ces dispositions, les mots " le centre "; les législateurs ne se sont peut-être pas rendu compte alors de toutes les difficultés auxquelles nous sommes obligés de faire face aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de la construction d'un chemin de fer. Les ingénieurs du ministère et de tout le pays, nous disent, d'après l'expérience qu'ils en ont, que ces mots ne peuvent s'appliquer strictement à tous les cas qui se présentent devant nous. Qu'importe la largeur de telle ou telle voie ferrée, qu'importe la longueur ou la largeur de tel ou tel empan. Il faudra toujours que le niveau soit de 14 pieds, dans quelque endroit qu'un chemin de fer traverse. J'ai cru qu'il valait mieux s'en tenir aux dispositions de l'ancienne loi et laisser aux commissaires la tâche de déterminer ce qu'il sera urgent de faire d'après les plans et devis qui leur sont soumis.

M. LANCASTER : On avouera avec moi que vingt pieds ne constituent pas une largeur très considérable pour une barrière, lorsque, par exemple, un attelage de deux chevaux traînant une charge de foin se trouve à traverser la voie ferrée. Les animaux peuvent être effarouchés et il pourrait être difficile à celui qui les conduit de les maîtriser, lorsqu'un train de chemin de fer passe devant eux. Je crois que si nous adoptions cette disposition de la loi, nous ne rendrions pas service à la population en général.

M. LENNOX : J'ai compris que le ministre avait déclaré qu'il modifierait cet article pour le rendre plus clair, et qu'on prescrirait qu'il faudra 14 pieds de largeur aux endroits en question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit 20 pieds en largeur, et 14 pieds en hauteur.

M. LENNOX : Dans la plupart de nos comtés, on emploie des barrières de bois; ailleurs, on se sert de barrières en fer. Je n'ai jamais vu plus que deux ou trois ponceaux construits à certains endroits dans le comté que je représente ici. Il me semble que la déclaration que vient de nous faire le ministre fait disparaître toutes les difficultés qu'on pourrait soulever. La commission aura la haute main sur tous ces détails et à moins de cas exceptionnels, elle pourra exiger des compagnies de chemins de fer que ces dernières construisent leur voie à la hauteur et à la largeur voulues. Cependant, le premier devoir d'une compagnie et le premier droit que peut exiger la population de notre pays, c'est d'avoir et de fournir un chemin public qui ne soit pas interrompu par le passage de train de chemin de fer; on ne pourra arriver à ce résultat qu'en construisant des ponceaux mesurant 20 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur. Voilà ce qu'il est important de faire, et j'ose dire que c'est un droit acquis à toute la population du pays. D'ailleurs, les compagnies de chemins de fer n'auront pas souvent l'occasion d'encourir les dépenses sous ce rapport.

Article 191.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose qu'on adopte de nouveau l'ancien texte en le modifiant cependant. Je propose donc :

Que les mots " en travers ou en saillie ", dans la première ligne, soient supprimés et que le mot " a " y soit substitué, et que dans les troisième, quatrième et cinquième lignes, les mots " à une hauteur suffisante pour laisser seize pieds d'espace entre le sol de la voie publique et le bord inférieur de " l'enseigne," soient supprimés.

M. LANCASTER : Cet article est-il réellement celui qu'on trouvait dans l'ancienne loi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. LANCASTER : Indique-t-on la hauteur que devront avoir ces traverses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. LANCASTER : Très bien. On me permettra, cependant, de faire une remarque avant que cet article soit adopté. Je veux déclarer, des maintenant, que l'ancienne loi contenait un article—article 189—statuant qu'on pourrait imposer des amendes à chaque compagnie de chemin de fer qui négligerait d'exécuter des travaux de construction de sa voie dans le délai déterminé par sa charte. Il s'agit maintenant de remplacer le comité des chemins de fer du Conseil privé par une commission des chemins de fer, et je ne trouve pas dans le projet de loi qu'on nous présente maintenant de prescription à l'effet que je viens d'indiquer. L'article 189 impose à une compagnie de chemin de fer qui retarde d'exécuter des travaux convenus une amende de $20 pour chaque jour de retard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce projet de loi contient toutes ces dispositions.

M. LANCASTER : Je vois que l'article 191 impose une amende de $40 à la compagnie qui négligerait de se conformer aux dispositions de la loi, mais cette dernière ne fait pas mention de cette amende de $50 par jour; pourtant, c'était là un moyen de forcer une compagnie à exécuter promptement ses travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 293 de la nouvelle loi se lit comme suit :

Toute compagnie qui érige, utilise ou entretient un pont, une approche, un tunnel, un viaduc, un ouvrage en chevalets ou tout bâtiment, construction ou ouvrage, en violatation du présent acte, ou toute ordonnance ou règle de la commission, est pour chaque infraction passible d'une amende de cinquante piastres.

M. LANCASTER : Il y a autre chose. Si une compagnie n'observe pas la décision rendue par la commission des chemins de fer, la loi ne nous indique aucun moyen à prendre pour la forcer à exécuter la décision rendue par les commissaires. On devrait imposer, dans ce cas, une amende ou des peines aux personnes qui se rient ainsi de la décision des commissaires. Je connaissais donc la teneur de cet article et c'est pour cela que j'ai posé cette question à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voyons ce que dit l'article 294 de ce projet de loi.

Toute compagnie, et tous directeurs ou officiers qui feront faire ou permettront qu'il soit fait quelque chose ou acte contraire aux dispositions du présent acte ou de l'acte spécial, ou aux ordres ou instructions du Gouverneur en conseil, ou de la commission, ou du ministre, donnés sous l'empire du présent acte, ou qui omettront de faire quelque chose ou acte dont l'exécution ou l'accomplissement est requis de la part de cette compagnie, ou de ces directeurs ou officiers, seront passibles, envers toute personne lésée par ce fait, de tous les dommages soufferts par suite de cette action ou de cette omission ; et s'il n'est pas prescrit d'autre punition par le présent acte ou l'acte spécial pour quelqu'une de ces actions ou quelqu'une de ces omissions, ils seront passibles, pour chaque contravention, d'une amende de pas moins de vingt piastres ni de plus de cinq mille piastres, à la discrétion de la cour devant laquelle elle est recouvrable.

Cette disposition dela loi ne se trouve pas dans l'ancien statut. Pourquoi ne pas stipuler que la compagnie sera obligée de payer tant pour chaque jour de retard apporté à la construction de sa voie ferrée ? D'ordinaire, c'est toujours ce détail qui cause de l'embarras aux intéressés. Le meilleur moyen de forcer une compagnie à exécuter son entreprise c'est de lui imposer une amende pour chaque jour de retard dans cet ouvrage. L'article du nouveau projet de loi déclare que la compagnie devra exécuter son entreprise dans tant de jours, mais ne stipule pas une amende pour chaque jour de retard. A tout énvénement, je crois qu'on devrait mettre en vigueur l'article de l'ancien statut sous ce rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le nouveau projet de loi contient une foule de dispositions imposant des amendes pour chaque jour de délai, pour chaque compagnie aussi, dispositions qu'on ne trouve pas dans l'ancienne loi.

Article 192.

M. LANCASTER : Cet article se lit comme suit :

La compagnie ne peut ériger, poser et entretenir de lignes, fils métalliques ou poteaux de télégraphe ou de téléphone ou pour la transmission de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, au-dessus ou le long d'une grande route, d'un square ou d'aucune autre place publique, sans la permission de la commission.

Je propose qu'on ajoute à cet article les mots suivants :

Et sans l'autorisation expresse du conseil municipal.

En principe, il s'agit ici d'une question qu'on a déjà discutée, à propos des passages des chemins de fer sur les voies publiques. Cependant, on reconnaîtra, qu'en pratique, cette question est encore plus importante. Cet article accorde à la compagnie le pouvoir de placer des poteaux sur tout chemin, square public, utile à l'exploitation de son entreprise : tel que rédigé maintenant, cet article n'indique pas qu'il faille obtenir le consentement du conseil municipal des endroits traversés par cette voie ferrée. Sans doute, la compagnie a bien le droit de traverser tel ou tel endroit ; elle peut placer des poteaux, mais sur son propre terrain. Lorsqu'il s'agit d'un croisement à la voie publique, elle peut toujours pla-

cer ses lignes télégraphiques et ses signaux de façon à ne pas empiéter sur le domaine public. Pourtant, dans certains cas, par exemple, s'il s'agit d'un angle fait par un bâtiment élevé peu considérable le conseil municipal accordera certainement à la compagnie intéressée le droit de disposer ou de placer ses fils comme elle l'entendra. La disposition qu'on trouve dans le projet de loi qui nous est soumis maintenant va trop loin, en ce sens qu'elle permet à une compagnie de chemin de fer de s'arroger des droits qui appartiennent à l'autorité municipale, ignorant complètement les conseillers de nos villes et de nos campagnes. Pourquoi cette disposition ? Une compagnie de chemin de fer aurait-elle le droit, si le conseil de telle ou telle municipalité ne veut pas se rendre à ses exigences, de venir devant la commission des chemins de fer et d'obtenir de cette dernière la permission d'user, à son gré, des rues, des chemins publics de nos villes et de nos villages. C'est là, à mon point de vue, usurper les droits des conseils municipaux. On veut ni plus ni moins priver les corporations rurales d'un droit qu'elles possèdent maintenant ; je crois sincèrement que le parlement outrepasse ses pouvoirs. Pourtant, le ministre ne veut pas reconnaître ce fait, et il nous demande de sanctionner une disposition de la loi, alors même que celle-ci serait contraire aux droits acquis de chaque municipalité. Si nous avions le pouvoir, nous ne pourrions, règle générale, appliquer trop strictement ce principe. Dans nos municipalités de villes et de villages, les conseillers ne sont-ils pas plus à même de juger si l'on doit permettre à une compagnie de chemin de fer, d'éclairage électrique ou de téléphone, de placer à tel et tel endroit des poteaux pour soutenir les fils dont elles ont besoin ? Evidemment, ce sont les intéressés, au point de vue municipal, qui comprennent le mieux les droits dont ils peuvent jouir, et que leur ont accordés les législatures provinciales. Je me demande encore pourquoi cette disposition se trouve dans le projet de loi qui nous est soumis maintenant ? Je suis porté à croire qu'on veut favoriser les compagnies de chemins de fer. Comment accorderait-on à une compagnie le droit de fournir la lumière, le gaz ou autre chose à une municipalité sans, au préalable, avoir obtenu la permission de cette dernière ? Pourquoi une compagnie de chemin de fer aurait-elle le droit de déparer les squares publics d'une ville avant d'en avoir obtenu la permission du conseil municipal ? J'aurais voulu voir à son siège l'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade), parce que, il y a quelque temps, il a insisté sur le consentement des conseils municipaux dans le sens que je viens d'indiquer ; il doit constater maintenant, que le projet de loi que nous sommes à étudier, ne contient aucune disposition dans le sens indiqué, mais je suis certain que les membres de la gauche peuvent compter sur l'appui de mon honorable ami, lorsqu'ils réclament ces droits dont je viens de parler en faveur des conseils municipaux des différentes provinces. Le ministre a fait allusion au paragraphe (f) du projet de loi ; on y trouverait, selon le ministre, une disposition garantissant aux municipalités l'exercice du droit dont je viens de parler. Je ne puis m'empêcher de croire que la rédaction de cet article laisse beaucoup à désirer, parce que le sens de cette disposition n'est pas précis. Je vais citer :

(f) L'ouverture de toute rue, place ou autre lieu public, pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre, se fera sous la surveillance de la personne que le conseil municipal pourra désigner, et cette rue, place ou autre lieu public devra être remis, autant que possible et sans retards inutiles, dans son premier état.

Cette disposition se résume à ceci: le bureau des commissaires peut accorder à une compagnie de chemin de fer le droit de traverser tel ou tel chemin, mais la municipalité intéressée pourra nommer un surveillant pour constater comment les travaux s'exécutent. Ce la n'accorde pas au conseil municipal le pouvoir de dire si la compagnie pourra ou non, exécuter tel ou tel ouvrage. Il ne s'agit que d'une simple surveillance, et le conseil municipal n'a plus le pouvoir d'empêcher une compagnie de chemin de fer de placer des poteaux à tel ou tel endroit dans les limites de la municipalité; c'est la commission des chemins de fer qui sera le juge suprême dans toutes les questions de ce genre. Selon moi, le paragraphe " f " n'accorde aucun pouvoir à la municipalité. Cela est malheureux, parce que nous enlevons aux conseils municipaux des prérogatives dont ils doivent jouir, et pourquoi ? Pour donner plus de pouvoirs à la commission qu'on veut instituer. C'est pourquoi l'amendement que j'ai l'honneur de proposer a bien sa raison d'être; il ne faut pas accorder à cette commission des pouvoirs illimités. Ce n'est pas là, je l'avoue, l'intention de ceux qui ont rédigé ce projet de loi. En effet, pourquoi auraient-ils couru après une illusion impossible à saisir? Doit-on supposer que cette commission jouira de pouvoirs que ne peuvent exercer les conseils municipaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député constatera par l'amendement que je vais proposer que sa motion n'a plus sa raison d'être. Je propose donc que le texte de l'article 192 soit remplacé par le suivant :

Nuls lignes ou fils métalliques de télégraphe ou de téléphone, ou servant à la transmission de la lumière, de la chaleur, de l'énergie ou de l'électricité, ne pourront être posés ou maintenus en travers de la voie ferrée sans l'autorisation de la commission.

Je ne parle pas des chemins publics. Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre se rapporte exclusivement aux chemins de fer, aux compagnies de téléphone et de télégraphe, de même qu'aux compagnies d'éclairage électrique, qui peu-

vent s'unir aux compagnies de chemin de fer pour utiliser les mêmes fils et la même installation. C'est ce dont nous devons nous occuper. Je propose donc comme paragraphe 2 de l'article 192, ce qui suit :

En faisant la demande d'autorisation à cet effet, le solliciteur déposera un plan en profil de la section du réseau qui est concernée, montrant l'endroit précis où l'on se propose de placer les lignes et les fils métalliques ci-haut mentionnés, et les travaux nécessités en conséquence et la commission pourra accorder cette autorisation et arrêter par qui, comment, quand et à quelles conditions et obligations et sous quel contrôle ces travaux seront excutés ; et à la suite de cette autorisation, ces lignes et ces ouvrages pourront être érigés, posés et maintenus en travers de la voie, conformément aux conditions et aux termes de l'arrêté.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, cette disposition empêche les conseils municipaux——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, parce qu'elle ne se rapporte pas aux conseils municipaux; il ne s'agit que des différentes compagnies de chemins de fer.

M. CLARKE : Dans le cas où une voie traverse une ville si cette dernière décide de construire une ligne de téléphone qui doive passer sur la voie ferrée en question, aura-t-elle le pouvoir d'exécuter ce travail ou bien lui faudra-t-il s'adresser à la commission des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, pour obtenir la permission de poser ses fils ou ses conduites au-dessus ou au-dessous de la voie de telle ou telle compagnie de chemin de fer.

M. CLARKE : Si je comprends bien la question, un conseil municipal ne pourra établir un système de téléphone, de lumière électrique, etc., dans les limites de la municipalité, s'il lui faut traverser une voie ferrée, à moins d'en avoir obtenu auparavant l'autorisation de la commission des chemins de fer instituée par ce parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mon honorable ami a raison.

M. CLARKE : N'est-ce pas là accorder un pouvoir un peu extraordinaire aux commissaires en question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je crois que c'est la seule manière pratique d'en arriver à une décision juste et raisonnable dans les questions semblables.

M. CLARKE : Cela n'empêche pas que nous dépouillons les municipalités d'un droit acquis. Il me semble qu'une compagnie de chemin de fer dont la voie traverse une municipalité quelconque devrait obtenir d'abord l'autorisation du conseil municipal pour construire son chemin et sa ligne.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là mon avis. A mon sens, on ne devrait pas permettre à une compagnie d'éclairage électrique, de téléphone, de télégraphe de poser ses fils au-dessus ou au-dessous d'une voie ferrée sans l'obliger à exécuter cet ouvrage de façon à ne pas nuire au chemin de fer en question. Il doit y avoir l'exercice d'un contrôle quelconque. La disposition que nous discutons maintenant pourvoit au règlement de toutes ces difficultés ; personne ne pourra impunément, dans les limites d'une municipalité et dans les intérêts de celle-ci faire passer des fils, conducteurs de lumière électrique servant au téléphone ou au télégraphe au-dessus ou au-dessous d'une voie ferrée sans en avoir obtenu la permission de la part des autorités compétentes.

M. CLARKE : Le parlement ne doit-il pas voir à protéger la vie des citoyens et à accorder à ces derniers toutes les prérogatives qui leur sont acquises? Pourquoi forcer les municipalités à se soumettre à toutes ces exigences ? Quant à moi, je voudrais protester par mon vote contre cette disposition que je crois outrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis convaincu que l'honorable député ne comprend pas un mot dans toute cette question.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition n'aura pas d'effet rétroactif, si je ne me trompe, et elle s'appliquera aux chemins de fer qu'on construira à l'avenir.

M. LANCASTER : Je crains bien qu'elle ne s'applique aux compagnies de chemin de fer qui existent déjà.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute. Si une municipalité veut établir des fils au-dessus ou au-dessous d'une voie ferrée, elle devra se soumettre à la règle établie par la commission.

L'honorable M. HAGGART : Dans chaque village et chaque ville du Canada, il y a des services d'éclairage électrique, de téléphone, de télégraphe et nécessairement, les fils conducteurs doivent passer au-dessus ou au-dessous des voies ferrées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais il faudra toujours observer la décision rendue par la commission des chemins de fer qui remplacera, à cette fin, le comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. LANCASTER : Avant que ce projet de loi soit adopté, je veux signaler le fait qu'on n'y trouve aucune disposition protégeant les particuliers ; les intéressés devront s'incliner devant les exigences des compagnies de chemin de fer, du moment que ces dernières auront été approuvées par la commission. Je partage complètement l'opinion de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke).

Sans doute, nous ne voulons pas qu'une municipalité empêche la construction d'un chemin de fer, mais d'un autre côté, cette municipalité doit toujours conserver certains droits et ne pas être obligée de céder le pas à telle ou telle compagnie. Un chemin de fer ne traverse pas un village ou une ville si la compagnie intéressée n'y trouve pas son avantage, par conséquent, il me semble que cette dernière devrait respecter tous les règlements des municipalités intéressées.

Article 193.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que l'article 193 soit amendé par la suppression du premier et du second paragraphes et par l'insertion du suivant :

Lorsqu'une compagnie est autorisée par acte spécial du parlement du Canada à construire, exploiter et maintenir des lignes télégraphiques, téléphoniques ou de transmission de lumière, de chaleur, de force motrice ou d'électricité, cette compagnie pourra, du consentement du conseil municipal ou autre autorité chargée de l'administration d'une route, square ou autre place publique, s'y installer en vue de l'existence de son privilège, et aussi souvent que la compagnie le jugera à propos elle pourra excaver ou ouvrir aucun grand chemin, square ou autre place publique, tenant compte, toutefois, des dispositions suivantes :

(a) La compagnie ne gênera pas la circulation publique.

(b) Lorsque la compagnie ne pourra obtenir ce consentement du conseil municipal ou autre autorité comme susdit, elle pourra demander à la commission la permission d'exercer ce privilège ; et en même temps que sa demande, elle soumettra à la commission un plan de cette route, square ou autre place publique, indiquant le parcours projeté de ces lignes, fils et poteaux ; et la commission pourra agréer cette demande en tout ou en partie, et pourra changer ou fixer le parcours de ces lignes, fils ou poteaux, et pourra par ordre imposer tous termes, conditions ou restrictions à cet égard qu'elle jugera à propos, le tout en conformité de cet ordre ; et, dans l'accomplissement et l'exécution d'icelui, ou dans la réparation, le renouvellement ou l'entretien de ces lignes, fils ou poteaux, se conformera et sera sujette aux dispositions du paragraphe 1 de cet article, comme si le consentement avait été obtenu de ce conseil municipal ou autre autorité, si ce n'est dans la mesure où il aura été expressément modifiée par ordre de la commission.

Vous observerez que la compagnie doit commencer par s'adresser au conseil municipal en vue d'obtenir son consentement ; si le conseil refuse de donner son consentement, alors la compagnie peut en appeler à la commission. Il n'y a pas lieu pour la compagnie d'insister, et le conseil ne pourra refuser son consentement d'une manière absolue et arbitraire. Ce tribunal décide entre les parties, comme le ferait tout tribunal indépendant il décide si oui ou non le privilège en question doit être accordé, et à quelles conditions.

M. CLARKE : Si je comprends bien, cette disposition est ajoutée en vue d'affirmer de nouveau, virtuellement, l'acte adopté il y a vingt ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet acte ainsi modifié a été adopté en 1899. Il n'y a pas de cela vingt ans.

M. CLARKE : Je crois que la défectuosité de cette loi-là, par rapport au droit de la Compagnie de téléphone Bell, a donné lieu à certaines contestations judiciaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas à nous occuper de la Compagnie de téléphone Bell ; il s'agit de chemins de fer.

M. CLARKE : Je parle des droits des municipalités. Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend-il que ce sera à la commission de dire si une compagnie de chemin de fer, dont l'entreprise aura été déclarée d'utilité publique, pourra planter des poteaux dans les grands chemins et les squares de la ville pour faire affaires comme compagnie de téléphone, d'éclairage, de chauffage, etc. ? Non, il ne le saurait prétendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas cela.

M. CLARKE : Qu'est-ce alors ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie de chemin de fer pourra être autorisée, pour les fins de son entreprise, à avoir ses fils pour l'éclairage électrique, le téléphone, et le reste. Mais il faut que ce soit avec la sanction de la commission.

M. CLARKE : Est-ce parfaitement clair ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition établit que la compagnie pourra faire ce qu'elle est autorisée à faire par son acte spécial. Mais nous restreignons les dispositions de cet acte à l'exercice de ses privilèges pour les fins de son chemin de fer, de son entreprise.

M. LANCASTER : Toutefois, que l'acte spécial restreigne ou ne restreigne pas, notre position n'en est pas meilleure. Nous statuons que la commission des chemins de fer pourra autoriser la compagnie à établir des entreprises de transmission téléphonique, d'éclairage, de chauffage. Supposons que quelque parlement futur, dans sa générosité, n'impose pas la restriction que le ministre a suggérée, la législation en sera-t-elle plus sage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, la disposition n'a aucun rapport à cela.

M. LANCASTER : C'est là l'acte que nous passons, et c'est le temps de faire des réserves qui doivent, à notre avis, être faites. Vous dites que les municipalités devront donner leur consentement, et le ministre pense évidemment qu'elles le donneront. Mais je ne pense pas qu'il puisse être bien

fait pour le contrôle des rues sans le consentement de la municipalité. De sorte que cette loi serait non seulement inopportune, mais *ultra vires* de notre parlement. Ce parlement a le pouvoir d'accorder une charte pour l'exécution de l'entreprise et des travaux nécessaires pour cette fin. Mais le danger c'est que l'on fasse davantage sans le consentement des municipalités. Les rues et les grands chemins sont confiés à la gestion des autorités municipales ; c'est la municipalité qui en est chargé, et je ne pense pas que le parlement puisse lui enlever sa prérogative. Mais je ne veux pas faire des lois dans l'assurance simplement qu'elles seront déclarées *ultra vires*. Nous ne devrions pas permettre à la commission de forcer les municipalités à faire à l'égard des rues et des places publiques ce qu'elles ne veulent pas faire, à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour la fin de l'entreprise que nous instituons. Je dis que vous avez le droit de donner à la compagnie le pouvoir de faire ce qui est nécessaire pour l'exécution de l'entreprise. Mais il n'en peut être ainsi dans le cas soumis par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Lancaster) veut-il dire que c'est seulement le cas de nécessité qui confère à ce parlement le droit de légiférer en la matière ?

M. LANCASTER : C'est une manière de le dire. Je dis qu'il est *ultra vires* de ce parlement d'empiéter sur le terrain municipal si ce n'est en vue de l'exécution d'une entreprise qu'il a le droit d'instituer; et la seule raison qui autorise un chemin de fer à traverser les grands chemins, c'est que le chemin de fer ne pourrait être construit autrement. Mais là où il n'est pas pour les fins de l'entreprise nécessaire d'installer des fils et poteaux, on ne devrait pas lui permettre de le faire. La compagnie peut bien installer de ces transmissions le long de sa propre voie; mais si elle désire les prolonger dans d'autres directions, qu'elle s'assure d'un nouveau droit de passage. Il n'est certainement pas juste de dire que nous pouvons autoriser une commission à donner à une compagnie de chemin de fer le droit d'utiliser les rues d'une municipalité pour d'autres fins que celles de son entreprise, simplement pour la raison que nous avons le pouvoir de permettre la construction d'une voie ferrée le long des rues ou à travers elles. La commission des chemins de fer ne se soucie pas des droits municipaux; elle considère uniquement les intérêts généraux du Canada, et elle pourra juger qu'il est de l'intérêt général du Canada de permettre aux chemins de fer de se porter ici ou là suivant leur bon plaisir. La commission n'est pas chargée de la protection des chemins publics; la municipalité l'est. Cela étant admis, le privilège qui lui est accordé ne devrait-il pas être dépendant du consentement des autorités municipales ?

M. LANCASTER.

Assurément c'est là une circonstance dans laquelle les autorités municipales devront avoir leur mot à dire.

M. LENNOX : La question la plus grave dont nous ayons eu à nous occuper à l'occasion de ce bill, se trouve soulevée ici. Nous avons devant nous la proposition du ministre de laisser d'énormes pouvoirs aux mains de cette commission. Si je conçois bien les choses, virtuellement, nous renonçons à notre première conception et au lieu de cela nous donnons à la commission le pouvoir de légiférer. Le ministre hoche la tête pour dire, je suppose, qu'il ne partage pas mon avis. Nous ne pouvons nous attendre à ce que le ministre partage toujours notre avis; toutefois, je lui soumets mon observation, dans l'espérance qu'il modifiera son opinion. Le ministre a reproché à un honorable député de la gauche de n'avoir pas protesté au sujet d'une certaine question ayant trait, je pense, aux chemins de fer électriques. Je désire donc établir ma position aussi nettement que possible sur ce point, bien que je n'espère aucunement changer les vues du ministre. Celui-ci soutient que cette disposition n'accorde de pouvoirs à la compagnie que par rapport à son entreprise même. Ce n'est pas l'interprétation que j'en aurais donnée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que la législation projetée ne donne pas à une compagnie de chemin de fer le droit de s'engager dans l'industrie de l'éclairage à l'électricité, ou dans celle de la production de force motrice, ou dans celle du téléphone, pour d'autre fin que celle de son entreprise.

M. LENNOX : Bien que je n'aie aucunement le désir d'entraver l'adoption du bill, je soumets qu'il est regrettable, à mon avis, que des amendements d'une grande portée soient proposés par le ministre, parfois sur l'impulsion du moment, lorsque nous ne nous rendons pas encore compte de leur signification. Ces amendements sont virtuellement une refonte de l'article. En vue de l'importance de cette législation, et afin de donner occasion au comité de juger de la portée de ces amendements, je soumets qu'ils devraient nous être présentés assez longtemps d'avance pour que nous ayons le loisir de les étudier. Je ne suis pas très sûr, je l'avoue, de saisir pleinement le sens de l'amendement projeté. Il me paraît empiéter sérieusement sur les droits des municipalités; de plus il présente cette autre objection : il renvoie l'affaire à une tribunal qui ne devrait en aucun cas être autorisé à légiférer en matière municipale. S'il nous faut nous départir de notre contrôle des compagnies de chemins de fer, que ce soit à l'avantage des municipalités et non de cette commission.

L'honorable M. HAGGART : Cet amendement autorise la compagnie à produire de l'électricité ou de la force motrice, et la par-

tie qu'elle n'utilise pas pour les fins du chemin de fer, elle peut en disposer aux termes de cet acte spécial. Il lui permet de s'installer dans les rues d'une municipalité. Si la municipalité s'y oppose, la compagnie peut s'adresser à la commission, et celle-ci peut autoriser la compagnie à s'installer n'importe où. L'article ne restreint pas ce privilège aux fins de la compagnie le chemin de fer ; elle lui donne le privilège général d'utiliser les rues pour l'exercice des pouvoirs qui lui sont accordés aux termes de son acte constitutif spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, si le parlement adoptait une loi accordant à une compagnie de chemin de fer le privilège d'exploiter une ligne télégraphique indépendamment et à part de sa propre entreprise, ou de s'occuper de l'éclairage électrique ou de la production de force motrice dans les mêmes conditions, on pourrait dire que ce privilège est sans restriction. Mais ce n'est pas là le privilège que le parlement accorde. Nous avons adopté, dans le cours de la présente session, bien des actes relatifs à des chemins de fer, et dans tous les cas, sauf un, je pense, la compagnie dont la voie traversait un pays où la force motrice hydraulique devait servir à produire l'électricité nécessaire à l'exploitation de sa ligne télégraphique, fut autorisée à distribuer au dehors toute force surabondante dont elle pourrait disposer au delà de ses propres besoins. Mais chaque fois que des compagnies de chemins de fer ont été ainsi autorisées à installer le matériel de lignes télégraphiques et téléphoniques, le privilège a été restreint strictement aux fins de son entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit là de lignes télégraphiques et téléphoniques. Mais l'amendement va plus loin, et autorise une compagnie à produire de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice en vue de l'exploitation de fabriques ou établissements de cette nature. Elle a ce droit en vertu de sa charte ; lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, et depuis, nombre de compagnies ont obtenu cette autorisation. Mais elles n'ont pas le droit de s'installer dans les rues d'une municipalité sans le consentement de la municipalité. L'amendement les autorise à s'installer dans une municipalité et à faire la distribution au public d'une partie de leur électricité.

M. CLARKE : Elles pourraient installer des lignes télégraphiques dans les rues de Toronto. Si on leur reconnaît ce droit, certainement il devrait être prescrit qu'elles ne pourront faire de distribution de la lumière, de la chaleur et de la force motrice surabondantes sans le consentement de la municipalité. N'est-ce pas ici qu'il faudrait insérer une disposition à cet effet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. CLARKE : Où faut-il l'insérer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans l'acte spécial constituant la compagnie.

M. CLARKE : Alors le ministre admet que la prétention de mon honorable ami de Lanark est juste ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets que si le parlement leur donne ce privilège elles peuvent s'en servir ; autrement, elles ne peuvent le faire. Nous avons placé ici des dispositions qui restreignent le droit de la compagnie aussi complètement qu'il doit être restreint, suivant nous. Nous disons qu'il lui faut observer le consentement de la municipalité, si elle peut ; si elle ne peut obtenir le consentement de la municipalité, mais est en mesure d'établir à la satisfaction de la commission que ce consentement devrait lui être accordée, la commission pourra faire droit à la compagnie en dépit de la décision du conseil municipal. Le conseil municipal n'aura pas ainsi le droit absolu d'entraver une entreprise instituée par acte du parlement. Puis, nous disons que l'excavation de rues, squares ou autres places publiques, sera sujette au contrôle du conseil municipal.

M. CLARKE : L'honorable ministre se rend compte, sans doute, qu'une compagnie pourra produire dix fois plus de force motrice qu'il ne lui en faut pour l'exploitation de son chemin de fer ; elle pourra produire dix fois plus de chaleur ou de lumière qu'il ne lui en faut. D'après nous, elle n'a pas le droit d'excaver les rues, les places publiques d'une municipalité et de faire la distribution des neuf dixièmes de ce qu'elle produit et dont elle ne se sert pas, sans le consentement de la municipalité.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : L'article 193, ainsi amendé, sera-t-il adopté ?

M. CLARKE : Je m'y oppose.

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Article 194.

M. COWAN : Avant que nous examinions l'article 194....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pense que nous ferions mieux de ne pas aborder, ce soir, la question de drainage. Il est trop tard. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité fait rapport de ses travaux.

## AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : Avant que cette motion soit adoptée, le ministre des Chemins de fer et Canaux voudra-t-il nous dire quel sera demain l'ordre des affaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous examinerons le bill des chemins de fer et ensuite les subsides.

M. MONK : Quels crédits seront présentés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne sommes pas arrivés à la fin du budget du ministre de l'Agriculture.

M. CLARKE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a nommé, je crois, un commissaire spécial pour s'enquérir de la cause de l'accident survenu à Lorne-ouest il ya une semaine ou deux, et le commissaire est, paraî-il, de retour à Ottawa, ayant terminé son enquête. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si le commissaire a présenté son rapport, et dans l'affirmative, voudra-t-il déposer ce rapport sur la table ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai pas eu de nouvelles depuis deux ou trois pours ; mais dès que le rapport sera complété, je le produirai.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 11 heures 10 minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 16 juin 1903.

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

### PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada".—(M. Russell.)

Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo.—(M. Calvert.)

### TRANSATLANTIQUES RAPIDES.

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. l'Orateur, pour répondre à une demande de l'honorable chef de l'opposition, je dois dire que le gouvernement a pris en considération, sans toutefois n'accepter ni l'une ni l'autre, les deux soumissions qu'il a reçues par rapport à l'établissement d'une ligne de transatlantiques rapides, soumissions que j'ai déposées l'autre jour sur le bureau de la Chambre; mais il pourrait bien se faire qu'elles servissent de base à des négociations ultérieures.

### LA COMMISSION DU TRANSPORT.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir si on a définitivement choisi les personnes qui feront partie de la commission du transport. Il me semble que le premier ministre nous a parlé il y a une couple de semaines de trois messieurs qu'il avait invité à faire partie de cette commission, mais il n'était pas très certain alors que chacun de ces messeurs se rendrait à l'invitation. Je voudrais savoir si le premier ministre est aujourd'hui en mesure de nous donner des renseignements plus précis.

Le PREMIER MINISTRE : M. Fry doit remplacer M. Kennedy, voilà le seul changement projeté.

M. BORDEN (Halifax) : Le très honorable premier ministre voudrait-il nous dire si les trois messieurs à qui il s'est adressé ont accepté son invitation et si la commission doit bientôt se mettre à l'œuvre?

Le PREMIER MINISTRE : Comme je ne saurais répondre aujourd'hui à cette question, je vais prendre note de la demande de mon honorable ami et lui fournirai le renseignement aussitôt que possible.

M. BORDEN (Halifax) : Mon très honorable ami voudra-t-il aussi nous dire s'il est en mesure de nous faire connaître les noms des personnes qui doivent faire partie de la commission qui sera chargée de diriger l'enquête relative à la concession Treadgold et autres concessions octroyées dans le Yukon, si les personnes dont les noms ont été mentionnés ici il y a trois jours ont accepté de faire partie de cette commission, et si cette dernière doit bientôt commencer ses travaux ?

M. LANCASTER : J'appelle l'attention sur un ordre que la Chambre a émis il y a environ trois semaines par rapport à une demande de documents se rattachant au permis de pêche de Macnee, documents qui n'ont pas encore été déposés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On est à les préparer.

### ACTE DES CHEMINS DE FER, 1903.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 21) relatif à la modification et à la refonte de la loi concernant les chemins de fer.—(Le ministre des Chemins de fer et Canaux.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur la demande que m'en avait faite l'honorable représentant de Toronto-ouest (M. Clarke), j'avais remis l'étude d'un ou deux articles. Je demanderai donc à mon honorable ami, s'il est prêt à présenter quelque amendement.

M. CLARKE : Après la clôture de la séance, j'ai rencontré l'honorable ministre qui m'a parlé de l'article en question. Je lui ai dit que le procureur et le maire de la ville de Toronto devaient se trouver ici demain matin, et que l'étude du bill ne devant pas s'achever avant une journée ou deux, je

préférerais attendre l'arrivée de ces messieurs pour rédiger un article à leur convenance.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a des municipalités rurales qui sont également dignes de certains égards.

M. CLARKE : J'espère que mon honorable ami de Victoria (M. Hughes) prendra patience jusqu'à ce qu'il ait vu l'article que je me propose de présenter. Je n'ai pas le moindre désir de placer la ville de Toronto sur un meilleur pied que les autres municipalités.

M. HUGHES (Victoria) : Les gouvernements fédéral et provincial se sont toujours montrés soucieux des intérêts de la ville de Toronto; mais si l'on veut conférer à cette municipalité-là des ponvoirs plus étendus qu'aux autres, je dis qu'il faudra exercer une surveillance très minutieuse.

M. MONK : Si je comprends bien, mon honorable ami de Toronto exprime le désir qu'on lui donne le temps de rédiger un article qui aura pour effet de sauvegarder les intérêts des autres municipalités aussi bien que ceux de la ville de Toronto.

Article 194.

Lorsqu'une municipalité désire se ménager des voies de drainage ou obtenir le droit de poser des conduites d'eau ou autres tuyaux, provisoirement ou à demeure, de manière à traverser ou à longer des terrains de la compagnie, cette municipalité peut s'adresser à la commission pour en obtenir une autorisation à cet effet, et en présentant cette requête elle soumettra à la commission un plan et un profil de la partie concernée du chemin de fer, et la commission peut accorder cette requête et peut ordonner quand, comment et à quelles conditions se fera ce drainage ou se poseront ces tuyaux, et sur ce, la municipalité pourra effectuer, sous la surveillance d'un fonctionnaire que désignera la commission, les travaux nécessaires en conformité de cette commission, les travaux nécessaires en conformité de cette ordonnance, ou bien, au choix de la compagnie, si à l'audition elle en a signifié le vœu à la commission, celle-ci peut ordonner à la compagnie d'effectuer ces travaux en conformité de cette ordonnance, sous pareille surveillance.

M. COWAN : Avant que l'on adopte cet article, je tiens à faire remarquer que j'ai moi-même présenté cette année et l'an dernier un bill concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer. Ni l'article 194 ni l'article 195 ne sauraient atteindre le but auquel tendait mon bill. Sous l'empire de la loi actuelle et des dispositions du bill que nous sommes à étudier, on ne peut pas drainer d'immeuble appartenant à la municipalité ou à un particulier sans s'adresser au préalable au comité des chemins de fer du Conseil privé ou à la commission des chemins de fer.

Je ne crains pas d'affirmer que bien peu de municipalités, bien peu de propriétaires s'adressent au comité des chemins de fer du Conseil privé pour en obtenir la permission de faire des travaux de drainage à travers les propriétés des compagnies de chemins de fer. Dans le comté d'Essex et dans les comtés de l'ouest le drainage a coûté fort cher. J'affirme sans craindre qu'on puisse démontrer le contraire, que dans le comté d'Essex le drainage des terrains appartenant aux particuliers a coûté plus cher que la construction des chemins de fer, et, qu'on le remarque bien, il y a, dans ce comté-là, plus de capitaux placés dans les chemins de fer que dans n'importe quel autre comté de la province d'Ontario. En effet, trois grandes lignes de l'est à l'ouest le traversent ; ce sont les lignes du Michigan Central, du Grand Tronc et du Pacifique Canadien, auxquelles il faut ajouter celle du Lac Erié, qui fait maintenant partie du réseau dit du Père Marquette. Il y a en outre deux lignes transversales, l'une dans la partie est et l'autre dans la partie ouest du comté. Ainsi, cinq voies ferrées le sillonnent. En cependant, les travaux de drainage y ont coûté plus cher que la construction de ces chemins de fer. Le terrain y est absolument plat. Il ne reste plus que quelques acres de terre qui ne sont pas soumis à l'impôt du drainage. De fait, le comté est tout sillonné de fossés creusés à toutes les vingt ou trente perches, et la taxe imposée pour conduire les eaux des terres au lac Saint-Claire ou à quelque autre endroit convenable, varie, pour chaque acre de terre, entre soixante-quinze cents et $3.

De plus, par suite de l'accumulation de la vase et d'autres dépôts, il faut recommencer les travaux de drainage tous les cinq ou sept ans, ou, au moins, tous les dix ans. De sorte qu'il n'y a pas d'exagération à dire que les cultivateurs du comté paient de ce chef une taxe moyenne de $1 par acre de terre. N'étaient la très heureuse influence du climat et la fertilité du sol, cette partie-là du pays serait aujourd'hui absolument improductive, à cause précisément des sommes énormes que coûtent chaque année aux cultivateurs les travaux de drainage.

Les terres inclinent vers le nord et l'est, et les grandes lignes de chemins de fer longent la limite septentrionale du comté. On dira peut-être que les compagnies de chemins de fer n'ont pas le droit d'obtruer un cours d'eau naturel ; mais il ne faut pas perdre de vue que les chemins de fer dont il s'agit ici furent construits longtemps avant que les terres fussent défrichées et que, de plus, dans un terrain plat comme celui-là, les cours d'eau sont situés à plusieurs milles de distances les uns des autres. On peut franchir une quinzaine de milles sans rencontrer un seul cours d'eau coulant vers le lac Sainte-Claire—j'entends un cours d'eau dans le sens assigné par les tribunaux de cette province. Les eaux se dirigent naturellement vers les abaissements du sol, et lorsque l'on défriche les terres et qu'on les met en culture, ces cours d'eau—ces cours d'eau naturels, d'après la loi—disparaissent entièrement. Ainsi, lorsqu'une municipalité

ou un cultivateur veut obtenir une décharge pour les eaux de drainage, force lui est de s'adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé. Je suis persuadé que la moitié des membres de cette Chambre, que la moitié des avocats de cette province ou de n'importe quelle autre province du Dominion, ne connaissent pas la procédure qu'il faut suivre lorsqu'on s'adresse à ce tribunal. A ma connaissance, bien peu de citoyens habitant les comtés dont il s'agit ici ont sollicité du comité des chemins de fer la permission d'exécuter des travaux de drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer. En outre, sous l'empire de l'article 195, un propriétaire n'est autorisé à faire une telle demande que par rapport à ces travaux de drainage. Ainsi, lorsqu'un chemin de fer coupe une ferme en deux,—la pente de ces terrains-là est de trois à neuf pieds au mille—le propriétaire ne peut pas faire de travaux de drainage sur la propriété de la compagnie sans en demander la permission au comité des chemins de fer, démarche que peu ou point de cultivateurs ne se soucient de faire. Il m'a été donné de constater tout récemment le résultat de cet état de choses. Me rendant ici, il y a quelques semaines, j'ai remarqué que par suite de l'insuffisance de drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, les terres situées au sud des voies ferrées étaient inondées à perte de vue. Sans vouloir faire perdre au comité un temps précieux par la multiplication des exemples, je tiens cependant à faire ressortir la différence qu'il y a entre la situation du propriétaire dont la ferme est coupée en deux par un chemin de fer et celle du particulier qui vend son terrain de son plein gré. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'empare d'un terrain par voie d'expropriation le propriétaire n'a pas à choisir : force lui est de vendre. Je pourrais, à ce propos, citer, par rapport au comté d'Essex, des cas où une compagnie de chemin de fer, après avoir coupé en deux la terre d'un cultivateur qui, après cela, manifesta le désir de faire faire du drainage sous la voie ferrée, a exigé, pour drainer la partie du haut de cette ferme plus qu'elle n'avait payé pour tout le terrain exproprié. Il résulte de cet état de choses que ces culivateurs sont obligés de payer des impôts qui s'élèvent à des milliers de dollars, pour conduire les eaux dans une autre direction, soit vers l'est, soit vers l'ouest, selon la pente du terrain, jusqu'à ce qu'elles parviennent à un cours d'eau naturel qui leur donnera passage sous la voie ferrée. En supposant que l'inclination du sol vers le nord soit de six ou sept pieds au mille, il s'ensuit que, si l'on est obligé de faire prendre aux eaux une direction latérale, elles coulent sur un plan presque de niveau, et que, advenant une inondation ou une forte pluie, la pente n'est pas assez sensible pour que ces eaux puissent s'écouler avant d'avoir causé des dommages sensibles aux récoltes.

M. COWAN.

Pour les comtés de l'ouest cette question est d'une importance vitale. Il n'est pas de question de tarif, de subventions aux chemins de fer qui puisse intéresser ces régions autant que celle du drainage.

Aux Etats-Unis, la procédure est beaucoup plus simple qu'ici, on peut le voir en jetant un regard sur les lois des différents états de l'union. Dans presque tous il y a ce qu'on appelle un commissaire préposé au drainage du comté, de sorte que les particuliers n'ont pas à s'adresser au pouvoir fédéral, ni à la législature de l'Etat, ni même aux commissaires des chemins de fer de l'Etat; il leur suffit de présenter leur requête au commissaire du comté qui a généralement juridiction en ces matières. Dans l'article 16 de l'acte 254 de l'Etat du Michigan, je trouve ce qui suit :

Lorsqu'il sera nécessaire de pratiquer une voie de drainage à travers le terrain ou la plate forme d'un chemin de fer, on devra suivre absolument la même procédure que celle qui est déterminée par cet acte pour l'expropriation de terrains en vue de construire des drains, excepté dans les cas prévus ci-après. La compagnie de chemin de fer devra pratiquer et maintenir l'ouverture nécessaire à travers ladite plate forme, et construire et maintenir un ponceau convenable lorsqu'elle en sera requise par le commissaire de drainage du comté. Pour que la compagnie de chemin de fer soit tenue de pratiquer telle ouverture et de construire tel ponceau, il faudra lui avoir signifié un avis par écrit d'au moins trente jours en en laissant copie au chef du service des voyageurs ou de marchandises, ou au directeur général de cette compagnie de chemin de fer.

Et l'article 17 dispose que si elle ne se conforme pas aux dispositions de l'article 16, la compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende de $10 pour chaque jour où elle aura refusé ou négligé de pratiquer une telle voie de drainage et de construire un tel ponceau, et l'attorney ou avocat pour suivant donnera suite à sa plainte. On voit donc que pour drainer à travers le terrain d'une compagnie de chemin de fer de l'Etat du Michigan, on suit la même procédure que s'il s'agissait de drainer à travers le terrain d'un simple particulier, et que les compagnies de chemin de fer sont tenues de construire et de maintenir à leurs propres frais, et toujours, tous les ponceaux nécessaires. Or, je ne sais pas d'Etat de l'Union qui, mieux que celui du Michigan, se puisse comparer aux comtés de l 'ouest d'Ontario du moins sous le rapport de l'apparence et de la qualité du sol. Contigu aux comtés de l'ouest, cet Etat offre des conditions qui sont, à très peu de chose près, du moins dans la partie sud, les mêmes que celles qui prévalent dans l'ouest d'Ontario.

Je vois aussi que l'Etat de l'Illinois a pris des mesures plus draconiennes. Voici ce que dispose le paragraphe 5 de l'article 1 de la loi concernant l'institution en corporation des compagnies de chemins de fer.

Pourvu que dans aucun cas nulle compagnie ne puisse construire la plate-forme d'un chemin

fer sans avoir au préalable construit les ponceaux ou égouts nécessaires au drainage qu'exige la condition naturelle du terrain.

Ainsi il est interdit, dans l'Etat de l'Illinois, de terminer la construction d'une voie de chemin de fer si l'on n'a pas commencé par pratiquer les voies de drainage et construire les ponceaux nécessaires du drainage qu'exige l'état du terrain.

L'article 2697 du chapitre 34 de la loi du Minnesota dispose comme suit :

Lorsqu'on aura construit, ouvert à l'exploitation ou clôturé un chemin de fer coupant les terres agricoles de quelque cultivateur, laissant une partie de ces terres de chaque côté de la voie, le propriétaire de ces terres est autorisé à construire un passage au-dessous, au-dessus, ou au niveau dudit chemin de fer, pour faire traverser les animaux ; et lorsque quelque propriétaire de terrains contigus à l'emplacement de la voie de quelque compagnie de chemin de fer juge nécessaire de les drainer et de faire passer son drain ou ses drains à travers l'emplacement de la voie de quelque compagnie de chemin de fer, ce propriétaire est par le présent autorisé à pratiquer ce drainage à travers l'emplacement du chemin de fer et sous la voie ou les voies de cette compagnie ; mais lesdits passages et drains devront être construits aux frais dudit propriétaire, et, après qu'ils auront été ainsi construits, ledit passage, ou lesdits passages seront maintenus en bon état aux frais des propriétaires de ce chemin de fer. Mais avant de construire tel passage ou drain, le propriétaire du terrain devra, dans chaque cas, signifier à la compagnie de chemin de fer, d'après la procédure établie par rapport à la signification des assignations dans les poursuites en matière civile, un avis où seront exposés les détails des travaux que le propriétaire désire exécuter sous l'empire des dispositions du présent acte. Dans les soixante jours qui suivront la signification de cet avis, la compagnie de chemin de fer pourra exécuter ces travaux aux frais dudit propriétaire.

La loi du Minnesota dispose donc que la compagnie de chemin de fer devra, dans un délai de soixante jours, construire les ponceaux aux frais du propriétaire et que, si elle ne le fait pas, le propriétaire du terrain les construira lui-même, la compagnie de chemin de fer étant tenue ensuite de maintenir en bon état, à ses frais, ces ponceaux ou drains. La procédure à suivre dans ce cas consiste à signifier un avis à la compagnie comme dans une poursuite en matière civile. L'article 1110 de la loi du Missouri contient la disposition suivante :

Toute corporation, compagnie ou personne possédant ou exploitant quelque chemin de fer ou embranchement de chemin de fer dans les limites de cet Etat, et toute corporation, compagnie ou personne construisant quelque chemin de fer dans les limites de cet Etat, devra, dans les trois mois qui suivront le parachèvement de la construction de ce chemin de fer dans quelque comté de cet Etat, faire creuser et maintenir de chaque côté de la plate-forme du chemin de fer des fossés ou voies de drainage se reliant à d'autres fossés, drains ou cours d'eau, de façon que le drainage et l'écoulement des eaux puisse s'effectuer d'une manière suffisante le long dudit chemin de fer lorsque l'écoulement de ces eaux a été empêché, ou que le drainage est devenu ncessaire par suite de la construction de ce chemin de fer.

Et lorsque la compagnie ne se conforme pas à cette disposition, on la poursuit devant un tribunal compétent. Ainsi, toute compagnie de chemin de fer de l'Etat du Missouri doit, dans les trois mois qui suivent l'achèvement de la construction de sa voie, non seulement drainer son terrain, mais aussi faire exécuter de chaque côté de la voie des travaux de drainage suffisants pour permettre l'écoulement convenable des eaux le long de ce chemin de fer, lorsque cet écoulement a été empêché ou que les travaux de drainage sont devenus nécessaires par suite de la construction de ce chemin de fer ; de plus, la compagnie doit exécuter ces travaux à ses propres frais. Sous la rubrique " Emplacement de la voie ", l'article 4436 de la loi du Texas dispose comme suit :

Il ne sera jamais permis à une compagnie de chemin de fer de construire la plate-forme de sa voie si elle n'a au préalable fait construire les ponceaux, ou creuser les fossés nécessaires au drainage que requiert l'état naturel du terrain.

Telle est la loi de l'Etat du Texas, qui est une copie presque littérale de celle de l'Etat de l'Illinois; et sous l'empire de cette disposition, la compagnie de chemin de fer est tenue, lorsque la pente du terrain dirige les eaux vers la voie ferrée, de construire et maintenir des ponceaux et de creuser des fossés de dimensions suffisantes pour assurer le drainage convenable des terres.

Bien que, sous ce rapport, la Californie n'ait pas de loi écrite, les compagnies de chemins de fer jouissent des mêmes droits et privilèges que les autres propriétaires d'immeubles. Ce point a été élucidé par la cour Suprême de l'Etat de la Californie; dans une cause de Sanguinetti vs Brock, ce tribunal a rendu la décision suivante, le 2 juin 1902 :

Le propriétaire des terres supérieures a le droit de laisser écouler les eaux de pluie, attendu qu'elles s'écoulent naturellement à la surface des terres inférieures contiguës, et le propriétaire du terrain inférieur n'a pas droit d'empêcher cet écoulement au détriment du propriétaire du terrain supérieur.

Ainsi, lorsque, dans la Californie, la construction d'un chemin de fer empêche l'écoulement naturel des eaux, la compagnie est tenue de faire le drainage à ses propres frais, ou de payer des dommages-intérêts au cultivateur qui se trouve lésé. Je ferai remarquer en passant que cette loi est généralement connue sous le nom de loi concernant les propriétaires de fonds servants et de fonds dominants. La province d'Ontario n'est pas même gratifiée d'un état de choses analogue ; elle se trouve donc en plus mauvaise situation que la Californie. Dans cet Etat, le propriétaire des terrains les plus élevés a plein droit au libre écoulement des eaux vers les terres situées plus bas. Il n'existe pas de loi comme celle-là dans la province d'Ontario, l'honorable député de

Hastings ne l'ignore pas, et c'est ce que la cour d'appel a expressément établi en 1897, dans une cause d'Ostram vs Sills.

Voici maintenant ce que je vois dans la loi de l'Etat de l'Iowa :

Quand une personne à qui appartient un marécage, marais ou terrain humide pouvant mettre en danger la santé publique ou qui est impropre à la culture, désire creuser un fossé ou pratiquer une tranchée quelconque, afin de drainer ledit marais en passant par la terre d'un autre—

Alors suit la procédure, qui est affaire purement locale et qui comprend la signification d'une sommation, ainsi que la chose se pratique dans une cause civile, c'est-à-dire le moyen le moins dispendieux et le plus expéditif. Puis l'on déclare :

Quand un chemin de fer traverse la terre d'une personne ou de personnes désirant drainer leurs terres, ainsi qu'il est exposé dans cet article, la personne ou les personnes désirant ces travaux de drainage devront en aviser par écrit la compagnie de chemin de fer en remettant cet avis à l'agent de la station la plus rapprochée, indiquant le point de départ, le parcours et l'aboutissement desdits travaux de drainage, et si la compagnie de chemin de fer refuse ou néglige dans les trente jours suivants de creuser à travers ses propres terrains une tranchée de la même largeur et profondeur que celle de la personne désirant drainer ses terres, ladite compagnie de chemin de fer sera passible du coût de construction de ladite tranchée, recouvrable devant toute cour possédant la juridiction nécessaire.

Ainsi, comme on voit, dans l'Etat de l'Iowa, une compagnie de chemin de fer est obligée de pratiquer des travaux de drainage à travers ses terres absolument comme un simple particulier, et cela à ses propres dépens ; ces travaux avec ceux qu'on exécute de chaque côté du chemin, afin de faciliter la culture des terres, quand bien même il n'y aurait là que marécage et marais, et la tranchée devra être aussi large et aussi profonde que celle avec laquelle il s'agit de se raccorder.

Je vois aussi que dans l'Etat de la Virginie-ouest, et bien qu'il n'y ait pas de statut à cet effet, la loi générale est que la compagnie de chemin de fer devra en tout temps laisser le drainage aussi libre qu'avant la construction du chemin ; et si, par suite de la construction du chemin à travers les terres, elle gêne en quoi que ce soit ce drainage, elle est responsable vis-à-vis de celui qui en subit quelque dommage.

Il s'ensuit donc, par conséquent, que dans l'Etat de Virginie c'est pour ainsi dire la loi des fonds servants et fonds dominants qui reste en vigueur. Dans l'Etat du Colorado, l'article 15, paragraphe 8, de la constitution pourvoit à ce qu'aucune corporation n'ait le droit d'empiéter sur les droits égaux des particuliers, ou de nuire au bien-être général de l'Etat. Comme le commissaire de l'Etat du Colorado me disait dans une lettre, les chemins de fer ont été les premiers dans ce pays qui aient pratiqué des traverses de drainage, et par l'article 8 de l'assemblée générale du l'Etat du Colorado, toute charte de compagnie de chemin de fer peut être révoquée par l'assemblée, advenant le cas où une compagnie de chemin de fer agirait de façon à gêner le développement de l'Etat ou de nuire à la culture des terres.

Dans tous les Etats, il est donc défendu à une compagnie de chemin de fer de gêner le libre écoulement des eaux. Dans un grand nombre d'Etats, on oblige non seulement les compagnies à égoutter des terres sous la voie même du chemin de fer, mais à percer des tranchées pour se raccorder avec celles qui sont pratiquées des deux côtés du chemin, et cela à leurs propres frais, y compris l'entretien de ces tranchées. Il y a plusieurs Etats où aucune législation de drainage n'est nécessaire, ainsi que la chose se voit dans quelques provinces du Canada. Dans la Colombie Anglaise, par exemple, je ne crois pas que cette question du drainage puisse affecter une superficie de cent acres de terre de cette grande province. Dans la province de Québec, aussi, on n'en entend presque pas parler. Il n'y a pas de drainage, non plus, dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest, si ce n'est pour des fins d'irrigation. Par exemple, les Etats de l'Idaho, de l'Utah et du Montana sont des pays arides, et les seuls travaux de drainage nécessaire y sont ceux qu'on doit exécuter, non pas pour égoutter les terres, mais bien plutôt pour y amener de l'eau. Mais dans chaque Etat de l'Union Américaine, chaque fois qu'il est nécessaire de faire du drainage afin de mieux mettre le sol en culture, chaque propriétaire ou individu possède exactement les mêmes droits contre une compagnie de chemin de fer que ceux qu'il aurait contre tout particulier quelconque qui gênerait le libre écoulement des eaux ; et s'il lui est nécessaire d'invoquer l'autorité municipale ou une autre autorité du même genre afin de faire valoir ce droit, les moyens d'y arriver seront toujours des plus simples et des plus effectifs et ils n'aura pas besoin de s'adresser à la Chambre des représentants ou à aucune législation provinciale. La procédure à suivre, pour pratiquer des travaux de drainage sur les terres d'une compagnie de chemin de fer, sera exactement comme s'il s'agissait de pratiquer ces travaux sur les terres d'un particulier. Pour ne pas faire perdre trop de temps au comité, je dirai que les amendements que je propose se trouvent surtout dans le bill n° 19. Je me proposais, au moyen de ce bill, d'apporter des modifications à l'Acte des chemins de fer, mais comme ce projet de loi devait être soumis à la Chambre, j'ai jugé préférable de ne pas insister auprès de la commission des chemins de fer pour qu'elle prît mon bill en considération, parce que si mon bill était devenu loi avant le projet de l'honorable ministre, ce n'aurait été tout au plus que quelques jours. J'ai donc pensé qu'il valait mieux chercher à modifier le bill qui est en ce moment à l'étude. Je propose de retrancher les articles 194 et 195, et

de les remplacer par les articles suivants qui porteront les Nos 194, 195, 196, 197 et 198 :

Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

(a) L'expression " ingénieur " comprend un ingénieur civil, un arpenteur, et toute personne autorisée par la loi de la province à faire un rapport sur un égout ou des ouvrages de drainage, et à en faire le tracé, les plans et les devis estimatifs ;

(b) L'expression " juge " signifie un juge d'une cour qui a des archives et qui a juridiction dans le comté ou district où sont situés les ouvrages ou quelque partie des ouvrages de drainage ;

(c) Les expressions " égout " et " ouvrages de drainage " signifient et comprennent toute espèce de rigole, fossé, drain, tranchée ou égout, à surface libre ou complètement ou en partie recouvert, qu'il soit pratiqué ou non dans le lit d'un ruisseau ou d'un cours d'eau naturel, ainsi que l'ouvrage fait et les matériaux nécessaires pour des ponts et ponceaux ;

(d) L'expression " Compagnie de chemin de fer " signifie une compagnie de chemin de fer qui relève de l'autorité législative du parlement du Canada.

195. Sauf les dispositions du présent acte, les municipalités et propriétaires fonciers auront droit de drainage sur et à travers les propriétés de toute compagnie de chemin de fer, jusqu'au même point et par les mêmes procédures que ce droit leur est accordé par la loi de la province dans laquelle sont situées les propriétés à l'égard des immeubles de tous autres propriétaires fonciers.

196. Lorsque la loi ne contient pas de disposition pour l'audition des parties intressées——

Cela ne s'applique pas à la province d'Ontario, parce que l'Acte relatif aux fossés et cours d'eau y est clairement défini, et dans cette province l'avis est nécessaire.

Lorsque la loi ne contient pas de disposition pour l'audition des parties intéressées avant le tracé d'ouvrages de drainage, et pour en appeler à un juge ou autre fonctionnaire, l'ingénieur devra, avant de faire son rapport ou de tracer l'égout, en donner avis par écrit à la compagnie de chemin de fer, en signifiant cet avis à l'agent de la compagnie domicilié le plus près des ouvrages projetés, d'un jour et d'un endroit convenables pour examiner le tracé de l'égout sur les terrains de la compagnie du chemin de fer, les devis et le coût des travaux à faire sur les terrains de la compagnie, et la quote-part des frais que devra supporter la compagnie de chemin de fer.

2. Cet avis devra être donné dix jours au moins avant la date fixée pour la rencontre.

3. Si l'ingénieur et le représentant de la compagnie de chemin de fer s'entendent sur les affaires en question, ils signerout leur convention, et elle sera incorporée dans le rapport de l'ngénieur et mise à effet dans l'exécution des travaux.

4. S'ils ne peuvent s'entendre, ils renverront les affaires en question à un juge, qui après tel avis qu'il croira raisonnable, statuera sur les points en litige ; et la décision du juge sera définitive, et elle sera incorporee dans le rapport de l'ingénieur et mise à effet dans l'exécution des travaux.

5. Les frais occasionnés par la rencontre de l'ingénieur et du représentant de la compagnie et par le renvoi au juge formeront partie du coût des travaux de drainage, ou seront partagés entre les ouvrages de drainage et la compagnie de chemin de fer, selon qu'il sera convenu ou qu'en ordonnera le juge.

6. La proportion du prix de revient de l'égout en travers du chemin de fer ou sur ce chemin, que devra supporter la compagnie de chemin de fer, sera basée sur l'augmentation du coût de l'ouvrage causée par la construction et l'exploitation du chemin de fer.

7. Si aucun représentant de la compagnie de chemin de fer ne se rend à l'invitation de l'ingénieur, la décision de ce dernier est définitve et lie la compagnie de chemin de fer.

197. Lorsque des ouvrages de drainage——

J'admets volontiers qu'on ne doit pas ici permettre à toute personne, qui pourrait en avoir la fantaisie, d'entrer dans les terres d'une compagnie de chemin de fer, afin d'exécuter les travaux qu'il lui plaira de faire ; mais que plutôt la compagnie de chemin de fer devrait seule avoir qualité pour exécuter les travaux nécessaires sur ses propres terres, parce qu'elle connaît mieux les lieux et les terrains sur lesquels repose la voie du chemin de fer, et parce que les intérêts du public voyageur se trouvent plus en sureté entre ses mains.

Lorsque des ouvrages de drainage devront être faits à travers ou sur les terrains d'une compagnie de chemin de fer, cette compagnie pourra, si elle le veut, faire ces ouvrages sur ses propres terrains pour le montant de l'estimation de leur prix de revient ; et, si elle ne veut pas exercer ce droit les travaux seront exécutés de la même manière que le seront les autres parties de ces ouvrages.

L'article 198 que je propose a besoin, je crois, de quelques explications, et je puis dire ici que dans la partie du pays d'où je viens, il faut se servir de grandes dragues dans la construction des drains. Ces dragues entrent par le lac Sainte-Claire, et pénètrent à plusieurs milles dans l'intérieur, mais elles ne peuvent pas passer sous la voie ou sous les rails d'une compagnie de chemin de fer. Il s'agit bien ici, cependant, d'un cours d'eau naturel, et la loi du pays fait défense de nuire en quoi que ce soit au libre écoulement des eaux dans un cours d'eau naturel, mais les compagnies de chemin de fer n'en posent pas moins leurs traverse et leurs rails au-dessus, alors qu'une drague ne saurait passer. Et si l'une de ces dragues veut forcer le passage, les compagnies de chemin de fer exigent qu'on règle auparavant avec elles. J'ai informé cette Chambre l'année dernière, après avoir mis les compagnies de chemins de fer au défi de me contredire, qu'une certaine compagnie avait exigé d'un entrepreneur de township, dans la circonscription de mon honorable ami d'Essex-nord (M. Sutherland), $31 par heure pour chaque homme pour l'enlèvement des poutres en fer afin de permettre à la drague de cet entrepreneur de passer. Il avait fallu pour ce travail, employer 12 hommes pendant quatre heures, soit 48 heures de travail d'un seul homme que la compagnie payait à raison de 12½ cents par heure, et il en a coûté à l'entrepreneur $1,500 pour pouvoir passer. Quand nous avons fait

appel au comité des chemins de fer du Conseil privé, on nous a répondu—et je ne dis pas que l'argument ne valait rien—que nous nous étions engagés à payer cette somme. L'entrepreneur répliqua qu'on n'avait pas voulu le laisser passer sans qu'il consentît à cet arrangement, qu'il avait consenti à payer l'argent, et qu'on lui avait dit que ce n'était là qu'un dépôt. C'est bien ce que j'avais compris moi-même, mais la compagnie vient dire à l'entrepreneur qu'il s'était engagé à payer $750 pour passer, afin de terminer ses travaux, et de nouveaux $750 pour revenir sur ses pas. Quand le township voulut faire la même chose, on exigea aussi $31 par heure, et le township se décida à payer plutôt que d'aller devant le comité des chemins de fer du Conseil privé. Par Conseil privé, on comprend généralement la plus haute cour de justice du pays, et si vous dites au bailli d'un township, ou à une municipalité ou un cultivateur quelconque qu'il devrait se présenter devant le comité des chemins de fer du Conseil privé, vous en obtiendrez tout ce que voudrez avant qu'il consente à ce qu'il considère comme une action en justice contre une puissante corporation de chemins de fer, sans compter que le procès devra s'instruire à cinq ou six cents milles de là. Par conséquent, afin de pourvoir à ce que ces travaux de drainage soient exécutés au meilleur marché possible et de la façon la plus effective, je propose ce qui suit pour l'article 198.

Advenant le cas où des travaux de drainage, sont en cours d'exécution ou projetés, traversent les terres d'une compagnie de chemin de fer, et qu'on emploie, soit à la construction ou aux réparations, une drague ou des dragues ou autres appareils, la compagnie de chemin de fer sera tenu d'enlever tout obstacle au libre passage desdits drague ou dragues qui aurait pu être construit ou placé sur les lieux par ladite compagnie ; cette dite compagnie ne devant exiger que le coût réel de ces travaux d'enlèvement, excepté quand il s'agira d'un cours d'eau naturel, alors que ces travaux d'enlèvement, pour livrer passage aux dites drague ou dragues, seront entièrement à la charge de la compagnie de chemin de fer.

Je ne désire pas m'étendre plus au long là-dessus, et je me bornerai à faire remarquer que bien que les chemins de fer n'aient pas le droit d'obtruer les cours d'eau naturels, les creux des terres ou dépressions du sol à travers lesquels l'eau s'écoulent à l'état libre et qui constitueraient le drainage de ce pays d'après la loi de la province d'Ontario—il m'est inutile de citer cette loi, mais j'en ai le texte en main—ne sont pas les cours d'eau naturels dans le sens que l'entendent les cours de cette province. Je propose donc, secondé par l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) les amendements dont j'ai donné lecture.

M. LENNOX : J'espère que le ministre des Chemins de fer et Canax jugera convenable d'adopter en substance les amendements proposés par l'honorable député d'Essex-sud. Je suis persuadé que la nécessité d'un changement se fait ici vivement sentir. Je sais que cette nécessité s'impose, d'après certains cas qui sont venus à ma connaissance personnelle, et je sais aussi qu'il existe un courant d'opinion très prononcé en faveur d'un changement. J'ai reçu bon nombre de lettres, l'année dernière et cette année, demandant avec instances ce changement ; et j'ignore quelle en peut être la raison, mais le plus grand nombre de ces lettres provenaient de partisans du gouvernement. J'ignore si on doit, pour cela, donner à ces lettres plus de considération ; mais, dans tous les cas, j'ai répondu que le député d'Essex-sud avait soulevé la question, que j'avais quelque peu étudié son bill, et que j'étais d'avis que ce bill apporterait à la loi des modifications très effectives. Il est vrai que, dans la province d'Ontario, nous avons des lois de drainage assez satisfaisantes. Nous avons la loi ordinaire s'appliquant aux grandes entreprises de travaux de drainage ; nous avons la loi concernant les fossés et cours d'eau, et comme supplément à cette loi nous avons, pour le chemin de fer, l'Acte concernant les fossés et cours d'eau, qui doit se comprendre comme faisant partie de l'acte précédent. La difficulté, c'est que, jusqu'ici, il nous a été impossible d'appliquer ces lois aux compagnies de chemin de fer constituées en corporations par le parlement du Dominion.

Bien plus, et comme pour accroître cette difficulté, nous avons toujours continué à déclarer, d'année en année, que d'autres chemins de fer ont été entrepris pour le plus grand avantage du Canada, et alors chaque fois nos lois provinciales de drainage se sont trouvées être non avenues. Il n'y a que quelques mois, une municipalité de ma circonscription a eu à faire face à une sérieuse difficulté su sujet du drainage des terres, parce qu'elle se trouvait rendue, pour ces travaux de drainage, à la voie du chemin de fer, et qu'il fallait la permission de ce chemin de fer pour pouvoir passer. Je n'accuse pas ici cette compagnie de chemin de fer, ni les compagnies de chemin de fer en général. Elles ont bien le droit d'invoquer les statuts que nous leur donnons ; et tant qu'elles ne feront qu'invoquer ce droit, nous n'avons rien à dire. Mais, pour le cas dont je parle, nous eûmes à nous soumettre aux conditions qu'il plut à la compagnie d'imposer. Nous voyons maintenant que l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) propose de faire relever tout cela des statuts provinciaux. C'est sur ce point, je crois, que porte surtout sa proposition.Il est possible que nos lois provinciales aient besoin d'être améliorées ; mais il est absolument nécessaire, je crois, que nous donnions aux propriétaires fonciers et aux municipalités l'avantage des statuts provinciaux dans les diverses provinces. L'honorable député qui a proposé cet amendement a cité plusieurs cas, et on peut en

citer plusieurs autres, où l'on a eu à subir de grands inconvénients à cet égard. Chaque fois qu'un chemin de fer traverse la campagne, il lui faut passer au-dessus de vallées où il existe un drainage naturel d'un point quelconque des terres jusqu'à un autre, et le chemin de fer se trouve alors à obstruer ce drainage. La loi que l'honorable député a citée, comme étant applicible aux Etats de l'Union américaine, est précisément celle qui aurait dû être ici en vigueur dès l'instant où nous avons commencé à construire des chemins de fer.

Relativement au premier chemin de fer de ce pays, le Northen Railway du Canada, qui est aujourd'hui la propriété de la Compagnie du Grand Tronc, je sais que, dès 1851, il interceptait parfois si bien le drainage d'une propriété qu'il était parfaitement impossible d'en cultiver certaines parties joignant la voie ferrée et, dans plusieurs circonstances, cet inconvénient se répète aujourd'hui. Ce qu'on peut dire de ce chemin de fer, on peut le dire de beaucoup d'autres. Je soumets que la saine théorie est énoncée dans les extraits dont on a fait lecture cet après-midi, à savoir, aucun des travaux exécutés par une compagnie de chemin de fer ne devrait entraver le libre écoulement des eaux, le cours naturel—considéré peut-être comme l'ennemi commun—soit des eaux fluviales qui couvrent le sol près de la voie ferrée, soit des ruisseaux ordinaires du pays. Lors de l'exécution des travaux, le cultivateur a ses terres et la compagnie de chemin de fer en prend une parcelle. Le cultivateur est en mesure de drainer sa terre sans obstacle d'aucune sorte. Lors de la construction à venir d'une voie ferrée, on devrait imposer la condition qu'elle n'entravera pas le cours naturel des eaux; que, partout où le besoin s'en fera sentir, la compagnie construira d'abord et entretiendra ensuite, à ses frais, un ponceau ou un conduit ; que les chemins de fer déjà construits seront, autant que possible, mis sur le même pied; que la loi provinciale en vigueur et les lois que les provinces adopteraient de temps à autre s'appliqueront aux compagnies de chemins de fer qui, à cet égard, seront sur le même pied que les autres propriétaires fonciers.

En somme, l'amendement me paraît obvier suffisamment aux inconvénients. Son auteur nous a cependant signalé une disposition qui ne s'applique que lorsqu'il n'y a pas de loi provinciale sur le sujet. L'application de cette disposition ne devrait pas être restreinte, mais générale. Cette disposition se trouve au paragraphe 6 de l'article 4 :

> La quote-part des frais de drainage en travers de la voie ferrée ou sur icelle qu'une compagnie de chemin de fer devra payer sera déterminée par l'augmentation du coût de ces travaux causée par la construction ou l'exploitation du chemin de fer.

Je ne crois pas que la loi provinciale énonce ce principe, car au fond elle ne se rapporte pas aux questions de chemin de fer et c'est un point que le ministre devra examiner, il me semble. Dans les lois provinciales la base de la répartition des dépenses est surtout la prise en considération des avantages que chaque partie retirera des travaux de drainage, et dans le cas présent, il est parfaitement évident qu'il ne serait pas juste de se guider sur ce principe dans la répartition des dépenses. Une compagnie de chemin de fer pourrait à bon droit dire: Nous ne retirons aucun avantage de ces travaux de drainage sous la voie ferrée ou des fossés venant aboutir à notre propriété ou commençant sur celle-ci et, par conséquent, nous n'aurons rien à débourser puisque chacun paie en raison des avantages qu'il retire.

M. McCARTHY : Est-ce que le paraprahe 6 de l'article 4, tel que proposé par le représentant d'Essex-sud, ne répond pas à cette objection ?

M. LENNOX : C'est l'article que je viens de mentionner. Si sa portée était générale, il suffirait amplement, ainsi que le fait observer le représentant de Simcoe-nord (M. McCarthy), mais il ne s'applique que lorsqu'il n'y a pas de loi provinciale au même effet; or, dans Ontario, il y en a une à laquelle nous devons avoir recours afin d'établir quels sont nos droits. Dans la province d'Ontario, nous fixons la quote-part de chacun en nous basant sur les avantages qu'il retire. Si la loi provinciale n'est pas modifiée, cette difficulté pourra se présenter. Quelle que soit notre opinion sur cet amendement, la compagnie de chemin de fer, en ce qui a trait à la partie la plus coûteuse des travaux, à savoir, la construction d'un drain sous la voie ferrée, n'encourra aucune responsabilité. Tandis que le vrai principe c'est qu'une compagnie de chemin de fer qui met un obstacle à l'écoulement des eaux doit supporter une partie des frais de drainage équivalente à l'augmentation du coût des travaux causée par la construction et l'exploitation de sa voie. Je prétends de plus que nous ne devrions pas être toujours tenus de demander à la commission de redresser nos griefs, mais que nous devrions adopter le principe de la décentralisation, de l'administration de ces affaires dans les provinces elles-mêmes—de l'accomplissement du travail à faire chez soi autant que possible.

C'est pourquoi je soutiens qu'en adoptant l'amendement du représentant d'Essex-sud (M. Cowan) vous feriez une œuvre utile en incorporant dans le bill les lois provinciales concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, mais que vous soumettriez ces matières à un tribunal beaucoup plus en état de vider ces questions que celui que le présent bill propose de créer. A mon sens, il n'est ni sage ni nécessaire d'obliger les personnes lésées à se rendre à Ottawa pour soumettre leurs griefs, à la commission des chemins de fer.

En réalité, le représentant d'Essex-sud l'a dit, toutes les objections et les difficultés qu'on peut soulever contre le comité des chemins de fer du Conseil privé s'appliqueraient à la commission.

M. McCARTHY : J'approuve entièrement la plus grande partie de ce qu'a dit mon honorable ami, le représentant de Simcoe-sud. Il est certain que les propriétaires fonciers dont les propriétés sont adjointes à celles des compagnies de chemin de fer demandent instamment qu'on leur fournisse un moyen d'obtenir le droit de drainer leurs propriétés sous les voies ferrées. Les moyens actuels sont trop compliqués pour qu'ils y aient recours. Ce qui le prouve c'est qu'ils ont rarement recours aux privilèges que la loi leur confère. L'intervention du comité des chemins de fer du Conseil privé entraîne trop de dépenses pour la provoquer lorsqu'il s'agit d'un drain qui ne coûtera peut-être que $100 ou à peu près. Je ne dis pas que la procédure est plus compliquée qu'elle devrait l'être, mais les dépenses d'un voyage à Ottawa et de la comparution devant le comité des chemins de fer du Conseil privé sont souvent trop élevées, si l'on tient compte de l'importance du grief à redresser. En parlant ainsi, je reconnais qu'en somme le comité des chemins de fer du Conseil privé a donné satisfaction, mais l'unique raison de demander la création d'une commission des chemins de fer, c'est que les personnes qui demeurent dans les parties reculées des diverses provinces trouvent qu'il leur en coûte trop pour se rendre à Ottawa. Je comprends que cette commission se déplacera, et il y a lieu de suggérer que les commissaires voyagent d'un endroit à l'autre afin d'entendre les plaintes. Je crains, toutefois, que cette solution ne donne pas satisfaction, parce que le montant en litige serait rarement assez important pour justifier les commissaires de faire des frais de déplacement et le propriétaire lésé serait privé de tout recours. Ainsi, j'approuve carrément l'amendement proposé par mon honorable ami, le représentant d'Essex-sud (M. Cowan) demandant que l'affaire soit soumise au juge de la cour de comté de l'endroit. Ce serait le moyen le plus aisé de trancher la difficulté. Les parties pourraient se faire représenter et la procédure serait simple et peu coûteuse. J'approuve sans réserve le représentant de Simcoe-sud, si sa conclusion est juste. Je n'ai pas eu le temps de l'examiner suffisamment pour affirmer qu'elle est fausse, mais j'admets avec lui que l'article 6 devrait s'appliquer à tous les travaux de drainage exécutés le long ou en travers des voies ferrées et que, si une compagnie de chemin de fer ne doit contribuer aux dépenses qu'en raison des avantages qu'elle retire des travaux, le propriétaire du terrain devra supporter toutes les dépenses, attendu que le drain construit sous la voie ferrée ne serait pour ainsi dire d'aucune utilité à la compagnie.

M. LENNOX.

Ce sont les chemins de fer qui ont mis obstacle à l'écoulement naturel des eaux, et qui devraient faire les dépenses nécessaires pour détourner les eaux dont elles ont empêché l'écoulement. Ceci admis, il s'ensuit que dans la plupart des cas la compagnie de chemin de fer devrait payer, sinon toutes les dépenses, du moins la plus grande partie.

Je ne crois pas devoir retenir la Chambre plus longtemps, surtout après le discours si élaboré du représentant d'Essex-sud, qui a si bien plaidé la cause des propriétaires fonciers. Qu'il me suffise de dire qu'à titre de représentant d'un collège électoral où une certaine partie de la population est lésée par les obstacles créés par les chemins de fer, je suis carrément en faveur de l'amendement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai écouté avec beaucoup d'attention et un vif intérêt les observations de mon honorable ami, le député d'Essex-sud (M. Cowan) et j'avoue qu'il y a beaucoup de logique dans une grande partie du plaidoyer qu'il a prononcé à l'appui des amendements qu'il propose d'apporter au présent bill. Toutefois, je ne crois pas que le comité s'attende que je suis prêt à exprimer une opinion arrêtée sur l'opportunité d'adopter ces amendements en tout ou en partie, ou tels que l'honorable député les a rédigés. Certes, la question est d'une très grande importance et je crois qu'il est nécessaire de réfléchir longtemps sur chacun de ces articles avant de prendre une décision ou de les mettre au nombre des lois du pays.

Je regrette d'apprendre par les remarques de tous ceux qui ont porté la parole qu'il existe tant de répugnance à recourir à la procédure que le comité des chemins de fer du Conseil privé a établie afin de faire droit aux intéressés. Car je suis fermement convaincu qu'on ne saurait trouver un moyen plus efficace, plus simple, moins coûteux et plus expéditif de redresser les griefs. Il est vrai qu'un petit nombre seulement de personnes se sont adressées au comité des chemins de fer du Conseil privé lorsqu'elles voulaient obtenir le droit de drainer leurs propriétés sous les voies ferrées. Je crois que trois ou quatre fois seulement on a eu recours au comité depuis l'adoption du dernier amendement, en 1900. Néanmoins, bien qu'en petit nombre, ceux dont les différends ont été accommodés m'ont exprimé en termes flatteurs la satisfaction que leur procurait la facilité avec laquelle ils pouvaient obtenir l'objet de leurs demandes sans se rendre à Ottawa et sans y envoyer des avocats. Les résultats obtenus me portent à croire que si le public en général voulait bien profiter du recours que la loi lui donne, il arriverait à ses fins à peu de frais. Nous avons stipulé—et nous avons appliqué cette prescription—que, lorsqu'une personne apprendrait au ministère qu'elle désire avoir des moyens de drainage sous une voie ferrée,

le ministère dépêcherait immédiatement sur les lieux un ingénieur ayant mission de constater la nécessité de ces travaux. Alors, les deux ingénieurs se rencontrent, se mettent au courant des circonstances et découvrent ce qui pourrait se faire par arrangement. On est toujours arrivé à une entente dans les affaires qui nous ont été soumises sous l'empire de cet amendement. Les parties ont pu tomber d'accord promptement. Il est bien facile d'envoyer un ingénieur faire une enquête dans ces cas-là. Comme ils impliquent des questions intéressant la construction de nos grandes voies ferrées, ils doivent être soumis à un ingénieur des chemins de fer. Pour protéger la vie et les biens, il faut conserver à la plateforme de la voie toute sa résistance et sa solidité. Mon honorable ami (M. Cowan) propose de confier à un arpenteur le soin de dire quelle sera la nature des travaux. Il ne faut pas comprendre la gravité de la responsabilité que nous encourons pour demander de choisir un arpenteur afin qu'il tranche une pareille question. Même, la proposition de mon honorable ami n'exige pas que ce soit un arpenteur; il suffit d'une personne autorisée par la loi provinciale. Ainsi, la loi provinciale aurait à dire quelle personne pourra préparer les plans de la construction des drains au-dessous des voies ferrées. Il faut considérer sérieusement cette proposition avant de l'inscrire dans le code des lois du pays. Il me semble bien regrettable que, de l'avis de tant de personnes, au dire du représentant d'Essex, il faille recourir à la loi provinciale pour redresser ces griefs alors que la procédure déjà établie offre un recours si facile. Supposons que mon honorable ami possède un lopin de terre. Il lui suffirait d'écrire au ministère une lettre lui racontant les faits, et demandant son intervention. Aussitôt, un ingénieur serait envoyé sur les lieux. Les dépenses pourraient difficilement être moindres puisqu'il suffit d'apposer sur la lettre un timbre-poste de deux cents et cela même n'est pas nécessaire, car vous pouvez écrire au ministère sans affranchir votre lettre. Peut-on imaginer une procédure plus expéditive ou moins coûteuse ? Un ingénieur éclairé et expérimenté peut vous dire tout de suite quels travaux de drainage vous pouvez exécuter sous un chemin de fer sans craindre de diminuer la solidité de la plateforme de la voie.

M. COWAN : Je m'empresse de dire au ministre (l'honorable M. Blair) que, pas plus moi que ceux qui désirent drainer leur propriété par-dessous les chemins de fer, nous ne voudrions faire quoi que ce soit qui contribuerait à diminuer la solidité de la plateforme d'une voie ferrée. Les intéressés consentent volontiers à soumettre au ministère des chemins de fer les plans et les devis, même ceux des drains particuliers à construire. Mais ils veulent faire les premières démarches sur les lieux mêmes ainsi que l'inspection et la preuve, sans être obligés de retenir un conseil qui devra se rendre à Ottawa de quatre ou cinq cents milles de distance.

J'avoue que le gouvernement a fait tous ses efforts pour simplifier la procédure sans l'abolir et en permettant que la preuve ait lieu devant le comité des chemins de fer du Conseil privé. Pourtant, malgré cela, cette procédure et ces essais ont échoué. Et je déclare que ces milliers d'acres de terre sont inondés de temps à autre et demeureront inondés jusqu'à la fin des temps, s'il faut que les propriétaires recourent à l'intervention du comité des chemins de fer du Conseil privé dans l'unique but d'obtenir la construction d'un drain qui coûterait peut-être cinquante dollars. Tant que cette procédure gênante sera maintenue, les intéressés se soumettront à cette injustice plutôt que de se rendre à Ottawa ou de demander à un avocat de venir ici réclamer un drainage spécial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien que je désire sincèrement obtempérer à la demande de l'honorable député (M. Cowan) et me rendre à son raisonnement, je ne saurais dire ce qu'il entend par procédure gênante. S'il y a une procédure tellement simple qu'elle semble l'être trop, c'est la procédure établie par le comité des chemins de fer du Conseil privé. Malheureusement, les intéressés ne veulent pas écrire ni même dire ce qu'ils veulent. Ce n'est cependant pas parce qu'on n'aurait pas tenu compte des désirs qu'ils auraient déjà formulés. Il n'est pas question d'envoyer un avocat à Ottawa.

M. COWAN : Les intéressés savent que les compagnies de chemins de fer auront un représentant à Ottawa et je me fais fort de dire qu'aucun avocat n'intenterait de procédures devant un tribunal lorsque sa partie serait représentée, tandis que son client ne le serait pas. Il n'intenterait aucune procédure sans être en mesure de la mener à bonne fin. Ayant quelque expérience dans ces questions de drainage, je déclare que je ne commencerais pas un procès devant un tribunal, quand même il n'y aurait que $25 au jeu, lorsque la compagnie du chemin de fer serait représentée par un procureur devant la cour, tandis que mon client ne le serait pas. Je comprends que le ministre a fait tout ce qu'il pouvait faire ; cependant, les intéressés ne veulent pas prendre la voie que le ministre leur indique. Ils ne prendront pas ce moyen de faire drainer leurs terres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas ce que l'honorable député veut dire quand il dit que la compagnie serait représentée. Toute demande serait entendue de la manière ordinaire ; les requêtes se plaident sur les lieux lorsque l'ingénieur s'y trouve et les intéressés ne sont pas tenus de se rendre à Ottawa.

M. COWAN : Le bill ne renferme aucune disposition semblable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une disposition générale qui sera appliquée exactement de la même manière. Elle autorise la commission à confier à quelqu'un, pour toute fin particulière se rapportant aux prescriptions de l'acte, le soin de faire rapport et de se prononcer sur ces questions sujet à la sanction de la commission.

M. COWAN : Quel article est-ce ?

M. HEYD : J'aimerais que ce point fût élucidé davantage. Où se ferait la preuve à Ottawa ou sur les lieux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans les quelques cas qui se sont présentés, il n'y a eu ni plaidoirie ni contestation. Nous avons envoyé un ingénieur sur les lieux, après avoir averti les intéressés et la compagnie de chemin de fer qu'il serait présent à telle date. Deux ingénieurs se rencontrèrent, se rendirent compte de la situation et prirent une décision. La compagnie consentit à exécuter les travaux, les intéressés furent satisfaits et tout fut dit.

M. HEYD : Mais si les ingénieurs ne tombaient pas d'accord ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si les ingénieurs ne tombaient pas d'accord, notre ingénieur nous présenterait son rapport et après avoir pris connaissance du rapport de l'ingénieur de la compagnie, nous laisserions probablement à l'ingénieur en chef le soin de trancher la question qui relèverait principalement du génie civil. Les parties n'auraient pas à comparaître pour discuter un problème de génie civil. Parfois, c'est la répartition des dépenses qui donne lieu à des difficultés. Elle ouvre la porte à la discussion, mais il n'est pas nécessaire que les parties se rendent à Ottawa pour discuter cette question. Un ingénieur peut se rendre sur les lieux, entendre les intéressés et laisser au comité des chemins de fer le soin de trancher le différend.

M. HEYD : Dans ce cas-là, qu'est-il besoin d'avocats ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de retenir des avocats. Ceux-ci pourraient se rendre sur les lieux, s'ils le désiraient. Le député d'Essex m'a demandé quel était cet article. C'est l'article 48 du bill.

M. COWAN : Le ministre avouera que, si aucune demande n'a été faite, il ne s'en fera jamais. La loi peut être excellente, mais si les intéressés croient qu'elle ne l'est pas vous ne sauriez les convaincre. Nous avons fait une tentative infructueuse. Il faut s'efforcer de leur venir en aide sans commettre d'injustice envers personne. Assurément, il est possible d'en venir là tout en laissant à l'ingénieur du gouvernement la surveillance complète de la plateforme du chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vois que l'honorable député propose de laisser la décision de ces questions à un juge. J'ignore pourquoi un juge aurait des aptitudes particulières à résoudre des problèmes de génie civil.

M. COWAN : La question de la répartition des dépenses est facile à régler. Lorsque les parties ne tombent pas d'accord, la compagnie devrait payer les dépenses. Quant aux plans ou au mode d'exécution des travaux, je veux bien, ainsi que les intéressés, que le comité des chemins de fer les approuve avant de les soumettre à un juge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela peut être l'unique moyen de trancher cette prétendue difficulté. Cependant il me semble qu'un juge n'a pas les aptitudes voulues pour résoudre de pareilles questions. Je constate que mon honorable ami propose que :

La quote-part des frais de drainage en travers de la voie ferrée ou sur icelle qu'une compagnie de chemin de fer devra payer sera déterminée par l'augmentation du coût de ces travaux causée par la construction ou l'exploitation du chemin de fer.

Or, souvent, dans des cas d'expropriation, en fixant l'indemnité, on a tenu compte des dépenses qu'entraînerait le drainage de la propriété.

M. COWAN : En ce qui a trait au Grand Tronc et au Michigan Central, ces deux chemins ont été construits dans une région qui était presque inhabitée, et on n'a pas songé à la question du drainage. Je comprends que lorsque la voie ferrée traverse un pays peuplé depuis longtemps on peut en tenir compte. Alors, le juge agira en conséquence si on a tenu compte des dépenses à faire pour le drainage lors de l'expropriation.

M. BROCK : Lorsque la construction d'une voie ferrée donne de la valeur à des terres incultes, voulez-vous que la compagnie supporte toutes les dépenses du drainage et que les propriétaires fonciers n'aient rien à payer, alors que leurs terres auront acquis de la valeur grâce à la construction de la voie ferrée ?

M. COWAN : Nullement.

M. BROCK : Je croyais que l'honorable député soutenait que le drainage devait être fait et entretenu uniquement aux frais de la compagnie. Je crois que cela serait injuste lorsque, au dire du représentant d'Essex, la construction du chemin de fer a augmenté la valeur alors bien minime des terres qu'il traverse.

M. COWAN : Je désire reprendre le représentant de Toronto (M. Brock). J'ai déclaré que le chemin de fer avait été construit lors-

que ces terres étaient incultes ; mais je n'ai pas dit que la construction de la voie ferrée leur avait donné de la valeur. C'est le drainage des terres qui en a augmenté la valeur.

M. BROCK : Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais j'ai déclaré que sans la voie ferrée, les terres n'auraient pas la même valeur.

M. COWAN : Avant que la loi municipale autorisât les municipalités à égouter les terres, à construire de grands drains, à emprunter et à émettre des obligations rachetables au bout de plusieurs années et garanties par les terres qui profitaient de ces améliorations, celles-ci étaient complètement impropres à la culture. Avant que cette loi entrât en vigueur, personne ne pouvait drainer sa propriété, parce qu'il n'y avait pas de débouchés. Chacun se contentait de laisser couler l'eau sur les fonds inférieurs et il n'y avait aucun cours d'eau naturel, mais, lorsque de grands drains furent construits à la manière des égouts dans les villes, les propriétaires purent égoutter leurs terrains et c'est ce qui leur donne de la valeur. Je parle du drainage que les chemins de fer entravent.

M. LANCASTER : Je crois que les lois concernant le drainage, en ce qui a trait aux obstacles que créent les compagnies de chemin de fer, ne sont pas ce qu'elles devraient être. Je constate que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne nie pas qu'il faille remédier à la situation ; mais, si je le comprends bien, il croit que la procédure actuelle est suffisante, si on l'applique bien. Après avoir prêté l'oreille à la discussion, je dois dire qu'à mon humble avis, les amendements que propose le représentant d'Essex-sud (M. Cowan) seraient le meilleur remède à apporter à la situation. Je crois qu'en faisant du paragraphe 6 de l'article 4 de son bill—l'article 196 du projet de loi maintenant à l'étude—un article distinct, il atteindrait mieux son but qu'en laissant ce paragraphe à l'article 4. En interprétant le statut on pourrait croire que ce paragraphe se rapporte au commencement de l'article 4 et dépend de la disposition qui précède et qui se lit comme suit :

Lorsque la loi ne stipule pas que les parties seront entendues.

Et ainsi de suite. Dans Ontario, la loi contient une dispositon à cet effet. Néanmoins, il est important d'adopter la disposition contenue dans ce paragraphe, c'est-à-dire :

La quote-part des dépenses de drainage en travers de la voie ferrée ou le long d'icelle que la compagnie de chemin de fer sera tenue de payer sera déterminée par l'augmentation du coût de ces travaux causée par la construction ou l'exploitation du chemin de fer.

Je crois que tous ceux qui sont au courant de la situation admettent—du moins, c'est mon avis—que, règle générale, les tribunaux décident ces questions de frais en tenant compte des avantages que les intéressés retirent, et vu que la compagnie n'en retire aucun, elle peut dire en réalité : Nous ne devons supporter aucune partie des frais parce que nous ne profitons pas de ces travaux. Ce raisonnement pourrait être admis dans Ontario, où la loi n'a pas le sens de l'article 4, dont le paragraphe 6 fait partie. Je conseille à mon honorable ami de faire de ce paragraphe 6 un article spécial, afin qu'il puisse s'appliquer à tous les cas, soit que la loi provinciale contienne, ou non, des dispositions relatives au drainage. Quant à ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, je crois que son raisonnement tend à prouver que la procédure est compliquée ; car, autrement, on aurait plus souvent recours au comité des chemins de fer du Conseil privé. Lorsque je me suis trouvé dans les environs du collège électoral que représente l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan), où j'adressais la parole aux cultivateurs touchant une autre question de chemin de fer dont la Chambre sera saisie dans un jour ou deux—celle des garde-bestiaux—j'ai constaté que les cultivateurs portaient un vif intérêt à cette question. En maintes circonstances, ils m'ont demandé avec insistance d'appuyer le représentant d'Essex-sud, afin d'obtenir ce qu'il demande maintenant. Ils m'ont exprimé l'opinion que l'honorable député vient d'exposer à la Chambre et ils m'ont fait l'honneur de me demander de faire tous mes efforts pour appuyer le projet de mon honorable ami. Je leur en ai fait la promesse, et je m'efforce maintenant de tenir l'engagement que j'ai pris, non pas envers mes propres commettants, mais envers mes compatriotes qui sont aussi d'excellents Canadiens, bien qu'ils vivent dans une partie reculée de la province d'Ontario. La procédure dont parle le ministre doit nécessairement être si compliquée qu'on ne puisse y avoir recours efficacement pour obtenir justice. Le ministre a admis au cours de ses observations, qu'il est nécessaire d'employer les services d'un, deux ou trois ingénieurs. Ces ingénieurs ne demeureront pas sur les lieux ou dans les environs de l'endroit où leurs services seront requis. Le juge de la cour de comté, à qui on désire laisser la décision finale, demeure dans le comté même, et l'amendement propose de confier à un arpenteur ou à un ingénieur le soin d'examiner les lieux, de prendre des renseignements et de faire rapport sur la question des dépenses. Lorsque les intéressés ne tomberont pas d'accord, le juge de la cour de comté interviendra.

Le ministre dit qu'en écrivant une lettre au ministère la partie lésée obtiendrait qu'on s'occupât de son affaire. On s'en occuperait de quelque façon sans doute, mais non de manière à rendre justice. Il serait impossible pour le ministère ou la commission qui remplacera le comité des chemins de fer du Conseil privé de se rendre dans chaque endroit et de tenir une enquête sur les lieux sans faire des dépenses considérables. Je

ne crois pas que ce soit le dessein du ministre ; il songe plutôt à envoyer un ingénieur. Il me semble que cette délégation de pouvoirs n'est pas de nature à favoriser un règlement acceptable des difficultés. En adoptant la proposition du représentant d'Essex-sud, la procédure serait moins coûteuse et, de plus, l'affaire serait examinée d'une manière plus satisfaisante, plus correcte et la décision serait plus sage, plus juste et plus prompte. Au dire du ministre, les intéressés n'ont pas profité de la liberté d'en appeler au comité des chemins de fer du Conseil privé. Je crois qu'il y a lieu de demander pourquoi. Ce doit être parce qu'ils croient peu profitable de le faire, ainsi que le suggère l'honorable représentant d'Essex-sud. Ils savent qu'il y aurait des avocats pour soutenir la cause de la compagnie et ils comprennent qu'il serait inutile de soutenir la lutte contre eux, sans retenir les services d'un avocat et sans faire entendre des témoins. Si nous acceptions la proposition de l'honorable député, la question serait vidée sur les lieux.

Si les compagnies de chemin de fer n'étaient pas satisfaites du rapport de l'ingénieur du gouvernement, elles enverraient leurs propres ingénieurs qui pourraient rendre témoignage devant le juge de la cour de comté touchant le coût probable des travaux, à son avis. Le juge de la cour de comté recevrait la déposition de l'ingénieur du chemin de fer et, comme il est accoutumé à entendre des causes de drainage, il pourrait appliquer les mêmes connaissances à la solution de cette question qu'à celle des procès qui se présentent sous l'empire des dispositions de l'Acte des fossés et cours d'eau. En adoptant cette procédure, on constatera, je crois, que les dépenses sont de 25 pour 100 ou de 50 pour 100 moins élevées qu'en suivant le mode proposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux et que le jugement serait infiniment meilleur et plus satisfaisant. De plus, lorsque le juge de la cour de comté aura jugé une ou deux de ces causes, la population sera portée à dire, nous savons quelle sera sa décision et beaucoup moins de procès seront intentés. Si le représentant d'Essex-sud réussissait à faire juger deux ou trois de ces causes, si l'ingénieur de la compagnie était présent et si la compagnie était représentée par un avocat, le juge, après avoir suspendu son jugement pendant un jour ou deux, rendrait une décision sage et équitable, comme à l'ordinaire ; et, alors, la compagnie de chemin de fer et les propriétaires fonciers tomberaient d'accord bien plus souvent qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. Deux ou trois arrêts convaincraient la compagnie qu'elle ne peut pas agir à sa guise. Les intéressés ne peuvent pas obliger la compagnie à tomber d'accord et ils ne peuvent pas faire décider le litige. Or, le ministre voudrait précisément obtenir que les parties tombent d'accord, mais il ne peut atteindre son but aujourd'hui,

M. LANCASTER.

parce que les chemins de fer savent qu'un particulier n'est pas en mesure de les forcer à conclure un arrangement. Si la procédure proposée par l'honorable député (M. Cowan) était adoptée, la compagnie de chemin de fer serait tenue de s'entendre et, les juges des cours de comté rendant des arrêts justes et raisonnables, les compagnies de chemin de fer s'y soumettraient et il n'y aurait qu'un petit nombre de procès.

M. STEPHENS : La population d'une partie du collège électoral que j'ai l'honneur de représenter porte un vif intérêt à cette question du drainage en travers des voies ferrées. J'approuve volontiers ce qu'a dit l'honorable représentant d'Essex-sud, pourtant, je déclare que les cultivateurs ont encore d'autres griefs que ceux qu'il a énumérés. Lors de la construction du chemin de fer Erié et Huron, dans ma circonscription électorale, la compagnie a construit des ponceaux qui étaient censés assez larges pour égouter les terres ; mais, à peine la voie ferrée avait-elle été exploitée pendant quelques années, que l'on constata que ces ponceaux ne suffisaient pas au passage des eaux. Je me rendis moi-même auprès de la compagnie, un jour, et je lui demandai ce qu'il en coûterait pour agrandir les ponceaux. Le gérant me répondit que la compagnie ne les agrandirait pas à moins d'y être obligée par les tribunaux, qu'elle ferait précisément ce que la loi exigerait d'elle, mais rien de plus. Depuis lors, les cultivateurs de ce comté ont toujours souffert et ils ont supporté de lourdes pertes. Au printemps, parfois jusque en juin, lorsqu'il y a une inondation, l'eau remonte par ces ponceaux jusque dans les champs où elle séjourne pendant plusieurs jours. Lorsqu'elle commence à baisser, les ponceaux sont si petits qu'il faut plusieurs jours avant que l'eau disparaisse entièrement. Le soleil se met de la partie dans l'intervalle, il réchauffe l'eau et les moissons éprouvent un grand dommage. Il devrait y avoir une loi qui obligerait les compagnies de chemin de fer à construire à leurs propres frais des drains suffisants pour faciliter l'écoulement de l'eau. Après qu'un cultivateur a beaucoup travaillé et a fait de grandes dépenses pour cultiver sa terre, il supporte de grandes pertes parce que l'eau demeure dans ses champs, vu que le chemin de fer entrave l'égouttement de la propriété. Autrefois, le Grand Tronc obtempérait au désir des cultivateurs, et les parties tombaient souvent d'accord sans l'intervention des tribunaux ; mais dernièrement, la compagnie semble avoir résolu de ne pas donner satisfaction aux cultivateurs. De fait, dans les comtés de Kent et d'Essex, ceux-ci craignent qu'on ne construise une voie ferrée dans cette partie du pays, parce qu'ils savent que leurs terres seront inondées faute de drainage, que les garde-bestiaux seront insuffisants pour retenir leurs bestiaux ; aussi aiment-ils mieux se passer d'une voie ferrée

que de subir les inconvénients qu'elle entraînerait. Je crois que les membres de la Chambre devraient s'occuper de l'affaire et statuer dans le présent bill que les griefs des cultivateurs à cet égard seront redressés. Il y a peu de députés qui connaissent réellement les désagréments et les pertes que les cultivateurs supportent, parce que les terrains bas sont inondés dans la plupart de ces comtés. Ceux de la partie occidentale d'Ontario ont moins à souffrir. Je souhaite que l'amendement présenté par le représentant d'Essex-sud soit adopté.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre qui nous parle d'un appel devant le comité des chemins de fer du Conseil privé, oublie que les cultivateurs croient qu'il s'agit d'une question relative à la propriété et aux droits civils relevant des législatures provinciales et qu'ils cherchent un remède à leurs griefs dans le code municipal et les lois provinciales. Mais lorsqu'ils constatent qu'il sont tenus de venir à Ottawa et d'avoir recours à une procédure qui ne leur est pas familière, ils préfèrent subir ces inconvénients plutôt que de supporter ces dépenses et ces embarras. Voilà pourquoi il y a si peu d'appels au comité des chemins de fer du Conseil privé dans ces questions de drainage. Je crois que ces amendements, s'ils étaient adoptés, favoriseraient les intérêts de la population du pays. Le voyage à Ottawa, seulement, coûte passablement cher aux cultivateurs et, si vous ajoutez les honoraires d'un avocat, la procédure actuelle est inutile.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Plusieurs députés semblent croire que dans la province de Québec nous ne souffrons pas de ces inconvénients. Au contraire, nos cultivateurs se plaignent constamment de la manière dont ils sont traités par les compagnies de chemins de fer et, dans plusieurs circonstances, j'ai été, moi-même, obligé de demander aux compagnies de fournir des moyens de drainage aux cultivateurs, ce qu'elles ont toujours refusé de faire.

On a dit que, lors de l'expropriation, les cultivateurs recevaient une indemnité pour couvrir ce dommage, mais il n'en est rien. Lorsqu'un cultivateur produt une réclamation, lors de l'expropriation, parce que sa terre sera inondée, on lui répond que la loi pourvoit à l'établissement du drainage, et que les compagnies de chemins de fer sont tenues d'égoutter les propriétés. Mais, pour les obliger à le faire, il faut nous adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé, ce que la plupart des cultivateurs de la province de Québec ne sont pas en mesure de faire. Tous les députés qui représentent des circonscriptions rurales devraient appuyer ces amendements.

M. STEPHENS : Lorsque la compagnie veut obtenir un droit de passage, ses agents parcourent plusieurs milles de pays à la recherche d'un cultivateur qui vendra sa propriété à bon marché. Ils vont les trouver les uns après les autres et, en fin de compte, les autres propriétaires fonciers sont tenus d'accepter un prix minime. Je sais que dans mon collège électoral, certaines personnes n'ont pu obtenir autant par acre pris pour les fins du chemin de fer qu'ils auraient pu obtenir en vendant leur propriété entière, tandis qu'ils auraient dû recevoir dix fois plus. Ils ont vendu du terrain pour la construction de la voie ferrée à raison de $60 ou $70 l'acre, tandis que la propriété entière aurait rapporté $80 l'acre.

M. HEYD : Il est étrange d entendre le ministre des Chemins de fer dire combien facilement un particulier peut obtenir le redressement de ses griefs contre une compagnie de chemin de fer. Il nous dit que tout ce que le cultivateur a à faire, c'est d'écrire au comité des chemins de fer du Conseil privé qui enverrait un ingénieur rencontrer l'ingénieur de la compagnie et que tous deux rendraient une décision après avoir entendu la preuve, et que, au cas de désaccord, un rapport serait fait à l'ingénieur en chef qui rendrait sa décision et qu'ainsi toute l'affaire serait vidée. Puisque la procédure est si simple, n'est-il pas singulier qu'au dire du ministre, trois ou quatre personnes seulement aient eu recours à ce moyen si facile, pendant les trois dernières années. Il me semble que la population de tout le pays, et les cultivateurs principalement, doivent ignorer ce moyen excessivement simple d'obtenir le redressement de leurs griefs. Si le représentant d'Essex-sud et le ministre des Chemins de fer Canaux voulaient dissiper les ténèbres qui couvrent cet aspect de la question, ils éclaireraient plusieurs d'entre nous qui ne sont pas des avocats versés dans les questions de chemins de fer et qui n'ont pas eu de procès devant les tribunaux relativement au drainage des propriétés.

M. COWAN : Je dois dire pour l'avantage du représentant de Brant-sud (M. Heyd) que nul ingénieur envoyé par le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a le pouvoir de règler le différend ; mais, lorsque demande lui en est faite, celui-ci peut envoyer un ingénieur qui fait l'inspection des lieux et présente un rapport au comité. A ma connaissance, le comité des chemins de fer du Conseil privé n'a jamais vidé un litige concernant le droit de passage sur une voie ferrée sans permettre aux intéressés d'être entendus. Et je ne crains pas de dire que jamais aucun comité des chemins de fer du Conseil privé n'a existé ou n'existera qui dirait à une compagnie de chemin de fer ou à un cultivateur : notre ingénieur s'est rendu sur les lieux, nous accepterons son rapport les yeux fermés, et vous ne serez pas entendus. Lorsqu'il en est ainsi, la compagnie de chemin de fer sera toujours entendue, ses avocats seront présents, mais qu'adviendra-t-il du pauvre cultivateur ? Tant que je ferai partie du barreau, jamais je ne conseillerai à un client d'avoir recours à cette procédure, s'il

n'est pas prêt à faire face aux avocats de la compagnie. De sorte que, bien que la procédure actuelle soit sage, elle est aussi compliquée que toute autre procédure devant les tribunaux dans laquelle il faut produire des affidavit.

M. SUTHERLAND : Le bill soumis à la dernière session par le député d'Essex, et qui est de nouveau devant la Chambre cette année, va au-devant d'un besoin pressant du public, comme on en a la preuve cette année et l'année dernière dans les articles de journaux, la pétition ainsi que les lettres qui ont été adressées aux députés pour les mettre au courant des griefs existants. L'honorable ministre semble croire que la procédure actuelle est très simple ; mais il est bien évident que le public la considère au contraire comme étant compliquée, lente et dispendieuse. Ce sont là les griefs que l'on veut faire cesser, et je crois que l'amendement proposé par le député d'Essex-sud atteint parfaitement ce but. On veut simplifier cette procédure, en faciliter l'application et la rendre moins dispendieuse ; or, je ne crois pas que l'on ait soumis aucun amendement, au cours de la longue discussion qui a eu lieu devant le comité des chemins de fer, qui sera reçu avec plus de satisfaction par la population d'Ontario et de l'ouest, que les amendements proposés par le député d'Essex-sud. Je n'ai pas entendu formuler d'objection sérieuse à l'encontre de leur adoption par l'honorable mnistre ni par aucun autre député, et toutes les raisons invoquées semblent être favorables à son adoption.

M. SCHELL : Relativement à la question de ces décisions si faciles à obtenir de la part du comité des Chemins de fer du Conseil privé, je me contenterai de citer un exemple survenu dans mon propre comté. Toute personne voyageant au-delà du village de Glen Robertson remarque dans la direction du sud une chaîne de montagnes, alors qu'au nord le talus du chemin de fer oppose un autre obstacle à la vue. Une fois sorti du village, la voie tourne à droite, du côté de la rivière, constituant une digue artificielle, et l'on se trouve dans l'impossibilité de drainer le terrain, car il n'existe pas de ponceau sous la voie à l'extrémité la plus basse de la vallée. L'eau atteint le niveau du terrain avec le résultat que toutes les caves de la partie basse du village se trouvent inondées. On m'a dit—mais je ne voudrais pas garantir la chose—qu'il y a quelques années, l'on s'est adressé au comité des Chemins de fer du Conseil privé, par l'entremise d'un avocat, pour essayer de faire remédier à cet état de choses. Un ingénieur fut envoyé à Glen Robertson pour se livrer à une enquête, mais l'affaire en resta là. La population ne pouvait avoir recours à la loi provinciale concernant le drainage des terrains, car ce chemin de fer est une entreprise d'utilité publique pour le Canada. Il en est résulté que, depuis 10 ou 15 ans, la population de ce village, qui compte plusieurs centaines d'âmes, s'est trouvée incapable d'avoir une cave dans la partie basse du village, vu l'impossibilité d'établir un système de drainage dans la partie inférieure de la vallée; et comme on s'est adressé une fois au comité des Chemins de fer du Conseil privé sans résultat, la population n'est pas disposée à recommencer la tentative. J'appuierai l'amendement proposé par le député d'Essex-sud, simplement parce que la population de ce village a cherché à faire corriger cet état de choses en en appelant au comité des Chemins de fer du Conseil privé ici, à Ottawa, sans pouvoir y réussir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Brant-sud semble croire que le mode de procéder que j'ai déclaré être si simple et si facile est loin d'être d'accord avec les faits soumis par le député d'Essex-sud, qui ne comprend pas exactement sur quoi est basée ma prétention. Mais je ne vois comment je pourrais m'exprimer plus clairement. Tout ce que je puis dire, c'est que pas un seul des honorables députés ne peut indiquer un cas dans lequel il soit à sa connaissance personnelle qu'une demande adressée au comité des chemins de fer du Conseil privé, dans le but de placer un ponceau sous une voie ferrée, n'ait pas été écoutée et étudiée convenablement.

M. HEYD : Comment l'honorable ministre peut-il expliquer le fait que, malgré toute cette facilité de la procédure, et ces griefs que nous avons entendu mentionner, il n'y ait eu que trois ou quatre demandes adressées à l'Exécutif, dans l'espace de quatre années, pour y remédier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis en expliquer la raison. Tout ce que je sais, c'est qu'il n'y a pas eu de demandes de faites, et, par conséquent, personne ne peut prétendre que leurs plaintes n'ont pas été écoutées.

M. HEYD : N'est-ce pas des avocats qu'ils ont peur et non du comité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est possible. Il est bien évident que la majorité des membres de cette Chambre est en faveur de l'adoption d'une procédure locale comme celle qui est proposée ici, et cela pour les raisons que j'ai indiquées pour continuer de laisser cette juridiction au comité des chemins de fer ou à la commission des chemins de fer, raisons qui ne semblent pas avoir créé une bien vive impression sur l'esprit des honorables députés qui représentent ces districts. Je considère qu'il sera donc nécessaire d'apporter à ces amendements de sérieuses modifications afin de pouvoir en faire l'application. Je vais m'occuper sérieusement de la question, et j'espère qu'à une prochaine réunion du comité je serai en mesure de lui soumettre des articles nouveaux ou d'améliorer ces amendements de manière à donner satisfaction aux intéressés. J'aimerais toutefois à connaître

l'opinion du comité sur la proposition contenue dans le sixième article.

Je considère de prime abord qu'il est passablement sévère de statuer que " la proportion du coût de la construction du drain à travers ou le long de la voie du chemin de fer que devra payer la compagnie sera basée sur l'augmentation du coût de ce travail causée par la construction et l'exploitation du chemin de fer ".

Cela équivaut à dire que la compagnie de chemin de fer devra payer une proportion beaucoup plus élevée, peut-être les cinq sixièmes ou les quatre cinquièmes du coût des travaux. L'excavation qu'il faudra faire sous le talus de la voie exigera la construction d'une arche ou autre appui suffisamment solide pour soutenir la partie supérieure du chemin, et cela constituera certainement une proportion très considérable du coût de l'entreprise. Le comité est-il d'avis que le parlement devrait déclarer que tous les frais additionnels seront supportés par la compagnie de chemin de fer ? Il se peut que l'on puisse construire le fossé dans une autre direction toute aussi convenable, et que le fait de la part de la compagnie de chemin de fer d'être obligée de supporter la plus forte proportion du coût de l'entreprise ait pour résultat d'encourager les propriétaires de terrains à demander mal à propos que ces drains traversent le talus de la voie, quand ils pourraient tout aussi facilement être construits ailleurs. Nous voulons être justes et équitables pour les agriculteurs, mais nous devons aussi certains égards même à une compagnie de chemin de fer, et nous sommes tenus de voir à ce qu'elle ne soit pas soumise à des obligations injustes. Nous ne devons exiger de ces compagnies que ce qui est juste et raisonnable. J'ignore moi-même quelle mesure proposer au comité pour le moment. Une fois que cette commission des chemins de fer se sera mis au courant des faits et des conditions particulières et qu'elle aura acquise une certaine expérience sous ce rapport, il me semble que l'on pourra confier sans crainte à un tribunal de cette nature la décision de ces questions, en se basant sur des principes établis. Je ne suis pas en mesure de soumettre aucune proposition au comité en ce moment, mais je considère que cette question demande à être prise en sérieuse considération avant que nous définissions quel est le principe qui doit nous guider en déterminant la proportion des frais de cette nature qui doivent être supportés par les compagnies de chemins de fer. Si d'autres membres du comité croient avoir des conseils à me donner à ce sujet, je me ferai un plaisir de les accepter.

M. COCHRANE : Je puis dire à l'honorable ministre ce que je pense de la question en ma qualité de cultivateur. Pourquoi une compagnie de chemin de fer ne supporterait-elle pas les frais qu'entraînent le drainage des terrains qui se trouvent près de sa voie ?

Dans la région où j'habite, des pâturages de grande valeur ont beaucoup à souffrir du manque de drainage. Les défrichements ont eu pour résultat de faire disparaître les obstacles naturels qui entraînent la marche de l'eau dans les bois et les marais. Au printemps, cette eau se précipite en volume beaucoup plus considérable et inonde les terrains qui avoisinent ces chemins de fer. Puisque ces questions de drainage sont entendues dans la province d'Ontario devant un juge de cour de comté, pourquoi ce juge ne serait-il pas également compétent pour s'occuper de ces mêmes questions sous l'empire du bill actuel ?

L'honorable ministre, qui sait parfaitement à quoi s'en tenir à ce sujet, croit que la procédure en usage devant le comité des chemins de fer de l'Exécutif est très simple, mais ces procédures ne sont pas aussi simples aux yeux de la population de nos campagnes. Il entre de la politique dans le règlement de ces difficultés, et les agriculteurs de la partie du pays que j'habite sont convaincus qu'il est impossible pour un particulier d'obtenir justice du comité des chemins de fer de l'Exécutif, siégeant à Ottawa. Ont-ils tort ou raison, c'est là une question à résoudre. Il y a à part cela les dépenses que cette procédure entraîne et qui sont énormes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'étais loin de supposer que l'on fut aussi ignorant.

M. COCHRANE : Le peuple n'est peut-être pas aussi ignorant que le suppose l'honorable ministre. Il doit s'apercevoir chaque jour, au comité des chemins de fer, que l'on semble croire, dans le public, que les compagnies de chemins de fer exercent sur lui une certaine influence. Je ne vois pas pourquoi un juge, qui a à s'occuper de cas de cette nature dans la province d'Ontario, ne posséderait pas les qualités voulues pour connaître des difficultés semblables qui s'élèvent entre les compagnies de chemins de fer et les particuliers. Personne ne doute quand le jugement est bon. Quelques têtes fortes y peuvent trouver à redire, mais la population en générale est satisfaite des décisions rendues par les juges de cours de comté. C'est là l'opinion qui existe dans le comté que je représente, et les procédures devant ce tribunal sont bien moins dispendieuses que devant le comité des chemins de fer du Conseil privé ou devant cette commission des chemins de fer. Si, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, les gens ne s'adressent pas au comité des chemins de fer du Conseil privé, c'est qu'ils redoutent les frais. Un cultivateur qui veut porter sa cause devant ce comité, à Ottawa, a besoin d'un avocat et de témoins,

et les frais qu'il est obligé d'encourir sont hors de proportion avec le montant en jeu.

M. STEPHENS : Puisque le ministre veut connaître l'opinion des membres de cette Chambre sur ce point, je n'hésite pas à dire que les compagnies de chemins de fer devraient payer les frais additionnels qu'entraîne la pose de ces drains sous leurs voies ferrées. Ces compagnies obtiennent le privilège de construire des chemins de fer, et, dans un grand nombre de cas, si elles avaient la précaution de placer des ponceaux ou des débouchés pour le drainage, lorsqu'elles construisent leur voie, en nombre suffisants pour répondre aux besoins futurs, toute cause de difficulté disparaîtrait. Ce n'est pas de la faute du cultivateur si le chemin de fer est construit à cet endroit.

M. HEYD : Pour nous prononcer sur cet aspect particulier de la question, nous n'avons pas besoin d'être des experts en matière de drainage. Il se présente ici un élément de justice que tout le monde est également apte à reconnaître. Doit-on obliger une compagnie de chemin de fer à payer pour des avantages qui sont accordés à d'autres personnes qu'à elle-même ? J'ai un cas particulier, dans lequel je suis considérablement intéressé. Dans la ville de Brantford, où je demenre, il y a une certaine étendue de terrain qui est traversée par un chemin de fer. La compagnie a acquis le droit de passage à travers une vallée il y a quarante ans passés. Elle a indemnisé les propriétaires et pris le terrain dont elle avait besoin, et je suppose que cela comprenait le règlement de toutes les difficultés ou conflits qui pourraient en résulter plus tard. Depuis ce temps cette vallée est devenue une partie de la ville de Brantford. Le système de drainage que la compagnie avait placé à travers ce terrain suffisait aux besoins de cette époque, et il suffit encore aux besoins du chemin de fer. Mais il y a des centaines d'acres de terres qui pourraient être utilisés pour la construction, si le drain était approfondi. Qui devra supporter ces frais ? Est-ce la propriété qui bénéficiera de cette amélioration, ou la compagnie de chemin de fer, qui n'y a aucun intérêt ? Si je comprends bien la proposition soumise par mon honorable ami d'Essex (M. Cowan), dans un cas comme celui-ci, c'est la compagnie qui supportera tous les frais, tandis que les propriétaires en retireront tout le bénéfice. Il me parait y avoir là quelque chose d'injuste. Dans un pareil cas, il me semble que le terrain qui doit bénéficier de cette amélioration devrait supporter une proportion raisonnable du coût des travaux, basée sur l'avantage qu'il en retire, et le chemin de fer ne devrait pas être obligé de supporter seul toutes les dépenses qu'entraînera la pose d'un drain en pierre sous la voie ferrée.

M. MACLAREN (Huntingdon) : D'autres parties du pays, à part la province d'Ontario sont intéressées dans cette question. J'ai entendu avec plaisir les observations offertes par le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) sur cette question, et je veux faire moi-même quelques remarques pour deux raisons.

La première, parce que je ne veux pas laisser croire au public que tous les mécontents viennent d'Ontario. Et la deuxième, parce que cette question intéresse vivement les contribuables de mon comté. Deux chemins de fer traversent le comté d'Huntingdon, l'un d'eux le traverse dans la partie nord, sur une distance d'environ 30 milles, soit dans toute sa longueur, tandis que l'autre y trace un angle. Le premier chemin de fer fut construit en 1880. Il suit une direction passablement étrange et obstrue la ligne d'égouttement de toute la partie reculée du comté vers les rivières Châteauguay et à la Truite, qui sont les débouchés naturels pour l'écoulement des eaux de cette partie du pays. Quand la voie fut construite par le Grand Tronc, la compagnie y posa les ponceaux nécessaires à cette époque, c'est-à-dire aux endroits où il y avait des fossés ou des cours d'eau. Je me permettrai de faire remarquer ici, que j'ai entendu dire plus d'une fois par ceux qui sont renseignés sur ces questions, que la province de Québec possède sur la question du drainage, les lois les plus simples qui existent dans aucune des provinces de la Confédération. Si le comité veut bien me le permettre, je vais indiquer la procédure suivie. Ceux qui ont besoin de drainer leurs terres commencent par s'adresser au conseil municipal au moyen d'une pétition. Le conseil nomme un surintendant spécial. Ce surintendant convoque une assemblée des parties intéressées, prend connaissance de leurs raisons et dresse son procès-verbal. Avis est ensuite donné aux parties de se rendre devant le conseil pour faire homologuer ce rapport. On peut en appeler de la décision du conseil à la cour de Circuit. Malheureusement, nous ne pouvons atteindre les compagnies de chemins de fer de la même manière.

Je ne vois pas pourquoi une compagnie de chemins de fer, qui construit une voie ferrée à travers un comté, ne serait pas traitée de la même manière que n'importe quel autre propriétaire. Dans d'autres cas, des avis sont affichés à certains endroits déterminés par les autorités municipales, et les intéressés sont invités à comparaître à une certaine date devant le surintendant. Et ce surintendant, soit dit en passant, n'est pas nécessairement ou même ordinairement un ingénieur. C'est très souvent un cultivateur qui s'est souvent occupé de ces questions de drainage. Je dois ajouter, qu'en autant que les chemins de fer y sont concernés, nous n'avons jamais eu rien à faire avec la question de compensation. La compagnie est tenue d'exécuter à ses frais les travaux qu'elle est obligée de faire par le procès-verbal. Toute la difficulté est de l'obliger à exécuter l'ouvrage.

Il y a aussi une autre difficulté qui se présente dans mon comté. Le pays se développe et il est devenu nécessaire d'approfondir les cours d'eau qui traversent la voie ferrée. La compagnie a construit à l'origine des ponceaux en bois, à l'entrée desquels elle a placé ce que l'on appelle des seuils garde-vase ; et quand nous voulons approfondir des cours d'eau, nous constatons que ces débouchés ne sont pas assez profonds. Nous ne voulons pas nous mêler des affaires de la compagnie, mais nous avons toujours éprouvé beaucoup de difficulté à obtenir d'elle qu'elle exécute ce travail. Cependant, quand elle le fait, c'est à ses propres frais. Je considère que cela est juste. Je ne vois pas de quel droit une compagnie construirait à travers un comté une chaussée qui obstrue complètement l'écoulement naturel des eaux ; et quand, pour drainer les terrains qui se trouvent de l'autre côté, on a besoin de placer un drain à travers la voie ferrée, il me semble que la compagnie devrait faire la chose à ses frais. Nous avons beaucoup à souffrir de cet état de choses dans le comté d'Huntingdon, car, comme je viens de le dire, le drainage naturel de plusieurs rangs situées au nord de la voie du Grand Tronc se fait dans les rivières Chateauguay et à la Truite qui se jettent à leur tour dans le Saint-Laurent. A mesure que les terres se défrichent, il devient nécessaire de modifier la direction des cours d'eau, et c'est alors que les difficultés commencent avec la compagnie de chemin de fer. Le sentiment général qui existe dans mon comté à l'égard de ce comté est à peu près le même que celui qui a été exprimé ici aujourd'hui par les membres de cette Chambre. Le fait de l'éloignement, de l'importance du tribunal, et de ce que cela s'appelle "le comité des chemins de fer du Conseil privé", contribue à empêcher les gens d'y avoir recours. Aussi, avec du temps et de la patience—en sachant attendre, attendre et toujours attendre—nous sommes parvenus, en autant que j'ai pu m'en assurer, à régler nos difficultés les unes après les autres. Il serait très avantageux pour la province de Québec comme pour la province d'Ontario, si l'on réussissait à établir une procédure plus simple. Procédure conduite par quelqu'un qui serait sur les lieux. Dans la province de Québec il nous faut du drainage; sans drainage nous ne pouvons récolter. Du moment que l'on y met obstacle, le peuple souffre. Les cultivateurs des vallées du Saint-Laurent, de la rivière Chateauguay et du Richelieu, ne peuvent cultiver leurs terres sans drainage. Nous voudrions qu'il existât une procédure simple qui nous permettrait d'atteindre les compagnies de chemins de fer aussi facilement que nous pouvons le faire avec les propriétaires ordinaires. Quant à la question de compensation, je suis d'avis que, quelle que soit l'obstruction causée au drainage des terres par le chemin de fer, quand on est obligé de faire un débouché à travers les terrains de la compagnie pour les fins de ces travaux de drainage, ces travaux doivent être exécutés aux frais de celui qui est la cause de l'obstruction.

M. BROCK : Nous sommes tous d'accord pour ne tenir compte en cette affaire que de ce qui est conforme à la justice et à l'équité. Une compagnie de chemin de fer ne devrait pas pouvoir obtenir la permission de construire une voie ferrée comme celle qui existe dans le comté d'Huntingdon ou dans n'importe quel autre comté malgré la volonté du peuple. Mais si ces cultivateurs veulent que le chemin de fer se construise, s'ils lui accordent des subventions, et font tout en leur pouvoir pour assurer sa construction——

M. MACLAREN : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? N'est-il pas vrai que la compagnie peut procéder à la construction de sa voie sans le consentement des propriétaires en ayant recours à l'expropriation ?

M. BROCK : C'est vrai, mais si l'on a besoin de drainage, le meilleur temps de l'obtenir, c'est lors de la construction du chemin.

M. MACLAREN : L'honorable député me pardonnera sans doute de l'interromptre encore une fois. Il y avait de vastes étendues de terres qui n'étaient pas défrichées lors de la construction du chemin et qui n'avaient pas besoin d'être drainées. Mais à mesure que le pays se développe, il devient nécessaire de drainer ces terrains marécageux.

M. BROCK : On ne peut demander autre chose que ce qui est juste et raisonnable. Le chemin de fer est construit à travers une province ou un pays, à travers des terres incultes, dont cette construction améliore la condition et augmente la valeur. Comme l'a fait remarquer l'honorable député, le sol dans le comté d'Huntingdon n'a de valeur qu'en autant qu'ils est drainé. Mais il y a 50 ou 60 ans que ce comté est établi. Le meilleur temps de demander du drainage, c'est quand on construit la voie. Comme ils ont négligé de le faire, et que leurs propriétés ont acquis de la valeur par suite de la construction d'un chemin de fer, la question à se poser est la suivante : En quoi consiste une compensation équitable? Qui doit construire le ponceau? Au dépens de qui doit-il être construit? J'admets avec les honorables députés que le juge de cour de comté est, dans la majorité des cas, le meilleur juge des causes de cette nature, et celui qui donnera le plus satisfaction dans la majorité des cas. Il peut cependant se présenter des causes d'une telle importance que ce juge lui-même préférerait laisser la question à la décision du comité fédéral. On nous a dit que cela entraînait des dépenses considérables. Je crois que l'on a exagéré à plaisir ces dépenses. Ce comité est spécialement chargé de règler les difficultés de cette nature et il le

fait chaque jour. Il est très facile de lui soumettre les causes et ses membres possèdent les qualités voulues pour régler ces questions. En présence de ces faits, je crois que nous devons diminuer le moins possible leur juridiction. Il est bon de ne pas oublier que l'établissement de ces cours de justice dans tout le pays pour règler des questions aussi peu importantes coûtera très cher. Rien n'est plus facile, au contraire, de soumettre ces questions au gouvernemet ici sans qu'il en coûte un dollar, ou bien le gouvernement peut décider de conférer ses pouvoirs à un ingénieur qui va examiner la voie ferrée, qui prend connaissance des faits de la cause et qui prépare un rapport sur lequel le comité se base pour rendre son jugement à bien peu de frais. Mais il me semble que ce terrain qui a été amélioré par la construction du chemin de fer et qui ne valait rien avant cela, devrait supporter plus tard les frais requis pour améliorer son propre système de drainage, principalement quand la compagnie a payé pour son droit de passage sur cette propriété. Ce serait donc commettre une injustice grave à l'égard d'une compagnie de chemin de fer que de lui imposer cette obligation. Il est si facile de soulever le sentiment public contre une compagnie de chemin de fer, c'est là une ligne de conduite très populaire, principalement à la veille d'une élection. Cela permet aux honorables députés de pouvoir dire dans leurs comtés : voyez les grandes choses que nous avons essayé de faire pour vous. Soyons justes, nous pouvons nous permettre de faire ce qui est juste et raisonnable. Le véritable point à décider, c'est de savoir qui doit supporter le coût de la construction de ces drains. Je crois que cela peut se faire dans une large mesure en soumettant la question aux juges des comtés traversés par le chemin de fer. Toute la discussion à ce sujet doit, à mon avis, se résumer à bien faire comprendre que le but que nous devons avoir en vue est de rendre justice aux parties, et de ne pas imposer aux chemins de fer des obligations plus lourdes qu'elles ne doivent en supporter.

M. COWAN : Je suis bien convaincu que ce n'est pas à moi que l'honorable préopinant a voulu faire allusion, quand il a parlé de ceux qui cherchent à servir leurs intérêts politiques avec cette question, en menaçant les compagnies de chemins de fer et en soulevant le sentiment populaire. J'approuve une bonne partie de ce qui a été dit par l'honorable député (M. Brock). J'admets qu'il existe un sentiment hostile aux compagnies de chemins de fer dans le public. Je puis lui dire que s'il demeurait dans le comté d'Essex, il reconnaîtrait que ses voisins sont les gens les plus patients et les plus abusés qui existent dans l'univers, et il serait surpris que leur hostilité à l'égard des compagnies de chemins de fer ne soit pas plus violente qu'elle l'est actuellement.

M. BROCK.

J'admets que certains agitateurs peuvent essayer de soulever des sentimens d'animosité contre ces compagnies, mais dans le comté d'Essex, nul agitateur n'est aussi responsable de l'existence de ce sentiment que les compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Je parle ici en connaissance de cause, m'étant occupé de ces questions de drainage depuis dix ou douze ans dans le comté d'Essex, et je dis que je n'ai jamais demandé à une de ces compagnies de pratiquer un débouché à travers le lit de leur voie pour le drainage des propriétés, même lorsqu'elles avaient doublé leurs voies et obstrué les fossés possédés auparavant par les cultivateurs, sans avoir à combattre jusqu'à la dernière minute afin d'obtenir un semblant de justice de leur part. Je vais plus loin, et je dis que le cultivateur devrait payer le coût de la construction d'un drain à travers les propriétés de la compagnie, c'est-à-dire, le terrain dans l'état dans lequel la compagnie l'a trouvé, car s'il n'y avait pas eu de chemin de fer, le cultivateur aurait été obligé quand même de construire ce fossé à travers le terrain occupé par la compagine.

Mais quand une compagnie de chemin de fer s'empare de ma terre, volontairement ou de force, et y élève un remblai qui augmentera le coût du drainage de la partie supérieure du terrain, que je ne puis atteindre, et drainer sans traverser cette digue, alors je considère qu'en justice, au moins pour le cultivateur, les frais additionnels occasionnés par la construction de la plateforme devraient être supportés par la compagnie qui l'a construit, grâce au pouvoir que le parlement lui accorde de le faire malgré ma volonté. Cette proposition me paraît juste et raisonnable. Comme je l'ai dit en commençant, je pourrais nommer plusieurs cultivateurs du comté d'Essex dont les propriétés ont été ainsi traversées par le chemin de fer. Supposons qu'elle ne prenne qu'un acre de terre ou deux valant de $40 à $100 l'acre. Le cultivateur ne veut pas avoir recours à l'arbitre pour règler l'expropriation, et le résultat est que la question des dommages qu'il aura à souffrir par suite de l'obstruction causée à l'égouttement de sa propriété n'entre pas en ligne de compte, et cela n'a jamais eu lieu, à ma connaissance, dans aucun des cas de cette nature qui se sont présentés dans mon comté. La compagnie a le droit de s'emparer du terrain sans permission. Je puis citer à ce propos le cas de M. Thomas Dunmore du canton de Tilbury, dont le nom a été publié par les journaux. Le chemin de fer " Michigan Central " s'est emparé de sa propriété en 1885, et aujourd'hui la compagnie exige plus de M. Dunmore pour placer un drain ordinaire sous sa voie, qu'elle a payé pour le terrain qu'elle lui a enlevé. Quand il parle de la chose à un avocat, on lui répond qu'il lui faut s'adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé. Cela règle la question.

Un mot maintenant en réponse au ministre des Chemins de fer et Canaux ainsi qu'à l'honorable député de Brant (M. Heyd). Quand vous dites à un cultivateur que le comité des chemins de fer du Conseil privé enverra un ingénieur qui préparera un rapport, il veut savoir ce qu'il adviendra du rapport. Vous lui répondez que ce rapport est soumis au comité des chemins de fer qui a prononcé sur la question et qu'alors les avocats du chemin de fer peuvent comparaître devant le comité et plaider la cause de la compagnie. Alors il s'imagine que puisque les avocats des compagnies peuvent aller plaider leur cause devant le comité des chemins de fer du Conseil privé siégeant à 500 milles de distance, ses chances de succès sont bien faibles, et il continue de labourer son champ.

M. LENNOX : L'honorable député (M. Brock) a introduit un nouvel élément dans la discussion des influences politiques. Je suis d'avis que les compagnies de chemins de fer exercent une plus grande influence à l'époque des élections que n'importe quelle autre corporation au Canada. Si nous ne consultions que nos propres intérêts, nous nous garderions bien de dire quoi que ce soit de nature à contrarier les vues des compagnies de chemins de fer.

Mais il y a de grands intérêts en jeu, et le ministres des Chemins de fer et Canaux nous a demandé d'étudier cette question cet après-midi. Il veut connaître notre opinion sur la question de savoir si l'on doit obliger la compagnie de chemin de fer à payer tous les frais additionnels occasionnés par l'établissement de la voie ferrée dans la construction d'un fossé. Parlant en mon nom personnel et m'efforçant d'envisager cette question avec un esprit de justice, reconnaissant les injustices que les cultivateurs ont eu à subir, reconnaissant également que les chemins de fer sont nécessaires, qu'ils remplissent un but utile, et que leurs intérêts doivent être protégés comme ceux du public, je dis que le paragraphe 6 offre toute la protection voulue sous ce rapport. Il est possible que l'on puisse ajouter un mot ou deux pour bien faire comprendre qu'à moins de circonstances spéciales, les frais additionnels occasionnés par la construction du chemin de fer devront être supportés par la compagnie. Pour donner un exemple de circonstances particulières, supposons qu'au lieu de choisir l'endroit le moins dispendieux pour construire ce fossé on ait choisi un endroit qui sera de nature à occasionner des dépenses considérables à la compagnie, tandis qu'on pourrait faire autrement, alors cela constituera des raisons que l'on sera justifiable de prendre en considération, et nous pourrions peut-être rédiger l'article comme ceci :

Sujet à toutes circonstances particulières pouvant modifier la chose, la proportion du coût de la construction du drain à travers ou sous le chemin de fer qui doit être supportée par la compagnie, sera basée sur l'augmentation du coût de tel ouvrage provenant de la construction et de l'exploration du chemin de fer.

Nous aurons là une disposition qui rendra justice à tout le monde. L'honorable député (M. Heyd) prétend que cette question a été prise en considération à l'époque de la construction du chemin de fer. Je ne crois pas que cela ait eu lieu dans la majorité des cas. C'est plutôt tout le contrtire qui a eu lieu. Il se peut que dans certains cas particuliers une compensation additionnelle ait été accordée à cette fin, et du moment que l'on pourrait le démontrer, cela constituerait une des circonstances particulières dont je viens de parler. Mais si l'on veut bien tenir compte des circonstances qui accompagnent l'expropriation et l'estimation des propriétés lors de la construction, on en arrivera facilement à la conclusion que ce n'est pas là ce qui a eu lieu. Lorsque l'expropriation a lieu, le tracé du chemin n'est que localisé et il n'y a pas encore de travaux de faits. Le cultivateur ne se fait pas d'idée que plus tard sa propriété sera traversée par une immense chaussée. Il ne prévoit pas qu'il pourra se former plus tard à cet endroit un immense marais, comme cela s'est produit à ma connaissance dans plusieurs endroits du comté de Simcoe-sud au préjudice de la santé du cultivateur comme de la valeur de son terrain.

M. HUGHES (Victoria) : L'exploration du terrain n'est même pas encore faite à cette époque.

M. LENNOX : Comme le fait remarquer l'honorable député (M. Hughes) dans certains cas, l'étude du tracé n'est pas encore faite à l'époque où le terrain est acheté. Je dis donc que l'argument invoqué par l'honorable député de Brant-sud ne doit pas nous empêcher de prendre une décision équitable sur cette question. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, comme c'était son devoir de le faire, nous a parlé cet après-midi de la question de la sûreté des voyageurs. C'est certainement là une question qu'il est bon de ne pas perdre de vue. Il ne conviendrait pas que la solidité de la voie puisse être mise en danger par la construction imprévoyante de tout fossé, ponceau ou autre ouvrage de cette nature, mais la loi concernant les fossés et cours d'eau, ainsi que l'acte concernant le drainage dans la province d'Ontario, et les autres actes de même nature qui doivent être en vigueur dans les autres provinces statuent que les compagnies de chemins de fer auront le droit de construire ces travaux de drainage de préférence à tous autres en la manière qu'elles le jugeront à propos.

M. COWAN : L'amendement contient une disposition spéciale à cet effet.

M. LENNOX : Comme le fait remarquer l'honorable député de Brant-sud (M. Cowan), l'amendement contient une disposition spéciale à cet effet. Ce sont là des questions

de détail que nous pourrons régler quand nous en serons arrivés à une entente sur le principe général. Je présume que l'on n'aura aucune objection à laisser à l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer le soin de décider de la nature des travaux à faire. Tout ce que la municipalité ou le particulier demande, c'est que l'on donne à ce débouché une largeur suffisante pour permettre à l'eau de s'écouler facilement en passant sur la propriété de la compagnie. La question de savoir si l'on devra placer ou non à cet endroit un ponceau d'une force de résistance plus qu'ordinaire sera laissée à la décision de l'ingénieur du chemin de fer. Quant à la question de savoir quelle est la proportion que les parties devront payer tant dans le coût de l'entreprise que dans les procédures nécessaires pour en arriver à ce résultat, ce sont là des choses qui sont absolument du ressort du juge du comté.

L'honorable député de Huntingdon (M. McLaren) nous a expliqué la procédure suivie dans la province de Québec ; il a prétendu que cette procédure était peu compliquée, très satisfaisante et probablement supérieure à tout ce qui pouvait exister sous ce rapport dans les autres provinces. Je suis heureux de pouvoir dire au comité que le mode de procéder indiqué par le député de Huntingdon est en tous points conforme aux dispositions contenues dans l'acte général concernant le drainage, mais non à l'acte concernant les fossés et cours d'eau en vigueur dans la province d'Ontario, à l'exception peut-être que les officiers sont indiqués sous des noms différents ; quant au reste, il est basé sur le même principe, et je puis affirmer au comité qu'il a donné la plus grande satisfaction, tout en étant peu dispendieux dans son application et très expéditif. Il est donc évident qu'en prenant cette question en considération et en préparant de nouveaux articles basés sur les dispositions contenues dans les amendements propoés par l'honorable député d'Essex-sud, le ministre des Chemins de fer et Canaux devra pouvoir soumettre au comité des modifications de la plus haute importance relativement à cette question du drainage.

Bien que dans son ensemble j'approuve la proposition de l'honorable député d'Essex-sud, je désire dire un mot au sujet de la dernière partie des amendements qu'il a proposés. En nous occupant des questions qui concernent les compagnies de chemins de fer, j'admets, avec l'honorable député de Toronto (M. Brock), que vu l'agitation qui règne dans le public à ce sujet, nous pouvons être portés à adopter des idées extrêmes. Je ne suis pas prêt à dire, quant à ce qui concerne cette dernière partie, que cette loi doit contenir une disposition particulière concernant cette drague. Cette proposition est toute naturelle de la part du député d'Essex-sud, vu son désir sincère de venir en aide à ses commettants, mais il nous faut nous soumettre à certains inconvénients si nous voulons avoir l'avantage de posséder des chemins de fer dans les différentes parties du pays, et je crois que l'on ferait bien de retrancher cette dernière partie. Quant aux autres dispositions contenues dans l'amendement, je considère qu'elles devraient être généralement adoptées.

M. LENNOX.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire étudier ces questions avec soin, et nous allons laisser les articles qui concernent le drainage en suspens jusqu'à une réunion ultérieure du comité.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

A six heures la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

### SUBSIDES—DROITS SUR LES PRODUITS DES JARDINS POTAGERS.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. J. E. E. LEONARD (Laval) : (Texte.) M. l'Orateur, je propose en amendement que tous les mots après que, soit retranchés et remplacés par les suivants :

Il est grandement dans l'intérêt des jardiniers, maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer aux cultivateurs canadiens une protection efficace contre la concurrence étrangère.

Je n'ai pas l'intention de renouveler le débat qui a été soulevé l'année dernière, au sujet de cette même motion, devant cette Chambre. Quelques députés de la droite m'ont reproché, alors, d'avoir attendu à la fin de la session pour présenter une résolution semblable au présent amendement, dans le but d'embarrasser le gouvernement et de faire de cette question du capital politique. Cela était si loin de ma pensée, que j'ai même déclaré, en commençant mon discours, que je retirerais ma résolution si quelqu'un, du côté du gouvernement, voulait se lever et m'assurer que le gouvernement se chargerait de la faire adopter.

Cette année encore, en réponse au discours que l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) a fait l'an dernier, j'ai voulu attendre jusqu'à la dernière minute, jusqu'à la fin de cette session, afin de lui permettre de tenir les nombreuses promesses qu'il a faites, non seulement sur les tréteaux, pendant sa dernière campagne électorale; mais je voulais lui permettre de plus, de tenir la promesse qu'il a faite, en venant lui-même en tête d'une nombreuse députation de jardiniers de la province d'Ontario, demander au ministre des Finances de reviser le tarif dans le sens qu'il avait indiqué.

Si je me rappelle bien les paroles qu'il a prononcées l'an dernier, pour tâcher de trouver moyen de voter du côté qui lui était indiqué et oublier les promesses qu'il avait

faites à ses électeurs et à tous les jardiniers du pays, il a défendu son vote sur la raison que j'avais mis cette résolution sur l'ordre du jour dès le commencement de la session, et que je n'en demandais la discussion qu'après que le gouvernement eût fait connaître sa décision de ne pas changer le tarif.

Eh bien, j'espère que cette année, l'honorable député d'York-ouest va appuyer mon amendement afin d'être conséquent avec lui-même et de prouver au moins à ses électeurs que les promesses qu'il a faites dans le temps de la lutte électorale, il sait les tenir lorsque l'occasion en est arrivée.

L'an dernier, un grand nombre de députés ont pris part à la discussion de cette question. Ceux qui ont appuyé ma proposition s'en sont tenus surtout au fait que les jardiniers des alentours de Montréal devaient être protégés par un tarif plus élevé. J'admets que nous devons examiner les deux côtés de la médaille dans l'étude d'une question de ce genre; c'est-à-dire, que nous devons examiner l'intérêt du producteur et celui du consommateur. Il me souvient qu'un député de cette Chambre a dit que, pour lui, il était en faveur du consommateur tant qu'on ne lui aurait pas donné le moyen d'augmenter la production du jardinier canadien en hiver; tant qu'on n'aurait pas changé le cours des astres et donner au Canada un soleil plus chaud à la fin de l'hiver.

M. l'Orateur, le nombre des maraîchers et jardiniers qui entourent les grandes villes—et je m'arrêterai spécialement à Montréal et à Toronto,— est plus considérable qu'on ne le pense. Dans les bulletins du recensement, ces jardiniers n'apparaissent pas comme tels, ils sont classés comme cultivateurs ordinaires. Dans les environs de Montréal, on compte entre deux à trois cents jardiniers, dont chacun d'eux emploie de cinq à trente personnes. Je puis dire qu'il y a au moins de cinq à six cents familles qui vivent du produit du jardinage, dans les seuls comtés de Laval et de Jacques-Cartier. A Toronto, on m'informe qu'il y a au moins deux à trois mille jardiniers qui vivent aussi du marché de Toronto.

Tous ces cultivateurs, jardiniers-maraîchers payent des droits très élevés sur ce qu'ils consomment eux-mêmes. Ils payent des droits sur les outils qu'ils emploient, sur les habillements dont ils se vêtent. Pourquoi ne seraient-ils pas protégés comme les autres, ainsi qu'ils le demandent dans la requête transmise au département des Douanes. Tout ce qu'ils désirent, c'est que leur industrie, leur commerce, leur travail soient protégés de la même manière que ceux des autres producteurs. Il me semble que ces messieurs ont le droit d'être écoutés et d'obtenir la protection du gouvernement.

L'année dernière, l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) disait la même chose ou à peu près, le 28 avril 1902. Je trouve ses paroles à la page 3677 des "Débats" de 1902, version française :

"Or, selon moi, cela est une injustice, et le gouvernement ferait sagement d'examiner soigneusement la question. Je voudrais qu'il relevât légèrement le droit. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les élever beaucoup, car lors même que cette décision aurait pour effet d'augmenter le prix de ces légumes dans les premiers jours du printemps, seuls les gens à l'aise s'en ressentiraient. Qu'importe s'il faut payer un ou deux cents de plus pour se procurer des choux en avril ou mai ; à cette saison-là, seule la classe riche fait usage de ce comestible ; les pauvres n'en mangent pas. Plus tard, quand nos légumes feront leur apparition sur le marché, les nôtres seront en mesure de satisfaire à la demande, et la concurrence entre les maraîchers du Canada est assez vive pour que les prix de vente soient raisonnables."

Ces quelques mots suffisent pour répondre victorieusement aux objections que les honorables membres de l'autre côté de la Chambre, qui sont libre-échangistes, apportent à l'encontre de mon amendement. Que demandent les jardiniers par leur requête dont j'ai pris connaissance ? Ils demandent un droit spécifique sur les produits étrangers similaires. A l'heure qu'il est, le droit prélevé est *ad valorem* ; on paye 25 pour 100 sur la valeur des légumes importés des Etats-Unis, et le plus souvent, on fait passer ces légumes comme des marchandises avariées, et le gouvernement, au lieu de retirer un revenu du tarif actuel, n'arrive qu'à percevoir un montant presque insignifiant au moyen de cette taxe. Les maraîchers demandent que les asperges soient frappées d'un droit de 3 cents par livre, les concombres 20 cents par douzaine, la laitue 25 cents par douzaine, les choux-fleurs 3 cents pièce, les épinards 25 cents par boisseau, les pommes de terre 25 cents par boisseau, les choux 3 cents pièce, et le reste.

Si je soumets cette demande des maraîchers à cette Chambre, c'est que je la crois juste et raisonnable, c'est aussi parce que le tarif américain, qui protège spécialement les cultivateurs de ce pays contre la concurrence étrangère et contre la concurrence des Canadiens, est à peu près aussi élevé que les droits que je viens de mentionner.

Comme je l'ai déjà dit, cette question a été discutée sous toutes ses faces à la dernière session. Je crois que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) n'a pas déclaré alors qu'il était hostile à l'élévation des droits sur ces produits. Il s'est contenté de déclarer que le gouvernement n'avait pas résolu encore de changer le tarif, et sur cela, il a demandé l'ajournement du débat. Depuis la dernière session, l'honorable ministre des Finances a eu amplement le temps d'étudier la question, de consulter tous les intéressés et même les députés qui sont en faveur de l'élévation de ces droits et j'espère que, cette année, il donnera satisfaction à la demande des industriels que j'ai l'honneur de représenter ici ce soir.

Mon honorable ami, le député de Labelle (M. Bourassa) me fait un signe en ce moment qui, d'après ce que je vois, m'indique qu'il n'appuiera pas ma demande. Mais, pourtant, la semaine dernière, je l'entendais avec plaisir répéter devant cette Chambre qu'il était protectionniste.

M. l'ORATEUR : Je dois faire remarquer à l'honorable député qu'il ne doit pas faire allusion à un débat précédent.

M. LEONARD : Dans tous les cas, M. l'Orateur, je connais un grand nombre de députés qui, ne voulant pas avouer publiquement qu'ils sont protectionnistes, le disent aussitôt qu'ils sont sortis de cette enceinte. E j'ai entendu un honorable député de la droite se déclarer hautement ici protectionniste, mais que pour soutenir le parti auquel il a appartenu jusqu'ici, il était obligé de voter comme libre-échangiste.

Dans tous les cas; il me paraît que l'honorable député que j'ai nommé tout à l'heure soutiendra ce soir encore ses chefs et qu'il votera ainsi contre ses principes.

M. HENRI BOURASSA (Labelle): M. le président, je n'avais pas l'intention de prendre part au débat sur la proposition de l'honorable député de Laval, s'il n'avait jugé à propos de me nommer et de rappeler mes principes protectionnistes. Je puis dire à l'honorable député, ce que j'ai déjà dit d'ailleurs, qu'en effet, je suis protectionniste; mais précisément parce que je crois à la protection, je ne pense pas qu'il soit à propos de faire de notre régime fiscal un système d'exploitation politique.

Je ne veux pas contester la sincérité du mobile de l'honorable député. Je veux croire qu'il a une confiance absolue dans l'efficacité de la proposition qu'il soumet. Mais je crois que s'il avait étudié cette question moins comme député de Laval que comme économiste, il se serait convaincu que même si le gouvernement accédait à sa proposition, le sort des cultivateurs de son comté de même que celui des maraîchers de la région de Montréal et du reste du pays ne serait nullement changé. En effet, dans quelles circonstances une protection contre les produits maraîchers des Etats-Unis aurait-elle pour effet d'exclure ces produits de nos marchés ? C'est à la saison où les produits du pays n'étant pas livrables, les primeurs des Etats-Unis nous arrivent naturellement, parce que les consommateurs les requièrent. Mais lorsque les produits des comtés de Laval et de Jacques-Cartier, ou de n'importe quel comté des environs de Montréal, sont rendus sur le marché de cette ville, sans frais extraordinaires de transport ou de production, la concurrence américaine n'est plus un obstacle. Autrement dit, la concurrence américaine—et on ne peut pas même l'appeler concurrence si l'on remonte à l'origine du mot—est nulle, en ce qui concerne la consommation locale. Par conséquent la proposition de l'honorable député, tout bien intentionné qu'il soit, ne peut atteindre le but qu'il vise. Il ne peut certainement pas empêcher qu'à certaine saison de l'année, pendant l'hiver par exemple, la population de Montréal ou d'ailleurs ne consomme des choux ou des asperges, lorsqu'elle veut en avoir, et que les "intelligents et dévoués" électeurs de mon collègue ne sont pas capable d'en produire.

M. LEONARD: L'honorable député sait-il à quel temps de l'année les légumes américains arrivent à Montréal ou à Toronto ?

M. BOURASSA : Les légumes américains peuvent atteindre Montréal en toute saison; mais au point de vue des intérêts des maraîchers, cette concurrence ne peut les toucher qu'à l'époque de production dans notre pays. Or, à l'époque de grande production au Canada, les produits américains n'y viennent pas, pour l'excellente raison que lorsque nos produits sont surabondants, les produits américains ne peuvent plus leur faire concurrence.

C'est ce qui arrive dans tous les pays du monde, à cause des différences de climats, Il y a des maraîchers aux environs des grandes villes des Etats-Unis. A certaine époque de l'année, les villes de Boston et New-York, par exemple, font venir les légumes et les fruits de la Californie. Est-ce que les maraîchers des environs de ces villes se plaignent de cette concurrence? Pas du tout. Il arrive aussi une grande quantité de fruits de la Floride, de la Havane et du Mexique. Mais le jour où la production locale devient assez abondante pour suffire à tous les besoins de la consommation, cette concurrence disparaît forcément. Je ne puis donc trouver aucune raison sérieuse à l'appui de cette proposition; et j'avoue qu'il me paraît ridicule de vouloir faire payer plus cher ces produits lorsque nos maraîchers ne sont pas capables de satisfaire à la consommation.

M. LEONARD : Mon honorable ami sera-t-il prêt à voter une résolution fixant une élévation des droits pour le temps seulement où les maraîchers canadiens seraient capables d'alimenter nos marchés ?

M. BOURASSA : Non, parce que je crois que ce serait une mesure inapplicable et contraire à l'esprit de nos lois douanières, et ensuite parce qu'elle tomberait dans la catégorie de ces propositions dont j'ai parlé et qui ne sont faites que pour jeter de la poudre aux yeux.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Comme un grand nombre de députés des deux partis j'approuve l'amendement présenté par l'honorable député de Laval (M. Léonard). J'ai remarqué que chaque fois qu'une motion de cette nature est présentée demandant un surcroit de protection, il y a toujours des membres de la droite, à vues protectionnistes très prononcées, comme l'honorable député de

Labelle (M. Bourassa), qui cherchent à se trouver des raisons pour ne pas voter en faveur de la résolution. Ils ont parfois quelque difficulté à se convainvre, mais ils finissent généralement par y arriver. Les maraîchers du Canada sont une classe d'hommes qui ont particulièrement besoin de toute l'assistance que le gouvernement pourra leur donner sous forme de protection. Leur métier demande beaucoup de soin, d'habileté, et un maraîcher sur quatre ou cinq acres de terre emploie presque autant d'hommes qu'un cultivateur sur deux cents acres. Ce sont les industries employant beaucoup de main-dœuvre comme celle-là que nous devrions protéger. Plusieurs milliers de dollars sont engagés dans cette industrie maraîchère sous forme de serres chaudes et autres accessoires, et je suis sûr que ce capital serait doublé si une protection légitime et raisonnable était accordée aux produits du jardinage. On prétend que l'imposition d'un droit aura pour effet d'obliger le consommateur à payer un plus haut prix. Il est possible que pendant quelque temps, jusqu'à ce que l'industrie soit bien assise, cet effet se produira. Mais il est également vrai que ce sont les riches qui se paient le luxe de ces primeurs, et ces consommateurs sont très en état de verser un peu d'argent dans le tresor. Le ministre des Finances trouve toujours un petit coin où mettre toute recette supplémentaire, et quand même, dans ce cas, l'imposition du droit aurait pour effet de faire hausser légèrement les prix, je suis sûr que personne ne se plaindra, pas même le riche consommateur de légumes. La taxe sera une bagatelle en comparaison des avantages qu'en retireront les maraîchers du Canada. Bien des fois déjà le gouvernement a été prié d'accorder cette protection. Il y a deux ans, une nombreuse députation se présenta, conduite par l'honorable député de Jacques-Cartier et l'honorable député de York-ouest ; et je compte que celui-ci prendra la parole et votera ce soir en faveur de la résolution. Je sais bien que l'année dernière il se persuada qu'il était tenu de voter contre la résolution, parce que la prochaine conférence des premiers ministres en Angleterre rendait inopportune l'imposition d'un droit sur les légumes. Mais aujourd'hui, cette difficulté n'existe plus ; le gouvernement a sans doute sérieusemnt étudié la question ; et je compte que l'honorable député de York-ouest nous donnera son appui. La conclusion de l'examen que le gouvernement a fait de la question, a été, sans doute, un refus absolu de se rendre à la demande des maraîchers. C'est une erreur de sa part ; car il n'y a pas de raison valable pour qu'on n'accorde pas à cette industrie quelque assistance, qui ne ferait de mal à personne, et serait d'un grand secours pour les jardiniers. Dans le voisinage d'Hamilton il doit y avoir de 200 à 300 hommes engagés dans cette industrie et approvisionnant non seulement la ville d'Hamilton, mais la partie nord de la province également. L'importation de légumes des Etats-Unis au début de la saison leur nuit beaucoup ; et il y aurait un grand avantage pour eux à être protégés, même si ce n'était que pour une courte période au début de la saison. On commence par cultiver ces légumes sous verre et ensuite on les plante en plein air ; et nos maraîchers ne peuvent lutter contre la concurrence de la main-d'œuvre à bon marché des Etats du sud. De fait, lorsque nos premiers légumes vont être transplantés, déjà les légumes du Delaware et des Carolines sont prêts pour la consommation ; de sorte que nos cultivateurs ne pourraient soutenir la concurrence de ces derniers. Il devrait y avoir un droit d'imposé sur ces légumes dans la première partie de la saison du moins, afin que le goût des primeurs ne soit pas trop émoussé lorsque nos propres légumes arrivent sur le marché. Je suis persuadé que si l'honorable député d'York-ouest voulait faire appel au ministère encore une fois, celui-ci, même à sa période avancée, reconsidérerait sa décision, et accorderait aux maraîchers quelque assistance.

M. R. HOLMES (Huron-ouest) : La présente résolution intéresse surtout les villes, mais elle implique en même temps un principe que nous ne devons pas perdre de vue. A entendre l'honorable député (M. Smith), on dirait qu'il n'existe pas de droits sur les légumes à provenance des Etats-Unis. Même s'il en était ainsi, il ne me paraît pas très sûr que nous aurions raison de soumettre ces légumes à un droit d'entrée. Personne mieux que l'honorable député de Wentworth ne sait que les jardiniers et horticulteurs du district de Niagara, dont il a l'honneur d'être le représentant, vendent leurs produits sur les marchés des Etats-Unis ; et tout en cherchant à exclure du Canada les légumes à provenance des Etats-Unis, il ne voudrait pas, j'imagine, être privé de ce débouché de l'autre côté des lignes. J'ai sous les yeux une lettre des marchands en gros de fruits et de légumes de Toronto ; elle parut récemment dans les journaux, et fut adressée, je pense, au ministre des Finances. Je vois qu'il existe aujourd'hui un droit de 25 pour 100 sur les concombres, de 25 pour 100 sur les asperges ; de 2 cents la livre sur les fraises, l'équivalent de $486 par wagon ; de 1 cent la livre sur les pêches, ou $240 par wagon ; de 25 pour 100 sur la laitue, les oignons et les radis ; de 25 pour 100, soit $75 ou $100 par wagon, sur le celeri ; et de $125 par wagon sur les tomates. Il me semble qu'un droit de 25 pour 100 est bien suffisant pour protéger les producteurs de légumes du Canada. Si les jardiniers du voisinage des villes ne sont pas satisfaits de cette somme de protection, il est assez difficile de savoir ce qui les satisfera. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Wentworth admettre que l'imposition de droits aurait pour effet de faire hausser les prix ; mais il a été assez franc pour en faire l'aveu. Je ne vois pas pourquoi la population du Canada, au printemps,

lorsqu'il n'est pas possible de se procurer des légumes canadiens, serait contrainte de payer plus que d'ordinaire pour les primeurs qui nous viennent du sud. Il est bon de se rappeler que la population besogneuse des villes apprécie les primeurs tout autant que les gens plus aisés. Cette lettre, signée par tous les marchands en gros, comme par les détaillants de Toronto, prétend que l'importation des légumes et des fruits des Etats-Unis ne nuit pas à la vente des produits canadiens, parce qu'elle se fait de bonne heure le printemps, lorsqu'il n'est pas possible de se procurer l'article canadien. La Chambre agirait sagement, à mon avis, en n'augmentant pas les droits sur les légumes. Vingt-cinq pour cent me parait un droit assez élevé.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): (Texte) M. l'Orateur, je dois rappeler à cette Chambre que mon honorable ami de Laval (M. J. E. E. Léonard), lors de son élection comme député, prit l'engagement de faire tout en son pouvoir pour faire prévaloir l'idée que les jardiniers et maraîchers doivent être mis sur le même pied au moins que les manufacturiers du pays. Et certes, il n'a pas failli à sa parole, car, outre l'agitation à laquelle il a pris part, en dehors de cette Chambre, avec tous ceux qui ont cette cause à cœur, il n'a pas manqué à chaque session de présenter d'une manière constitutionnelle et raisonnable cette proposition qui intéresse au dernier point les électeurs de son comté, et de plusieurs autres comtés, non seulement dans le voisinage de Montréal ou de Toronto, mais je puis dire dans le voisinage de presque toutes les grandes villes du Dominion.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Holmes), nous a lu une espèce de certificat qui nous donne la clef, probablement, de l'opposition que l'on fait continuellement en cette Chambre, à une politique qui, il me semble, se recommande à l'attention du gouvernement. Il nous a lu un document qui émane de quelques individus, fort respectables, sans doute,—je veux parler des commerçants de légumes de provenance américaine, et nous avons de ces commerçants à Montréal—qui font des profits énormes pendant que nos cultivateurs souffrent d'une concurrence injuste,—pour établir que nous ne pouvions pas produire ces légumes pendant l'hiver.

Mon honorable ami, le député de Labelle (M. Bourassa), a aussi adressé la parole ce soir. Il a commencé par nous dire qu'il n'avait pas étudié la question. Nous devons, par conséquent, excuser l'ignorance qu'il a déployée sur la question des jardiniers. Il est possible que, dans le comté de Labelle,—comté qui n'est pas dans le voisinage d'un grand centre comme Montréal—le besoin de protection que préconise mon honorable ami de Laval ne s'est pas fait sentir d'une façon aussi pressante. Cependant, Labelle a des moyens de communications assez faciles avec Montréal et est assez près d'Ottawa où il se vend beaucoup de légumes américains. De sorte que, avec un peu de réflexion et d'étude, mon honorable ami se convaincrait facilement que son comté même pourrait bénéficier de la politique essentiellement nationale que cette motion comporte.



L'honorable député nous a dit de plus que les produits américains nous arrivaient à une époque où il était impossible de trouver sur nos marchés les produits canadiens. Mais, mon honorable ami n'a donc pas suivi la controverse qui s'est faite pendant des semaines, dans les journaux de Montréal, et d'où il est résulté clairement, par le témoignage non d'avocats ou d'hommes de profession, mais par le témoignage de jardiniers et d'agronomes, que la production des légumes américains, à un certain moment du printemps est simultanée à la nôtre, et, par conséquent, nuisible à nos légumes ?

Mon honorable ami de Labelle n'a donc pas accompagné deux ou trois délégations qui sont venues discuter, avec le ministre des Finances, cette question importante, où il a été clairement démontré au ministre et à quelques-uns de ses collègues, par des hommes compétents représentant l'Association des jardiniers d'Ontario et de Québec, que cette théorie, qu'avance à la légère, je dois le dire, l'honorable député de Labelle, est mal fondée. Il a été établi que nous cultivons les primeurs avec succès et que cette concurrence américaine nous fait un dommage considérable.

M. l'Orateur, dans un rayon de vingt-cinq milles de la ville de Montréal—je ne veux pas parler de la ville de Toronto, parce qu'il y a dans cette Chambre plusieurs députés qui sont au fait de la situation dans cette ville—mais, dans un rayon de 25 milles autour de Montréal, cette politique intéresse une foule de jardiniers-maraîchers. Elle aide les cultivateurs de grains de la grande culture à se refaire avec les produits du jardinage. Cette politique intéresse aussi le comté de Laprairie et le comté de Napierville, si dignement représentés ici par mon honorable ami (M. Monet). Elle intéresse le comté de Verchères ; elle intéresse le comté de l'Assomption, bien qu'il soit un peu éloigné de Montréal, mais je suis certain que mon honorable ami qui représente ce comté se réjouira si le gouvernement veut bien enfin adopter une politique sage sur cette question.

Les comtés unis de Chambly-Verchères et le comté de Terrebonne sont aussi grandement intéressés. Aujourd'hui, le comté de Terrebonne possède des communications faciles avec la ville de Montréal, et j'ai entendu dire dans ce comté, l'hiver dernier, que si l'on protégeait l'industrie des jardiniers, on serait en mesure de pourvoir à la grande consommation de légumes qui se fait à Montréal. Le comté de Vaudreuil, voisin de celui que j'ai l'honneur de représenter, est aussi intéressé, de même que celui d'Hochelaga, si

dignement représenté par mon honorable ami (M. Madore) que je vois en ce moment à son siège. Le comté d'Hochelaga occupe un très haut rang dans cette culture et fournit au marché de Montréal une grande quantité de ces primeurs au sujet desquelles les jardiniers-maraîchers réclament du gouvernement, non pas plus, mais autant de protection qu'il en accorde aux autres industries. Nous avons, l'an dernier, entendu parler de la protection qu'il fallait accorder aux cultivateurs, nous avons entendu beaucoup parler de ce sujet par mes honorables amis qui siègent à votre droite, M. l'Orateur; or, voici une proposition essentiellement dans l'intérêt du cultivateur, voici, par conséquent, une occasion éminemment favorable de protéger les cultivateurs; nous allons donc voir qui sont leurs amis. Les maraîchers de ce pays sont ceux qui font de la culture intensive, culture si négligée jusqu'à présent. Mais aujourd'hui, grâce à de distingués agronomes, cette culture a reçu, surtout dans la province de Québec, plus particulièrement dans la région de Montréal et de la part des anciens descendants des pionniers de ce pays, un remarquable développement. Je n'ai pas mentionné tout à l'heure le comté de Laval, et pour une bonne raison, c'est que mon honorable ami (M. Léonard) a, ce soir, très bien pris la défense de ce comté. Mais Laval qui s'étend jusque sur l'île de Montréal, dont il occupe une échancrure, est intéressé au plus haut degré dans cette question. Le comté de Jacques-Cartier, qui m'a fait l'honneur de me confier son mandat, n'a jamais cessé, depuis que je suis membre de cette Chambre, de réclamer cette protection qui lui est si nécessaire et si essentielle. Mon honorable ami, le député de Laval, a parlé du développement de cette industrie; il a dit que, dans son comté, cette culture était pratiquée d'une manière tres considérable. Je puis dire sans exagération que le capital engagé dans la culture des primeurs atteint au moins $150,000 dans mon comté. Nous avons prouvé tout cela de façon convaincante aux membres du gouvernement, et, entre autres, à l'honorable ministre des Finances, quand nous sommes venus avec la délégation réunie des jardiniers d'Ontario et de Québec représentant les intérêts de cette classe des jardiners si importante et si digne de notre sollicitude.

M. l'Orateur, si l'envie vous en prend quelqu'un de ces jours, vous pourriez venir faire visite à la Côte des Neiges, à Notre-Dame de Grâce et à d'autres importantes paroisses du voisinage de Montréal, et je vous surprendrai, j'en suis certain, en vous montrant ce que nos jardiniers ont exécuté en fait de couches chaudes pour donner, dans les mois de mars et d'avril, à la ville de Montréal, les produits nécessaires à sa consommation et, pour m'exprimer dans le langage dont s'est servi M. Légaré, tout ce qu'il faut à cette ville en abondance, et à des prix raisonnables. Vous-même, M. l'Orateur, s'il vous était possible de voter sur cette motion, vous seriez le premier à le faire, car le comté de Rouville n'est pas si éloigné de Montréal qu'il ne pourrait pas profiter, lui aussi, de cette protection, Il se fait dans ce comté beaucoup de culture intensive de primeurs, et je crois que, si on adoptait une politique de protection en faveur de cette industrie, le comté de Rouville qui n'est qu'à une heure de Montréal, saurait bien en profiter.

Nous avons eu deux délégations importantes auprès du gouvernement qui ont présenté les pétitions dont a parlé l'honorable député de Laval. Ces deux délégations, composées de jardiniers d'Ontario et de Québec qui, chose étrange et digne de remarque, sans pouvoir se comprendre parce qu'elles ne parlaient pas le même langage, sont tombées d'accord sur le remède à apporter à la situation et sont tombées d'accord sur le montant des droits qu'il fallait imposer. Elles sont tombées d'accord sur les réponses aux questions qui leur furent posées par les ministres. Deux fois donc, ces messieurs ont fait leurs représentations au gouvernement, et à chaque occasion, le gouvernement a promis de prendre leurs demandes en sérieuse considération.

Après deux années d'attente, n'est-il pas bien raisonnable, M. l'Orateur, que mon honorable ami de Laval, qui s'intéresse tant à cette question, prenne le moyen simple et constitutionnel qu'il adopte ce soir, afin d'obtenir de cette Chambre une expression d'opinion qui pourra guider le gouvernement dans toute action qu'il jugera à propos de prendre sur cette politique qui nous intéresse si vivement ?

Cette catégorie de citoyens, les maraîchers paie des droits sur tout ce dont ils se servent dans l'exercice de leur métier : les instruments d'agricultutre, les harnais, les voitures, les habits mêmes qu'ils endossent pour faire cette culture sont taxés par le gouvernement. Pourquoi ce dernier n'accorderait-il pas des mesures de protection sur les produits que leur travail pénible extrait du sol ?

L'honorable député de Labelle nous a dit que nous payions des droits sur les légumes américains, alors que nous ne pouvions pas en produire. Mon honorable ami oublie un point important, c'est que, même si cela était vrai,—et le contraire a été prouvé,—même si cela était vrai, nous devrions, par respect de nous-mêmes et pour notre profit, user de représailles contre les Américains ; ne pas permettre qu'ils nous imposent des droits exorbitants, alors que nous ne leur en imposons pas.

Si mon honorable ami avait étudié cette question il saurait parfaitement qu'autrefois, avant l'imposition du tarif américain, nous exportions aux Etats-Unis, pendant l'automne et l'hiver, des choux, du céleri et nombre d'autres légumes qu'aujourd'hui nous ne pouvons pas leur vendre parce que

les Américains les ont frappés d'un droit prohibitif.

C'est de ce grief que nous demandons le redressement en taxant les produits américains comme nos voisins taxent les produits canadiens. C'est de cette manière, c'est-à-dire en tenant la tête haute en face de nos voisins qui veulent exclure notre commerce chez eux, que nous obtiendrons le redressement de ce grief. A ce point, de vue encore, la motion qui est devant nous est éminemment sage.

Cette question n'est pas une question politique. On dira peut-être que sous d'autres gouvernements la taxe est restée la même. C'est possible, comme il y a d'autres choses possibles qui ont eu lieu sous d'autres gouvernements, mais qui n'auraient pas dû avoir lieu, sans quoi ces gouvernements seraient peut-être restés au pouvoir et n'auraient pas subi le sort de tous gouvernements qui dépérissent et meurent en faisant mal. Le grief dont j'ai parlé est constant. Au printemps et jusqu'au 15 juillet, nos jardiniers sont privés d'un profit raisonnable qui leur serait assuré par un tarif juste et équitable.

Lorsque la délégation des jardiniers d'Ontario et de Québec a soumis ses vues au gouvernement, on lui a posé la question suivante : Voulez-vous élever le prix des légumes que nous achetons sur les marchés de nos villes ? A cette demande, que fut-il répondu ? Le président de l'Association des jardiniers de la province de Québec, M. Légaré,—et son témoignage est digne de considération,—s'est empressé de déclarer : Donnez-nous une protection raisonnable et nous garantissons que les produits que nous offrirons en vente ne seront pas plus chers que ceux qui nous font aujourd'hui concurrence.

Pendant que mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) parlait, le député de Laval lui a posé une question au sujet de laquelle je crois de mon devoir de dire un mot. Au cas où on ne voudrait pas accorder une protection absolue et s'étendant à toutes les époques de l'année, il a été, à deux reprises, suggéré au gouvernement par les délégations qui sont venues à Ottawa, d'établir au moins une échelle proportionnelle de droits, ce que l'on appelle en anglais " sliding scale ". C'était éminemment sage, et l'honorable ministre des Finances se rappelle sans doute que cette question fut alors discutée. Cette proposition est praticable, et je crois que l'on peut appliquer une échelle de droits proportionnels de telle façon qu'elle offrira une protection suffisante à nos jardiniers. Au dire de la délégation, il n'y a aucun doute que cette solution est praticable. Je crois qu'il est possible d'abaisser les droits pendant les mois de novembre, décembre et janvier, puis de les relever au montant prévu au printemps, dès que la production recommence, c'est-à-dire à l'époque où ces droits protecteurs seraient avantageux aux producteurs. Ce régime peut être appliqué ici comme ailleurs. Au printemps, nos jardiniers peuvent produire abondamment et à des prix raisonnables les légumes dont nous avons besoin, mais il n'est pas juste de les livrer sans défense à la concurrence du travail des Noirs et des Chinois qui font de la culture dans la Caroline et dans la Virginie.



M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) : M. l'Orateur, l'honorable ministre des Finances, appuyé par l'honorable ministre de l'Agriculture, a proposé, il y a quelques instants, que la Chambre se forme en comité des subsides, et l'honorable député de Laval, appuyé par l'honorable député de Jacques-Cartier, a proposé en amendement :

Que tous les mots après que soient retranchés et remplacés par les suivants : Il est grandement dans l'intérêt des jardiniers-maraîchers et des cultivateurs que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer aux cultivateurs canadiens une protection efficace contre la concurrence étrangère.

J'ai eu l'avantage d'entendre les remarques de l'honorable député de Laval (M. Léonard), et je dois immédiatement déclarer que je n'ai pu bien saisir que la dernière partie de son argumentation. J'ai aussi eu l'avantage d'entendre le discours purement politique,—si je puis me permettre de le qualifier ainsi—de l'honorable député de Jacques-Cartier qui vient justement de reprendre son siège. Quoi qu'il ait dit; je n'ai pas l'intention de répondre au mérite même des remarques de celui qui, dans la province de Québec, est reconnu comme chef du parti de la gauche pour cette province. Je n'ai pas les connaissances requises pour pouvoir répondre avec avantage aux remarques qu'il a faites, cependant, j'ai rencontré ce monsieur à des assemblées publiques dans différents comtés agricoles de la province de Québec, qu'il vient de mentionner : Hochelaga, Laval, Chambly-Verchères et Terrebonne. Et, je dois ajouter que je l'ai aussi rencontré en février dernier à Saint-Eustache, dans le comté des Deux-Montagnes, ainsi qu'à Sainte-Scholastique, le chef-lieu du district de Terrebonne. Il a prétendu alors que le plus grand comté agricole de la province était le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, et que l'on m'a contesté envers et contre tous. Eh bien, M. l'Orateur, l'honorable deputé a oublié ce soir de mentionner Deux-Montagnes comme un comté agricole, aussi j'espère que les électeurs de ce comté s'en souviendront. D'après lui, Deux-Montagnes n'est pas un comté agricole. Dans la province de Québec, il n'y a que Hochelaga, Terrebonne, Laval, ce dernier comté représenté ici par le promoteur de cette motion.

M. MONK : Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que je savais qu'il était ici pour le représenter.

M. ETHIER : Mon honorable ami savait parfaitement que les autres députés étaient

ici. Il savait que le député de Terrebonne était à son siège. Pourquoi a-t-il ignoré Deux-Montagnes ? C'est parce qu'il sait que ce comté s'est prononcé, d'abord en 1900 et ensuite dans l'élection partielle de février dernier, contre la politique qui est aujourd'hui prônée par l'honorable député de Laval et lui-même. De même qu'ils ont su, lors du vote sur une motion semblable, le 28 avril 1902, que cette Chambre s'était prononcée contre cette proposition à une majorité de 38.

La Chambre se rappelle, sans doute, que le 28 avril 1902, au cours de la dernière session——

M. LEONARD : L'honorable député peut-il dire que le comté des Deux-Montagnes s'est prononcé contre mon amendement lors de l'élection de 1902 ? L'honorable député des Deux-Montagnes n'a pas voté sur cette motion.

M. ETHIER : L'honorable député de Laval demande si le député des Deux-Montagnes s'est prononcé contre son amendement lors de l'election de 1903. Mon honorable ami doit savoir que lors de l'élection partielle (en 1903 et non en 1902) je n'avais pas l'honneur de représenter le comté des Deux-Montagnes et que j'avais remis mon mandat.

M. LEONARD : Le 28 avril vous étiez député des Deux-Montagnes et vous n'avez pas voté.

M. ETHIER : J'aurais certainement voté contre, et si je ne l'ai pas fait, c'est parce que j'étais absent. Si le député des Deux-Montagnes avait été présent, il aurait grossi la majorité de 38 qui a été enregistrée contre la motion du député de Laval, motion qui nous vient de nouveau après avoir subi bien des transformations. Si le député de Laval voulait prendre l'intérêt des cultivateurs de son comté, il ne l'aurait pas modifiée comme il l'a fait. Je suppose qu'il a craint pour la résolution qu'il avait fait inscrire à l'ordre du jour le sort qu'a eu celle qu'il a proposée l'an dernier, c'est-à-dire, de la voir rejetée par une majorité de 38 ou plus. L'honorable député de Laval a fait inscrire à l'ordre du jour, cette année, une résolution qui y est restée au delà de trois mois, et comme on m'a reproché mon absence de la Chambre pendant mon élection, je demanderai au député de Laval pourquoi il n'a pas soumis sa résolution, bien qu'elle ait été appelée quinze ou vingt fois par vous, M. l'Orateur, et pourquoi il a fini par la retirer complètement. Si cet honorable député avait voulu réellement travailler dans l'intérêt des cultivateurs, il n'aurait pas retiré sa résolution comme il l'a fait.

M. LEONARD : En réponse à l'honorable député, je lui dirai que j'ai retiré la résolution que j'avais fait inscrire à l'ordre du jour, parce que je voulais que la Chambre se prononce directement sur le fond même de cette résolution, et empêcher le gouvernement ainsi que ses amis de prendre un faux-fuyant en proposant l'ajournement du débat, comme cela a été fait l'an dernier. L'honorable député des Deux-Montagnes ne peut manquer de voter en faveur de mon amendement s'il veut exprimer l'opinion de ses fidèles et intelligents électeurs.

M. ETHIER : Les fidèles et intelligents électeurs des Deux-Montagnes ont rendu leur verdict dans l'élection partielle de février dernier, vous le savez bien.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député qu'il doit s'adresser à la Chambre et non pas à l'un de ses collègues.

M. LEONARD : Le député des Deux-Montagnes se croyait à Sainte-Scholastique.

M. ETHIER : Et le député de Laval se croit à Sainte-Rose.

Je disais donc, M. l'Orateur, que le député de Laval avait, sans raison, retiré sa résolution après avoir fait encourir au gouvernement et au pays les frais d'impression de cette même résolution restée pendant deux mois sur l'ordre du jour. Aujourd'hui, il la soumet sous forme de motion de non confiance, lorsque la Chambre est appelée à sieger en comité des subsides.

M. MONK : Que l'honorable député discute donc le mérite de cette résolution, puisqu'il l'a devant lui.

M. ETHIER : Mes remarques piquent l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), comme il a été piqué lors de l'élection de Valleyfield. J'ai dit, au commencement de mes observations, que je n'avais pas l'intention de lui répondre. J'ai simplement voulu attirer l'attention de cette honorable Chambre, sur la gravité et la solennité avec lesquelles il nous rappellent les élections de Valleyfield, alors qu'il luttait contre celui qui, aujourd'hui, semble végéter avec lui dans les rangs de l'opposition et qui lors de la motion du 28 avril 1902 le flagellait comme il le fallait.

M. MONK : Vous n'êtes pas pour les végétaux ?

M. ETHIER : L'honorable député de Jacques-Cartier se rappelle que celui qu'il louange aujourd'hui dans tout le pays l'a flagellé alors, et je vais citer ses paroles. En réponse à l'honorable député de Laval, l'honorable M. Tarte prononçait les paroles suivantes que je trouve à la page 3661 du " Hansard ":

> Il est bon de se rappeler que le tarif actuel est le même que celui qui existait autrefois.

M. LEONARD : Qui est bon ? le ministre ou le tarif ?

M. ETHIER : Dans ce temps-là, le tarif n'était pas bon et le ministre non plus. Aujourd'hui, l'ex-ministre est bon, mais le tarif ne l'est pas.

En second lieu, il ne faut pas perdre de vue le fait que les articles sur lesquels on demande l'imposition de droits additionnels sont des articles que nous ne produisons pas en toutes saisons de l'année.

L'ex-ministre avait raison dans ce temps-là. Je ne sais pas s'il dirait la même chose aujourd'hui, s'il était dans cette Chambre. Dans tous les cas, ses observations étaient justes dans le temps, de même que les nôtres le sont aujourd'hui. A croire l'honorable député on serait tenté de penser que tous les légumes que nous récoltons ne sont produits que par les comtés qu'il a mentionnés, c'est-à-dire: Hochelaga, Laval, Chambly-Verchères et Terrebonne. Il n'y aurait donc que quatre comtés dans tout le Dominion qui produiraient ces légumes, et le comté de Jacques-Cartier en est exclu.

M. MONK : Vous oubliez deux comtés, Labelle et Jacques-Cartier, je proteste contre votre oubli.

M. ETHIER : Les honorable députés de Jacques-Cartier et de Laval savent parfaitement que les observations de l'honorable député de Labelle rendent justice aux maraîchers des comtés qu'ils ont mentionnés.

L'honorable député de Jacques-Cartier a dit que des délégations s'étaient rendues auprès du ministre des Finances. En disant ceci, l'honorable député sait parfaitement qu'il ne dit pas la vérité. J'affirme que l'honorable député ne dit pas toute la vérité. Il ne dit pas que des délégations organisées par lui et composées de plusieurs jardiniers et entre autres d'un M. Desrosiers, l'un des plus grands jardiniers du district de Montréal, et dont j'ai fait partie, se sont rendues auprès du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier) et qu'elles ont reçu une réponse dont elles se sont déclarées très satisfaites.

M. MONK : M. l'Orateur, je dois protester contre le langage de l'honorable député. Mon honorable ami affirme que je ne dis pas la vérité. J'en appelle au ministre des Finances, si nous n'avons pas eu une conférence, très longue, l'année dernière, sur ce sujet avec lui. Je parle des deux délégations. Nous avons eu une première délégation auprès du ministre du Revenu de l'intérieur, et ensuite une autre chez le ministre des Finances et le directeur général des Postes. Si mon honorable ami n'était pas là, il n'a pas droit de tenir ce langage, et je demande votre protection.

M. ETHIER : Si je me rappelle bien, je n'ai pas nié à mon honorable ami le droit de dire qu'il avait eu des entrevues avec le ministre des Finances; mais j'ai dit qu'avant ces entrevues, il y en avait eu deux autres avec le ministre du Revenu de l'intérieur auxquelles j'avais en l'honneur de participer, et nous étions accompagnés de M. Desrosiers, de la Côte des Neiges.

M. MONK : Je soulève une question de règlement. Il y a un an que nous avons eu la conférence dont parle mon honorable ami, et c'est ensuite que nous avons eu l'autre avec le ministre des Finances. L'honorable député doit avoir assez de bon sens pour savoir que les choses se sont passées ainsi.

M. ETHIER : Tant mieux. Que ce soit ensuite ou précédemment que les conférences dont parle l'honorable député aient eu lieu, j'accepte l'explication que l'honorable député vient de nous donner, mais dans son discours il a omis de mentionner des délégations qui se sont rendues auprès du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier.)

Comme je l'ai dit au commencement, je n'ai pas l'intention de discuter le fonds même des remarques faites par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), ni celles de l'honorable député de Laval (M. Léonard). Pour moi il est évident que les légumes produits par nos cultivateurs ne souffrent pas de la concurrence des jardiniers américains. Je crois donc que la position prise par l'honorable député de Labelle est juste de même que j'approuve la conduite de l'honorable ministre des Finances. Cette attitude est parfaitement légitime et équitable. Je dirai donc en terminant à l'honorable député de Jacques-Cartier, que nous sommes satisfaits de la politique du gouvernement sur cette question et qu'en conséquence je voterai contre l'amendement de l'honorable député de Laval.

M. HENDERSON : Je regrette de ne pouvoir donner la réplique à l'honorable préopinant (M. Ethier), vu qu'il m'est impossible de suivre le débat quand il se fait en français. Je ne doute point que l'honorable député ait réussi, dans son idée, à démontrer que les jardiniers maraîchers dans le voisinage de Montréal n'ont pas besoin de plus ample protection. La question soulevée par le député de Laval (M. Léonard) intéresse sans doute vivement ses commettants, de même qu'elle intéresse les électeurs de mon comté et nombre d'autres citoyens de la province d'Ontario. Au cours de la session actuelle, une nombreuse députation, présentée par le député d'York-ouest (M. Campbell) a eu une entrevue avec le ministre des Finances et le directeur général des Postes, au sujet de cette question, et mon honorable collègue (M. Campbell) a alors affirmé que, dans le voisinage de Toronto, au delà de 4,000 personnes se livrent à cette industrie. Si je fais erreur sur le chiffre de cette population, libre à mon collègue d'apporter la rectification voulue.

Voilà, certes, une statistique qui m'a vivement impressionné et me fait comprendre toute l'importance de cette industrie pour la ville de Toronto et la contrée avoisinante. Une industrie qui occupe une population aussi nombreuse doit s'imposer aux plus vives préoccupations du cabinet et du parlement, et il importe d'assurer à cette population la haute main sur ce marché, afin qu'elle puisse retirer un rendement remunérateur de labeur et des capitaux engagés

dans cette industrie, ainsi que dans l'achat de terrains dont le prix est fort élevé à Toronto et autour de cette ville. Ce que je dis ici s'applique également à Montréal et autres grandes villes du Canada. Mon honorable collègue semble avoir fait une étude approfondie de cette question. De fait, lorsqu'il a brigué les suffrages populaires dans le comté d'York-ouest, le principal article de son programme a été le relèvement des droits protecteurs de l'industrie maraichère à Toronto et aux alentours. Ses affirmations sur cette question portent donc le cachet d'une mûre délibération et de la plus parfaite exactitude. Lorsqu'il présenta aux ministres la députation en question, il affirma que le prix plus élevé que les consommateurs auraient à payer pour leurs légumes, par suite du relèvement des droits de douane, se résumerait à peu de chose, à cinq ou dix cents pour chaque famille, par semaine, et que ce serait une bagatelle, relativement aux grands avantages résultant de la protection accordée à cette industrie et du rendement rémunérateur que toute cette population retirerait de son exploitation. On a encore formulé, ce soir, l'objection banale contre le relèvement des droits sur les légumes, et cette objection, je le dis à regret, le ministre des Finances ne manque guère l'occasion de la formuler dès qu'il s'agit de la réforme du tarif dans le sens protecteur : on prétend que le relèvement des droits ferait renchérir les articles de la consommation. Mon honorable collègue (M. Campbell) a réduit cette objection à sa juste valeur. Du fait que le ministre des Finances remanierait son tarif de façon à stimuler et à protéger nos industries nationales, il ne s'ensuit pas que ce relèvement de droits sur les légumes dût provoquer celui du prix payé par chaque famille pour ces articles de consommation. Le ministre des Finances pourrait facilement relever d'une façon sensible les droits sur les légumes, quand bien même il en résulterait un renchérissement de ces articles pour le consommateur, pourvû qu'il dégrevât certains articles qu'il nous est impossible de produire au pays, comme les raisins de Corinthe, les figues et autres fruits secs. Il nous est impossible de produire ces fruits secs au Canada, et tout impôt dont on les frappe ne tend qu'à grossir les recettes de la douane et non pas à stimuler et à protéger l'industrie.

Que le ministre des Finances dégrève donc ces articles en tout ou en partie, ce qui permettrait à nos familles de se les procurer moins chèrement, et en même temps qu'il relève les droits sur les légumes, afin de donner aux exploitants de l'industrie maraîchère un marché plus vaste et les mettre en mesure de gagner leur vie, sans que ce relèvement de droits fasse renchérir les articles de consommation.

La totalité des droits perçus sur les légumes, à l'exclusion des pommes de terre, s'est élevée à $86,074, tandis que celle des droits acquittés sur les pruneaux, les raisins secs et autres fruits secs a atteint le chiffre de $304,640. Une légère réduction des droits sur les fruits secs compenserait facilement le relèvement des droits sur les légumes. Cela s'applique également aux menus fruits. Je ne sais si mon honorable collègue (M. Léonard) qui a parlé en français, a inclus les menus fruits dans sa proposition. A mon avis, il importerait de relever les droits sur les framboises, les fraises et les groseilles qui se cultivent dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Ce relèvement des droits ne causerait pas de préjudice aux consommateurs, pourvu qu'on dégrevât les sucres. On stimulerait ainsi une industrie qui emploie une forte population agricole, et en abaissant les droits dont sont frappés les sucres de provenance allemande, on ne causerait de tort à personne. On nous a dit que les Américains tiennent à accaparer notre marché pour l'écoulement de leurs menus fruits ; mais comme ils n'achètent point les nôtres, nous ne gagnerions rien à l'échange. Quant aux droits imposés sur les légumes, aux Etats-Unis, relativement aux droits acquittés par les légumes importés au Canada, je crois que nous pourrions relever nos droits au niveau de ceux du tarif des Etats-Unis Citons un exemple, qui fera voir l'injustice dont souffrent nos marchandises. Dans la concurrence avec nos voisins, nous ne luttons pas à armes égales, car les droits de 25 pour 100 imposés par notre tarif sont trop insuffisants, surtout quand il s'agit d'articles de consommation de bas prix. On ne saurait dire que ces droits gonflent de beaucoup les recettes, tandis que, d'autre part, le tarif des Etats-Unis est prohibitif. Les choux qu'on paie 3 cents pièce, acquittent aux Etats-Unis virtuellement un droit de 100 pour 100, et au Canada, le droit n'est que de 25 pour 100. Pourquoi n'userions-nous pas de représailles envers les Etats-Unis ? Si nos voisins veulent nous faire concurrence sur notre marché, qu'ils nous traitent avec justice. S'ils tiennent à venir nous vendre leurs primeurs, de bon printemps, avant que nos légumes soient arrivés à maturité, ils devraient, à coup sûr, nous faciliter l'accès à leur marché, le reste de l'année. L'inégalité des deux tarifs est frappante et le ministre des Finances aurait parfaitement droit d'accéder à la demande du député de Laval (M. Léonard), en accordant plus ample protection aux maraîchers de Montréal, de Toronto et des contrées avoisinantes, de façon à rendre plus rémunératrice la culture des légumes et des fruits à la nombreuse population qui se livre à l'exploitation de cette industrie. Si le ministre décide de venir au secours de cette population, j'en suis convaincu, il le pourra faire sans trop grever le pays de taxes ; car, tout en relevant les droits sur les articles qu'il nous est possible de produire, il pourrait dégrever en partie ceux que nous pouvons produire, et maintenir ainsi l'équilibre fiscal. Je l'espère, il ne fera pas la sourde oreille à notre appel et

viendra au secours de cette brave et industrieuse population.

M. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : M. l'Orateur, je me permettrai de faire une observation à l'honorable député de Jacques-Cartier. Il nous a informé d'abord que l'honorable député de Laval, en présentant cet amendement, remplissait une promesse faite à ses électeurs, dans le cours de son élection. L'honorable député a oublié, sans doute, qu'il y avait en même temps une élection dans la division Saint-Jacques de Montréal. Les comtés sont presque voisins, et dans la division Saint-Jacques il n'a été nullement question des produits maraîchers, tandis que dans le comté de Laval on ne voulait pas entendre parler d'autre chose. C'est que cette question, en effet, ne concerne pas seulement les maraîchers. Et je doute fort que la majorité des électeurs même du comté de Laval, soient intéressés dans la culture maraîchère. En outre, je crois que l'honorable député de Laval a failli d'établir que la condition des maraîchers soit aussi désespérée qu'il l'a prétendu.

J'ai toujours été d'opinion que cette classe de cultivateurs, des alentours de Montréal, était la plus prospère. Je crois que ce sont les jardiniers de Montréal qui se sont le plus enrichis depuis plusieurs années. Ont-ils bonne grâce, avec un tarif de 25 pour 100 sur leurs produits, de venir devant le parlement demander une augmentation des droits alors qu'ils occupent une position économique exceptionnelle. Ont-ils bonne grâce de venir nous demander une élévation de tarif à 30 pour 100 ? La protection leur a permis de s'enrichir et je crois qu'il faudrait au moins qu'ils établissent que leur position n'est pas convenable.

Quand je vais sur le marché de Montréal et que je suis obligé de payer 25 centins pour trois petites tomates qui tiennent dans ma main, je me demande si cela n'est pas suffisant ?

M. MONK : Ce sont des tomates américaines.

M. DEMERS : Ce sont des tomates américaines, parce qu'il n'y en a pas de canadiennes à vendre à cette saison-là de l'année. Il en est de même pour les concombres. Il est vrai que ce sont des concombres américains, mais les jardiniers canadiens ne peuvent les produire à cette saison.

Bien que nous soyons situés au delà de la zone mentionnée par l'honorable député de Jacques-Cartier, soit 25 milles, si on pouvait démontrer à nos cultivateurs de Saint-Jean et Iberville qu'ils peuvent produire ces produits et en obtenir un tel prix, je suis convaincu qu'ils ne tarderaient pas de se livrer à cette culture.

Si les producteurs américains inondaient notre marché et vendaient leurs produits à des prix insignifiants, l'honorable député serait bienvenu à réclamer une mesure de protection, en disant que les cultivateurs canadiens ne peuvent soutenir la concurrence, parce que les prix ne sont pas assez rémunérateurs. La prospérité dont jouissent les jardiniers des environs de Montréal est assez manifeste pour qu'ils n'aient pas, il me semble, raison de se plaindre des prix du marché.

Pour ces motifs, je ne puis appuyer la proposition en amendement de l'honorable député de Laval (M. Léonard).

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : J'ai déja signalé à la Chambre les avantages et les inconvénients que présente cette manière de traiter les questions de tarif—sur motion en amendement à la motion ordinaire du gouvernement pour que la Chambre se forme en comité des subsides. Ce mode est avantageux en ce qu'il permet aux motionnaires d'obtenir directement le vote qu'ils désirent, et sur ce point je n'ai rien à redire. Mais il a cet inconvénient qu'il empêche de discuter librement et ouvertement la question comme la députation le désire d'ordinaire.

Le 3 avril dernier, l'honorable député de Laval a donné avis d'une motion à peu près comme celle qu'il a présentée aujourd'hui. S'il l'avait soumise à la considération de la Chambre dans ce temps-là, on aurait pu traiter comme question libre la question qu'elle renfermait, car elle n'était pas faite sous forme de motion de défiance. Mais mon honorable ami—en agissant ainsi il avait son but, et c'était d'ailleurs à lui de juger quelle méthode adopter, je n'en disconviens pas—a, de propos délibéré, laissé passer cinq ou six semaines sans présenter cette motion-là. Enfin, il y a renoncé et il en présente maintenant une autre,—de fait, c'est la même—mais il lui donne la forme sous laquelle elle est le plus susceptible de n'être point agréée par le gouvernement ni par les députés qui ont la bienveillance de lui donner leur appui. L'honorable député ne saurait s'attendre que sa motion soit votée, ni même qu'elle rallie plusieurs voix. En choisissant ce mode et en donnant cette forme-là à sa motion, il a fait précisément tout ce qu'il pouvait pour déterminer les députés ministériels à y être hostiles. La question soulevée par l'honorable député n'est pas nouvelle, elle a fait le sujet d'un débat général l'année dernière et cette année encore. Quoi que l'on puisse dire des mérites de la motion, si elle est soumise parce que l'on croit à une revision générale ou tout au moins considérable du tarif, elle cesse d'avoir aucun mérite si elle tend à établir une distinction en faveur d'une classe spéciale de produits importés. Si nous étions à nous occuper de différents item du tarif, en en faisant une revision générale ou considérable, les remarques de l'honorable député pourraient être prises en plus sérieuse considération que nous pouvons le faire actuellement. Il a aussi fait allusion au fait que mon honorable ami de York-ouest (M. Campbell) m'a présenté une nombreuse députation au commencement de la session,

qui m'a demandé d'augmenter les droits sur les légumes. Je dois dire en toute justice pour mon honorable ami de York-ouest que si nous n'avons pas apporté le changement demandé, il n'en est pas responsable, car il a déployé beaucoup de zèle pour nous en faire comprendre l'importance tant par l'entremise de la délégation qu'autrement. Mais comme nous ne nous occupons pas dans le moment d'apporter des modifications au tarif, nous avons cru qu'il n'existait aucune raison particulière pouvant nous justifier de faire de cette branche spéciale de l'industrie l'objet d'une législation particulière. Je crois pouvoir ajouter que cette branche de l'industrie, toute importante qu'elle est, ne souffre pas dans des proportions bien considérables. Je n'irai pas, cependant, jusqu'à dire que les prétentions de l'honorable député ne sont pas fondées, car dans toutes ces questions il y a du pour et du contre ; mais ceux des membres de cette Chambre qui vivent dans les grandes villes et qui ont le plaisir de voir les jardiniers se rendre au marché, admettent avec moi que ceux d'entre eux qui demeurent près des centres populeux constituent probablement la classe la plus prospère des cultivateurs canadiens. Ils jouissent d'avantages et d'occasions dont est privée la majorité de ceux qui demeurent dans les districts ruraux ; et je sais par expérience que le maraîcher qui habite les environs d'une grande ville est, règle générale, un citoyen prospère et bien établi. C'est là une des raisons qui nous empêche d'accorder une attention plus particulière à cette classe de la population.

L'honorable député (M. Henderson) a fait allusion au chiffre peu élevé des droits perçus sur les légumes. Et il a eu raison, Pourquoi les droits perçus de ce chef constituent-ils une somme aussi peu élevée ? Tout simplement parce que les importations sont relativement peu considérables. Ces produits n'entrent au pays qu'à certaines saisons de l'année, alors que nos agriculteurs ne peuvent les produire. S'il existe des saisons durant lesquelles des populations habitant certaines régions qui bénéficient d'un climat plus chaud que le nôtre, peuvent produire ces choses grâce à leur situation particulière ou à des circonstances plus favorables que celles dont nous jouissons, il ne s'ensuit pas que nous soyons tenus d'essayer de fermer complètement l'entrée de notre marché à ces articles. J'ose dire que, même en augmentant les droits nous ne devrions pas les chasser complètement ; et je doute que les maraîchers retireraient un grand avantage de ce relèvement des droits. Je dirai à l'honorable député d'Halton qu'il ne commet pas la même erreur que la majorité de ses autres collègues de la gauche, quand il discute cette question, erreur qui consiste à croire que l'augmentation dans les droits n'augmente pas le fardeau des impôts. Il accepte la conclusion de son propre raisonnement et reconnaît qu'il se produira une augmentation de ce chef. Mais il prétend nous indiquer de quelle manière diminuer ce fardeau. Il nous dit : Vous serez peut-être obligés de payer plus cher pour vos légumes, mais vous pouvez contrebalancer ce résultat en achetant les figues et le raisin à des conditions plus avantageuses. Ces articles sont ordinairement considérés comme objets de luxe ; et je suis porté à croire que l'ouvrier consentira difficilement à payer plus cher pour les légumes dont il a besoin en songeant qu'il pourra se reprendre en achetant les figues et le raisin à meilleur marché.

M. HENDERSON : Si le ministre des Finances avait jamais été dans l'épicerie, il ne tiendrait pas ce langage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je conclus des paroles que l'honorable député (M. Henderson), vient de prononcer qu'il a été épicier. Mais malgré les connaissances spéciales qu'il possède, je persiste à croire que pour un client qui achète des figues ou du raisin, il y en a dix qui demandent des légumes ordinaires. Par conséquent, toute démarche tendant à augmenter le prix des légumes et à égaliser les choses en diminuant celui des figues et du raisin, n'aura pas le caractère populaire qu'il lui suppose.

Il y a un autre article sur lequel il est prêt à faire une réduction, et j'aimerais à l'entendre s'expliquer plus longuement sur ce point, car il a toujours quelque projet à proposer. Il ne manque pas de franchise. On l'entend toujours dire : Faites ceci ou cela, et si le revenu en souffre je vous enseignerai le moyen d'y remédier. Il veut donc diminuer le prix des figues et du raisin——

M. HENDERSON : Du raisin de Corinthe et du raisin ordinaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en justice pour l'ouvrier, je dois dire le raisin de Corinthe et le raisin ordinaire. Je ne voudrais pas le priver de son gâteau, même si cela était en mon pouvoir.

L'honorable député nous dit : Il y a un autre droit que vous pouvez diminuer. En nous faisant cette proposition, il tient à se venger des Américains et empêcher l'importation de certaines marchandises qu'ils nous envoient. Il voudrait diminuer les droits sur le sucre allemand. Au moment même où le pays acclame avec enthousiasme la politique fiscale du gouvernement à l'égard de l'Allemagne il vient froidement nous demander de réduire les droits sur le sucre allemand. Mais, à part le manque de logique dont il faisait preuve, à part l'ignorance qu'il affiche du sentiment populaire de ce pays, à part le peu de cas qu'il fait des intérêts de l'empire, puisqu'en agissant comme nous l'avons fait, nous avons affirmé nos droits comme partie intégrante de l'empire, à part tout cela, dis-je, il y a encore une autre question dont l'honorable député a oublié de tenir compte. Au moment même où il nous demande de réduire les droits sur le sucre allemand, des députations de sa province d'Ontario, des gens intéressés dans la fabri-

cation du sucre de betteraves, nous demandent d'augmenter les droits sur ce sucre allemand.

M. HENDERSON : Accordez-leur une prime.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis dans l'obligation de dire à mon honorable ami que ces gens là ne demandent pas seulement une prime, mais aussi une augmentation des droits, et s'ils avaient le choix sur les deux, ils préfèreraient une augmentation des droits. Ainsi, l'honorable député qui a toujours la riposte si facile, propose d'obvier à l'inconvénient d'augmenter le prix des légumes en diminuant celui des figues——

M. HENDERSON : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et au moment même où, dans l'intérêt du pays, nous sommes obligés de prendre des représailles contre l'Allemagne, il vient nous demander de diminuer les droits sur les marchandises allemandes. Au moment même où les producteurs de betteraves de sa province nous demandent d'augmenter les droits sur le sucre, l'honorable député qui se croit un ardent protectionniste, nous propose d'abaisser le tarif sur cet article. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas entreprendre une discussion générale sur le tarif. Le gouvernement a déclaré qu'il ne croit pas opportun de le reviser pendant cette session, et il n'y a pas de raison de faire une exception pour cet article en particulier.

Si nous voulions faire des comparaisons, nous pourrions trouver d'autres classes de citoyens, au Canada, dont les intérêts ont autant besoin de protection que les maraichers, qui sont loin d'être les plus à plaindre. Mais puisque l'honorable député de Laval a retiré sa motion originale qui nous aurait permis de discuter toute la question du tarif, pour la remplacer par une motion de non-confiance dans le gouvernement, il ne peut pas s'attendre à ce que les partisans du gouvernement votent avec lui. C'est pour cette raison que malgré toutes mes bonnes dispositions envers les maraichers canadiens, je suis obligé de demander le rejet de sa motion.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances éprouve de la difficulté à maintenir la discipline dans les rangs de ses partisans. Sa seule ressource, depuis quelques semaines, estde les adjurer de rejeter toutes motions sous prétexte qu'elles impliquent un manque de confiance dans le gouvernement. Cependant, il y a trois ans, l'honorable député de Hants (M. Russell) proposa une résolution au sujet d'un tarif de préférence en faveur de l'Angleterre, qui n'a pas été considérée comme une motion de non-confiance, bien qu'elle eut pour cela tout ce qu'on trouve dans celle de l'honorable député de Laval (M. Léonard).

L'honorable ministre des Finances est difficile à contenter. Si l'on présente une motion générale concernant le tarif, il la trouve trop vague et va même jusqu'à dire qu'il ne la comprend pas. Si on lui parle de protection adéquate, il ne sait pas ce que cela veut dire ; pour lui c'est une phrase qui n'a pas de sens. Mais, par exemple, il sait parfaitement ce qu'il faut entendre par protection légitime, quand c'est l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) qui emploie cette expression. Il y a quelques années, il prenait violemment à parti un gouvernement conservateur qui avait refusé, disait-il, de donner aux charbonnages de la Nouvelle-Ecosse une protection adéquate.

Il ne veut pas d'une motion générale, et alors on pourrait croire qu'il serait satisfait d'une motion spéciale, mais quand on lui en présente une, il la trouve trop spéciale, trop précise, et sous prétexte qu'elle n'atteint pas tous les articles imposables, il demande à ses partisans de la rejeter. En quoi cette motion de l'honorable député de Laval est-elle inopportune ? Je crois que c'est l'expression consacrée. Toutes ces motions concernant le tarif sont inopportunes. Si la motion est générale, on la trouve trop vague, trop indéfinie, et si elle est spéciale et précise, on la déclare inopportune.

Tous ceux qui connaissent l'histoire politique de ce pays depuis vingt-cinq ou trente ans, savent que presque toutes les motions concernant le tarif ont toujours été soumises à la Chambre sous forme d'un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Si je ne me trompe pas, c'est sous cette forme que la politique fiscale du parti conservateur et de sir John Macdonald, de 1874 à 1878, a été présentée au parlement.

Il y a, dans cette affaire, une autre chose assez curieuse. L'honorable ministre des Finances dit : Pourquoi n'avez-vous pas donné avis de cette motion en la manière ordinaire ? L'an dernier, mon honorable ami, le député de Laval avait donné avis d'une motion semblable, et on se rappelle que le ministre des Finances trouva moyen de l'esquiver en demandant d'ajourner le débat, sachant bien qu'elle ne pourrait pas revenir devant la Chambre et évitant ainsi à quelques-uns de ses amis l'ennui de voter contre la proposition.

Aujourd'hui, il demande à ses partisans de la rejeter, sous prétexte qu'elle implique un manque de confiance dans le gouvernement, et parce qu'elle est inopportun. Son attitude sur cette question ne lui fait pas honneur. Si l'honorable député de Laval avait fait inscrire sa motion sur l'ordre du jour, le ministre des Finances après un semblant de discussion aurait encore demandé l'ajournement du débat et aurait encore sorti ses amis d'embarras. Voilà ce qu'il aurait fait, et je le défie de dire le contraire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est très probable que je l'aurais fait.

M. R. L. BORDEN : Et cependant il se plaint.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me plains pas.

M. R. L. BORDEN : Alors, je ne sais pas ce que se plaindre veut dire. Disons qu'il trouve à redire, parce que l'honorable député de Laval a pris le seul moyen à sa disposition pour saisir la Chambre de cette question et obliger ses collègues à se prononcer pour ou contre.

Il est vrai que c'est une motion spécifique. Mais c'est ce que voulaient les partisans du gouvernement. On est toujours à nous reprocher de proposer des motions vagues, et de ne pas dire clairement ce que nous voulons. Aujourd'hui, nous leur présentons une motion précise, dans le genre de celles qu'ils réclament depuis des années, et ils n'en veulent pas plus que celles qui étaient plus générales.

L'honorable ministre des Finances semble croire que l'ouvrier ne peut prétendre manger des figues ou du raisin et que ces articles sont réservés pour les ministres ou autres gros bonnets. Il me permettra de lui dire que l'ouvrier de ce pays peut aspirer à se payer, de temps à autre, le luxe d'un panier de raisin de dix livres pour 25 cents, et j'ajouterai, comme me le fait remarquer l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) que ce raisin canadien, qui se vend à très bon marché, est un aliment très sain. Je ne vois pas pourquoi ces articles ne seraient pas protégés comme le demande la motion de l'honorable député de Laval.

Le ministre des Finances, qui ne veut pas que l'ouvrier aspire à manger des figues ou du raisin, semble croire qu'il a un grand besoin de primeurs, de fraises en février, et de tomates en mars. J'aimerais beaucoup à voir la table des ouvriers de ce pays recouverte de ces primeurs, mais à cette saison de l'année, elles constituent un luxe que les gens riches peuvent seuls se payer. Un droit comme celui que demande l'honorable député de Laval n'atteindrait pas la classe ouvrière, car ces articles, à cette saison de l'année, n'entrent guère dans la consommation des classes ouvrières. Les autres remarques du ministre des Finances ne demandent pas de réponse. Je répète que mon honorable ami, le député de Laval, est parfaitement justifiable d'avoir eu recours à ce moyen pour saisir la Chambre de cette question, vu la tactique employée par le ministre des Finances l'an dernier, tactique qu'il déclare vouloir suivre encore si l'occasion s'en présente. Le gouvernement n'a pas raison de se plaindre ou de prétendre que cette demande de réforme fiscale implique un manque de confiance dans le gouvernement.

M. CAMPBELL (York-ouest) : J'aurais quelques mots à dire sur la question avant que la motion soit mise aux voix. Le chef de l'opposition se plaint du ministre des Finances qui, l'an dernier, a proposé l'ajournement du débat pour empêcher qu'une motion semblable à celle-ci ne soit mise aux voix. On se rappelle que l'an dernier, l'honorable député de Laval donna avis de sa motion dès le deuxième jour de la session. De semaine en semaine et de mois en mois elle resta inscrite à l'ordre du jour, et soit que l'honorable député fût absent ou ne fût pas prêt, elle resta en suspens pendant deux mois et demi. Dans l'intervalle, le ministre des Finances avait proposé son exposé budgétaire et le gouvernement, avec l'approbation du parlement, avait fait connaître son intention de ne pas apporter de changement au tarif durant la présente session.

Aujourd'hui, l'honorable député de Laval revient à la charge, non pas dans l'espérance d'améliorer le sort des maraîchers, mais dans l'unique but de se faire de la popularité, à bon marché. L'honorable député de Peel (M. Blain) et quelques autres députés se sont plaints de la décision du gouvernement de faire ajourner le débat, l'an dernier. J'approuve cette attitude et je suis prêt à la défendre chaque fois que l'honorable député de Peel ou n'importe lequel de ses amis voudront venir la discuter avec moi. J'ai approuvé le gouvernement sur cette question, et je suis convaincu que les électeurs de York-ouest partagent mon avis. Bien plus, personne dans cette Chambre n'a déployé plus de zèle que moi en faveur des maraîchers du Canada. J'ai défendu leur cause au bon moment et par de bons moyens. Il est vrai que, jusqu'à présent, je n'ai pas obtenu grand'chose, mais il nous reste encore du temps. Ce n'est que la deuxième session que j'ai l'honneur de représenter les maraîchers dans cette Chambre, et la session n'est pas encore finie. Il nous reste du temps devant nous, et je ne désespère pas de leur faire rendre justice.

Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre des Finances, l'honorable député de Laval revient à la charge avec une motion exactement semblable à celle dont il a donné avis le 3 avril dernier. Cette motion a été appelée à mainte et mainte reprises et où était-il ? Il était toujours absent, tant que le discours sur le budget n'a pas été prononcé, alors qu'il était encore temps d'insister auprès du gouvernement dans l'intérêt de ceux dont il se fait le défenseur. Il laisse passer trois mois et, aujourd'hui, il en saisit la Chambre sans qu'il nous soit possible de proposer d'amendements ou de faire connaître nos opinions sur la question. S'il avait présenté sa motion en la matnière ordinaire, chacun d'entre nous pourrait voter comme il l'entendrait ; mais il a préféré agir autrement.

Quelles que soient nos sympathies pour les maraîchers, quel que soit notre désir de voir leur sort amélioré, si nous votions en faveur de la motion de l'honorable député, nous voterions pour renverser le gouvernement et installer ses adversaires à la tête

des affaires du pays. Pensez-vous que cela ferait beaucoup de bien aux maraîchers. D'où viennent les griefs dont ils se plaignent aujourd'hui ? Viennent-ils du parti libéral ? Non, le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896. Les libéraux ont revisé le tarif ; mais sur ces articles, ils ne l'ont pas changé.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CAMPBELL : Les droits sur les légumes sont restés les mêmes. Rien n'a été changé. Autrefois, ces droits étaient plus élevés et c'est la parti conservateur qui les a diminués en 1894. C'est la dernière revision du tarif que fit le parti conservateur. A-t-on alors entendu l'honorable député de Halton (M. Henderson) et l'honorable député de Northumberland, protester contre cette réduction ?

M. COCHRANE : Non, et vous ?

M. CAMPBELL : Les conservateurs étaient au pouvoir et ils ont approuvé cette réduction du tarif en 1894.

M. COCHRANE : Et vous, ne l'avez-vous pas approuvée ?

M. CAMPBELL : Le chef de l'opposition (M. Borden) n'était pas ici à cette époque, mais s'il avait été présent, je suis certain qu'il aurait voté avec son parti. L'honorable député de Laval, non plus, n'y était pas, mais il me permettra de lui faire observer que si les maraîchers ont des griefs, ils leur viennent des conservateurs et non des libéraux. Je crois comme lui que les droits sur les légumes devraient être modifiés et relevés.

M. BROCK : Alors pourquoi ne votez-vous pas en faveur de la motion ?

M. CAMPBELL : Les maraîchers forment une classe très importante de notre population et j'approuve en grande partie les remarques faites par l'honorable député de Halton. Je reconnais que les maraîchers font beaucoup pour notre pays. Nous cherchons à attirer des immigrants ici. Nous offrons des avantages à ceux qui veulent venir s'établir sur nos terres. Un maraîcher qui cultive quatre ou cinq acres de terre, emploi peut-être plus d'ouvriers qu'un cultivateur qui en ensemence cent ou deux cents acres. C'est une classe de gens très laborieux et très industrieux. Leurs bénéfices sont très minimes, et je crois qu'on pourrait améliorer leur sort sans augmenter le prix de leurs produits. Peut-être qu'à certaines époques de l'année, de bonne heure le printemps, alors que les légumes sont rares, les prix seraient un peu plus élevés, si le tarif était augmenté, mais comme je l'ai fait remarquer, ce ne sont guère que les classes riches qui achètent des légumes, et le peuple n'aurait pas à souffrir une augmentation dans les prix.

Le malheur est que, lorsque nos maraîchers sont en état d'approvisionner le marché, il est encombré des produits étrangers et nos nationaux ont à souffrir de la concurrence. Ils se plaignent moins des prix que de l'absence d'un marché. Si nous pouvions augmenter la demande en excluant la grande quantité de légumes qui nous arrive des Etats-Unis nos maraîchers seraient satisfaits.

Il faut aussi remarquer que l'inspection et l'estimation des légumes ne sont pas faites comme elles devraient l'être. Je comprends qu'il est souvent difficile de déterminer exactement le prix de certains légumes, et je demanderai à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) de voir à ce que les légumes importées à Toronto soient évalués avec soin et soumis à tous les droits que prescrit le tarif actuel. Au commencement de la présente session, j'ai eu l'honneur de présenter une nombreuse délégation à l'honorable ministre des Finances et à quelques-uns de ses collègues, et je crois que les maraîchers ont très bien plaidé leur cause. Ils ont apporté de forts arguments pour démontrer la nécessité d'augmenter les droits sur les légumes et ont signalé de nombreuses anomalies dans le tarif. Ils ont fait remarquer, par exemple, que les droits américains sur les haricots étaient de 45 cents par boisseau, tandis que le nôtre n'est que de 15 cents. Sur les poids préparés, le droit américain est de deux cents et demi par livre, sur les choux, de 3 cents par tête, sur le houblon, de 12 cents par livre, sur les oignons de 40 cents par boisseau ; sur les pois secs de 40 cents par boisseau ; sur les pois fendus de 40 cents par boisseau ; sur les pommes de terre, de 25 cents par boisseau. Sur une foule d'autres articles, les droits américains sont beaucoup plus élevés que les droits canadiens. Nos maraîchers, surtout ceux de York-ouest, prétendent que si les droits des Etats-Unis n'étaient pas plus élevés que ceux du Canada, ils pourraient vendre beaucoup de leurs produits dans les villes de l'état de New-York. Ils se plaignent avec raison qu'ils ne peuvent rien exporter aux Etats-Unis, tandis que les maraîchers américains bénéficient de notre marché. J'ai fortement insisté auprès du ministre des Finances et de ses collègues sur la nécessité d'élever les droits. Je suis convaincu que si le gouvernement avait jugé à propos de reviser le tarif, il aurait tenu compte de nos représentations ; mais puisque à tort ou à raison, il a jugé à propos de ne pas faire de revision cette année, nous devons respecter cette décision. J'ai encore confiance que les droits sur ces articles seront augmentés. Je ne renonce pas à la lutte, et je préviens le ministre des Finances qu'il n'en aura pas fini avec moi sur cette question. L'intérêt des maraîchers exige que les droits soient augmentés sur les légumes, et lorsque cette augmentation sera décrétée, non seulement les maraîchers, mais le pays en général y trouveront leur avantage. Pour ma part, je ne puis pas voter en faveur de cette motion.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

D'autres VOIX : Oh !

M. CAMPBELL : Je ne veux pas voter contre le gouvernement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

D'autres VOIX : Oh !

M. CAMPBELL : Je ne veux pas voter contre le gouvernement pour ramener les conservateurs au pouvoir.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : Je n'ai aucune confiance dans les honorables députés de la gauche. Je ne leur reconnais pas le don de gouverner.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : Leur passage au pouvoir a été un vrai fiasco ; ils y sont restés trop longtemps et les électeurs ont dû les en chasser.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : Ils resteront encore bien des années dans l'opposition, avant que les électeurs leur confient les rênes de l'administration. Quand je considère les progrès accomplis au Canada depuis six ans, quand je vois nos industries grandir et prospérer, notre Nord-Ouest se peupler, les demandes de chartes pour la construction de chemins de fer affluer de tous côtés, quand je vois le Canada grandir plus rapidement qu'aucune autre possession britannique, quand je vois tout cela et que je constate que la prospérité actuelle est l'œuvre des hommes d'Etat éminents qui nous gouvernent, je me dis que ce serait de la folie que de les remplacer par des hommes qui nous ont déjà donné la preuve de leur incapacité.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

D'autres VOIX : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : Ainsi, M. l'Orateur, tout en demandant une protection plus efficace pour les maraîchers, et tout en étant disposés à plaider leur cause en temps et lieu, je ne croirais pas leur rendre service en votant contre le gouvernement actuel. J'espère pouvoir réussir avant longtemps à faire comprendre au gouvernement la nécessité d'élever ces droits. L'honorable député (M. Léonard) a donné avis d'une motion le 3 avril, et a laissé passer deux mois et demi sans s'en occuper. S'il avait procédé d'après la coutume ordinaire, je me serais fait un devoir de l'appuyer ; mais il a adopté une procédure qui m'oblige à me séparer de lui, malgré mon désir d'être utile aux maraîchers.

M. BRODER : L'honorable député (M. Campbell) accuse l'honorable député de Laval de chercher à se faire de la popularité avec cette question, et cependant, s'il y a quelqu'un parmi nous qui a exploité à son profit cette question des maraîchers, c'est bien l'honorable député de York-ouest. Il a promis expressément aux maraîchers que s'il était élu il leur ferait obtenir une protection plus efficace, et la garantie qu'il leur donnait c'est qu'il était partisan du gouvernement. Je doute fort qu'il eût pu être élu sans cette promesse. Après avoir essuyé tant de rebuffades, il n'a pas le courage de blâmer les ministres. Le gouvernement se moque des représentations des députés de cette trempe. Depuis son arrivée au parlement son importance est allée en diminuant. Quelle raison nous donne-t-il pour n'avoir pas tenu sa promesse? Il dit que si la motion avait été présentée sous une autre forme, il l'aurait appuyée. Qu'est-ce qui l'empêche de présenter une résolution sous la forme qu'il jugera la plus convenable et de tenir les engagements qu'il a pris envers les maraîchers de York-ouest ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : L'honorable député (M. Campbell) nous dit que si cette motion avait été présentée le 3 avril dernier, il aurait voté pour. Je crois qu'il aurait préféré que ce fut le premier avril.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BRODER : Il prétend que ces misérables conservateurs que les électeurs ont chassés en 1896 ont laissé le tarif dans un tel état que les libéraux n'ont pas pu l'améliorer. Le ministre des Finances nous a dit ce soir que les maraîchers canadiens forment une des classes les plus prospères de notre population. S'il en est ainsi, ils doivent cette prospérité au tarif du gouvernement conservateur que l'honorable député de York-ouest méprise tant. Je ne sais pas si lui l'ignore, mais tout homme intelligent doit savoir que les droits sur les légumes doivent être élevés, parce qu'un maraîcher ne sait jamais le matin si, dans quelques heures, le marché ne sera pas encombré de légumes importés des Etats-Unis. Nos maraîchers demandent que leurs produits soient protégés par des droits égaux à ceux qui protègent les légumes des Etats-Unis. Que le gouvernemnt se rende à cette demande et les jardins potagers s'étendront à vingt et trente milles autour des villes et plus loin, grâce aux facilités de transport offertes par les chemins de fer.

Ces produits sont essentiellement périssables et doivent être vendus sur le champ, sous peine d'être perdus, et c'est pour cela qu'ils doivent être protégés par des droits élevés. Ceux qui se livrent à cette industrie sont prêts à faire les dépenses nécessaires pour nous donner des primeurs plus tôt dans la saison du printemps, si le gouvernement veut leur assurer le marché canadien qui est maintenant livré aux Américains.

La seule chose qui les empêche de cultiver dans des serres, et de vendre à des prix raisonnables, c'est la concurrence américaine. Ces produits nous arrivent des Etats du sud, en énormes quantités, et

dans un état de fraîcheur douteux. Je ne sais même pas s'il est bien prudent de permettre cette importation à cette époque de l'année. L'honorable député d'York-ouest admet que nos maraîchers auraient besoin de plus de protection, mais il ne veut pas voter pour cette motion ; il aime mieux plaire aux ministres que d'être utile à ses électeurs. Tant que nous aurons dans cette Chambre des députés de cette trempe, le pays souffrira, et ils me paraissent nombreux sur les banquettes ministérielles. Ils n'ont pas de principes et nous devons les prendre comme ils sont.

Une VOIX : Pour longtemps.

M. BRODER : Ne vous y fiez pas trop. Beaucoup de députés ministériels sont mal à l'aise ce soir. Ils ont plus peur de la laitue, des carrottes, des citrouilles et des choux qu'ils ne veulent l'avouer. Ils semblent redouter que les radis ne leur restent sur l'estomac. Malgré cette prospérité dont on parle tant, l'honorable député d'York-ouest n'a pas osé dire que les choux de son comté sont plus gros qu'avant. Il prétend qu'il aurait voté en faveur de cette motion si elle avait été présentée en temps opportun et il cherche à leurrer ses électeurs en leur laissant entendre qu'il leur accorderait plus tard ce qu'ils demandent aujourd'hui. Il devrait avoir le courage de tenir la promesse qu'il leur a faite. Il est ici depuis plusieurs années, et n'a pas encore fait un pas pour tenir ses engagements. Et il serait grandement temps qu'il présentât lui-même une résolution et qu'il cessât de faire l'éloge des ministres qui refusent de rendre justice à ses électeurs.

M. MACPHERSON : J'aimerais à savoir de l'honorable député de Dundas, s'il serait prêt à accorder la même protection aux maraîchers de la Colombie Anglaise, à ceux de mon comté, par exemple, que celle qu'il demande pour les maraîchers d'Ottawa et de Montréal.

M. BRODER : Mon honorable ami est trop provincial, je parle pour le Canada, et non pour la Colombie Anglaise et pour Montréal.

M. MACPHERSON : L'honorable député a mentionné Toronto et Montréal. Il n'a pas répondu à ma question, et je désirerais avoir une réponse.

M. BRODER : Je puis calmer les scrupules de mon honorable ami. Nous demandons une loi pour tout le Canada. Cela doit comprendre aussi la Colombie Anglaise.

M. MACPHERSON : J'accepte cette réponse. Puisque l'honorable député veut protéger les maraîchers de la Colombie Anglaise, je lui dirai que ce sont des Chinois. Il n'y a presque pas de blancs engagés dans cette industrie. Je voulais tout simplement connaître l'opinion de l'honorable député sur la question chinoise.

M. BRODER.

M. BRODER : Il est regrettable pour les gens dont parle mon honorable ami qu'ils n'aient pas de représentant ici.

L'amendement de M. Léonard est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Alcorn, | Kidd, |
| Avery, | Lancaster, |
| Barker, | LaRivière, |
| Bell, | Lavell, |
| Bennett, | Lennox, |
| Birkett, | Léonard, |
| Blain, | MacLaren (Perth), |
| Borden (Halifax), | McIntosh, |
| Brock, | Monk, |
| Broder, | Morin, |
| Bruce, | Northrup, |
| Cargill, | Osler, |
| Carscallen, | Pringle, |
| Clancy, | Reid (Grenville), |
| Clarke, | Richardson, |
| Cochrane, | Roche (Marquette), |
| Culbert, | Sherritt, |
| Earle, | Simmons, |
| Fowler, | Smith (Wentworth), |
| Gilmour, | Taylor, |
| Gourley, | Thomson (Grey), |
| Hackett, | Vrooman, |
| Henderson, | Ward, |
| Hughes (Victoria), | Wilmot, |
| Johnston (Cardwell), | Wilson—51. |
| Kendall, | |

CONTRE :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Bazinet, | Lavergne, |
| Beith, | Law, |
| Belcourt, | LeBlanc, |
| Blair, | Loy, |
| Borden (sir Frederick), | Mackie, |
| Bourassa, | MacKinnon, |
| Bourbonnais, | MacLaren (Huntingdon), |
| Brown, | Macpherson, |
| Bruneau, | McCarthy, |
| Bureau, | McColl, |
| Calvert, | McCool, |
| Campbell, | McEwan, |
| Carbonneau, | McGugan, |
| Champagne, | McIsaac, |
| Christie, | McLennan, |
| Copp, | Madore, |
| Costigan, | Malouin, |
| Cowan, | Marcil (Bonaventure), |
| Davis, | Martineau, |
| Delisle, | Matheson, |
| Demers (Lévis), | Mayrand, |
| Demers (Saint-Jean), | Meigs, |
| Desjardins, | Mignault, |
| Douglas, | Morrison, |
| Dugas, | Mulock (sir William), |
| Emmerson, | Oliver, |
| Erb, | Paterson, |
| Ethier, | Préfontaine, |
| Fielding, | Proulx, |
| Fisher, | Puttee, |
| Fitzpatrick, | Reid (Ristigouche), |
| Fortier, | Roche (Halifax), |
| Fraser, | Ross (Ontario), |
| Gallery, | Ross (Rimouski), |
| Gauvreau, | Ross (Victoria, N.-E.), |
| Geoffrion, | Rousseau, |
| German, | Russell, |
| Gibson, | Schell, |
| Girard, | Scott, |
| Gould, | Stephens, |

| | |
|---|---|
| Harty, | Stewart, |
| Harwood, | Sutherland (Essex), |
| Heyd, | Sutherland (Oxford), |
| Holmes, | Talbot, |
| Hughes (King, I.P.-E.), | Tucker, |
| Hyman, | Turcot, |
| Johnston (Cap-Breton), | Turgeon, |
| Johnston (Lambton), | Wade, |
| Lang, | Wallace, |
| Laurier (L'Assomption), | Wright—100. |

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

| Ministériels. | Opposition. |
|---|---|
| Thompson (Haldimand et Monck), | Ingram, |
| Cartwright (sir Richard), | Tupper (sir Charles-Hibbert), |
| Charlton, | Tisdale, |
| Tobin, | Ball, |
| Parmelee, | Pope, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Casgrain, |
| Tolmie, | Halliday, |
| Ross (Yukon), | Sproule, |
| Power, | Kaulbach, |
| Lemieux, | Rosamond, |
| Lewis, | Hale, |
| Bernier, | McGowan, |
| Carroll, | Calvin, |
| Logan, | Lefurgey, |
| Dyment, | McCormick, |
| Guthrie, | Porter, |
| McCreary, | Boyd, |
| Sifton, | Haggart, |
| Kendall, | Ganong, |
| Grant, | Clare, |
| Farquharson, | Maclean, |
| Bickerdike, | Roddick, |
| Lovell, | Kemp, |
| Archambault, | Seagram, |
| Smith (Vancouver), | Tolton, |
| Riley, | Robinson (North'd.), |

L'amendement de M. Léonard est rejeté.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Recensement, $35,000.

M. CLANCY : L'item concernant les beurreries et les entrepôts froids a été voté avec l'entente que la discussion pourrait être reprise, et je crois qu'il vaudrait mieux commencer par là. Je demanderai donc au ministre de l'Agriculture de nous donner des explications sur l'œuvre des beurreries dans le Nord-Ouest durant l'année écoulée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous respecterons toutes les ententes qui ont pu être faites, mais cela ne doit pas retarder le vote de ce crédit. Il y aura d'autres item au sujet desquels nous pourrons discuter la question des entrepôts froids ; mais je crois que pour le moment il vaut mieux s'occuper du recensement.

M. CLANCY : C'est très bien, pourvu que la discussion se fasse sur un autre item.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas le moindre doute quant à l'entente. La convention était que tout ce qui prêtait à la discussion dans les item que nous avons consenti à voter, pourrait revenir sur le tapis.

M. FOWLER : L'honorable ministre a-t-il reçu quelques communications du Nouveau-Brunswick concernant le recensement, dans ses rapports avec les différents cultes dans cette province?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, j'ai reçu une ou deux lettres à ce sujet. Et j'en ai reçu une, l'autre jour, du révérend M. McLeod, de Frédéricton, dans laquelle, il fait remarquer qu'il a découvert des erreurs dans le recensement, concernant la religion baptiste, au Nouveau-Brunswick, et il demande si une enquête aura lieu à ce sujet. Je n'ai pas encore eu le temps de répondre à cette lettre.

M. FOWLER : Le révérend M. McLeod et M. Blue n'ont-ils pas échangé une correspondance assez volumineuse à ce propos?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, et M. Blue a établi clairement que le recensement est tout à fait conforme aux renseignements fournis par le public aux recenseurs. Il a ausi démontré que dans certaines comparaisons qui ont été faites entre les rapports concernant la religion baptiste dans le recensement de 1891, et celui de 1901, le groupement de ce culte dans le recensement de 1901, comprend d'autres sectes qui n'étaient pas comprises dans le groupement du recensement de 1891. Par conséquent, la diminution apparente signalée par le Dr McLeod n'est pas due à une différence entre les chiffres du recensement.

M. FOWLER : La secte des baptistes libres est très nombreuse dans le Nouveau-Brunswick et toutes les provinces maritimes. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, elle est très importante et cependant, d'après le recensement, elle serait à peine représentée. Plusieurs lettres ont été échangées entre le Dr McLeod et M. Blue concernant la paroisse de Kars où très peu de personnes sont désignées comme appartenant à cette religion quand, en réalité, presque toute la paroisse est baptiste. Le recenseur de Kars admet que ces gens n'ont pas été bien désignés dans le recensement. Le révérend M. McLeod a demandé à faire corriger ces erreurs, mais M. Blue s'y est refusé. Dans la ville de Saint-Jean, cette même religion compte beaucoup d'adhérents et les ministres de ce culte ont été tellement mécontents du recensement qu'ils en ont fait un eux-mêmes parmi leurs congrégations et j'ai ici un état qui indique le cas qu'il faut faire du recensement officiel :

Le commissaire Blue n'a pu trouver que 410 baptistes libres dans la ville de Saint-Jean. Le recensement fait aux écoles du dimanche, en compte 1126. Le recensement en donne 139 dans la partie nord et le révérend D. Long, pasteur de l'église de la rue Victoria, en a découvert plus de 700. Sur le côté ouest, le recensement en donne 95, et le révérend M. Ferguson en a 597 sur sa liste. Dans Saint-Jean sud, le révérend C. T. Phillipps en trouve 529, tandis que M. Blue refuse d'en accorder plus de 176. Le recensement qui a pourtant coûté si cher me paraît pas valoir grand'chose.

Si le recensement de M. Blue n'est pas plus exact sur les autres points, il ne nous en a pas donné pour notre argent. Cette question est importante pour une grande partie de la population du Nouveau-Brunswick. J'ignore si les mêmes lacunes existent dans d'autres provinces ; mais je prétends que notre population a des droits que le gouvernement est tenu de respecter. Si cette secte a perdu tant de terrain entre le recensement de 1901 et celui de 1891 le ministre est tenu de nous expliquer comment ce fait s'est produit, et d'ordonner un autre recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans entrer dans les détails, je puis dire que le révérend M. McLeod a écrit à M. Blue et que ce dernier lui a répondu. Il lui signalait certains écarts apparents entre les deux recensements. On fit remarquer à M. McLeod que dans le recensement de 1891, on s'est servi de l'expression " Baptistes du libre arbitre ". La secte ou la dénomination dont parlait M. McLeod et à laquelle il appartient, je crois, était ordinairement désignée sous le nom de " Baptistes du libre arbitre," mais on les appelle à présent " Baptistes chrétiens libres ". Dans le recensement de 1891, on a employé les mots "Baptistes du libre arbitre," " Baptistes libres " et " Baptistes " sans autres indications. Dans le recensement de 1891, cinq différentes sectes de Baptistes étaient comprises sous le titre de " Baptistes du libre arbitre " ; mais dans le recensement de 1901 il n'y en avait que trois; et l'écart qui paraît si considérable dans le nombre des baptistes libres du Nouveau-Brunswick n'est dû qu'à cela. Le fait fut signalé à M. McLeod par M. Blue, et ce dernier démontra clairement que non seulement il n'y a pas eu de diminution dans le nombre des baptistes, mais qu'au contraire il y avait eu une augmentation de 50 pour 100 et que par conséquent, les plaintes n'étaient pas justifiées. Je donne ces explications générales, mais j'ai ici tous les détails de la correspondance et je puis les communiquer à la Chambre si on le désire. Cela prendrait, naturellement, un peu de temps.

M. FOWLER : Je crois que le ministre de l'Agriculture est dans l'erreur. Sans oser l'affirmer positivement, je ne crois pas qu'il y ait cinq sections différentes dans l'église baptiste libre. J'ignorais même qu'il y eut des sections dans cette église. C'est une religion par elle-même et elle est connue sous le nom d'Eglise baptiste libre. Il y a aussi l'Eglise baptiste. Si l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) était ici il pourrait nous donner plus d'explications ; mais l'Eglise baptiste libre est aussi distincte de l'Eglise baptiste que de l'Eglise méthodiste, presbytérienne ou toute autre. On voit donc que l'explication donnée par le ministre n'explique rien du tout. Je crois savoir que dans cette correspondance M. Blue traite un peu cavalièrement le Rév. M. McLeod, qui est le rédacteur en chef de l'organe de cette religion. Je crois que la correspondance échangée à ce sujet devrait être publiée, afin que nous puissions examiner les raisons données de part et d'autres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me ferai certainement un plaisir de déposer cette correspondance et même de la faire imprimer si c'est nécessaire. Au cours de cette controverse, le révérend M. McLeod a publié dans son journal de courts extraits de cette correspondance. Ces extraits étaient de nature à dénaturer les faits. Je ne dis pas que cela a été fait à dessein, mais c'est ce qui a eu lieu. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les articles de ce journal pour constater qu'ils donnent une fausse impression de la correspondance et des faits.

Mais, pour l'information de l'honorable député, il sera peut-être aussi bien de lire la communication adressée au révérend M. McLeod lui-même, qui établit assez clairement, je pense, les circonstances de l'affaire.

M. FOWLER : Si l'honorable ministre doit nous donner lecture du document dont il a parlé il fera bien, peut-être, de nous lire aussi la correspondance de la part de M. McLeod, afin que nous connaissions les deux côtés de la question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis lire la lettre de M. McLeod, à laquelle celle-ci est une réponse, et si l'honorable député (M. Fowler) le désire, je déposerai sur la table copie de toute la correspondance.

M. FOWLER : Ce serait plus satisfaisant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En vue de mettre la Chambre au courant de la matière, il sera à propos, je pense, que je lise cette déclaration. M. McLeod a écrit la lettre suivante, qui soulève toute la question. Plusieurs communications ont été échangées depuis celle-ci et avant celle dont j'ai offert de donner lecture. Mais celle-ci est en réalité un résumé de toute la question. Il porta celle-ci à l'attention de l'office du recensement en ces termes :

J'ai devant moi le bulletin n° 5, relatif aux croyances religieuses. Parmi les différents cultes, je remarque : " Baptistes (free will) ", 24,-229, en diminution de 20,887 depuis 1891.

Permettez-moi de vous signaler quelques particularités :

1. Il n'existe pas au Canada de secte chrétienne du nom de Baptistes partisans du libre arbitre (Free Will Baptists).

2. Il existe une secte dont le nom est Baptiste libre (Free Baptist) ; et cette secte forme corps dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse.

3. Je parle particulièrement au nom de l'Eglise baptiste libre du Nouveau-Brunswick, dont je suis le secrétaire correspondant.

4. Les chiffres que vous indiquez pour les baptistes libres du Nouveau-Brunswick sont certainement inexacts. Les rapports des églises en 1900, la dernière année de la période décennale dont s'occupe le recensement, nous donnent 12,-352 fidèles inscrits dans la province. Cependant le recensement ne nous accorde que 15,502 adhé-

rents dans ladite province, 3,150 de plus que nous n'avons de fidèles inscrits. Une estimation juste (deux fois et demie plus d'adhérents que de fidèles) nous donnerait 30,000 adhérents, au lieu des 15,502 que le recensement nous accorde.

5. Y a-t-il quelque moyen par lequel nous puissions obtenir dans le recensement un relevé plus exact de la situation.

6. Aurez-vous l'obligeance de me transmettre un exemplaire de la formule sur laquelle les indications relatives aux confessions religieuses étaient consignées par les agents receveurs ?

M. Blue répondit le 3 juin, accusant réception de la lettre de M. McLeod et lui transmettant la formule demandée. M. McLeod écrivit de nouveau le 5 juin, et M. Blue répondit le 15. M. McLeod écrivit encore le 16 janvier 1903, et M. Blue répondit le 5 février. M. McLeod écrivit encore une fois le 7 février, et M. Blue répondit le 21 mars. Voici ce que M. Blue écrivait à cette dernière date :

J'ai consacré quelque temps à l'examen de nos dossiers en vue de m'assurer aussi exactement que possible de la cause des différences apparentes dans les nombres des baptistes libres (Free Baptists) et baptistes de libre arbitre (Free Will Baptists) donnés par les recensements de 1891 et de 1901 respectivement.

Nos tableaux et feuilles de compilation du recensement de 1901 ont été revisés avec beaucoup de soin, et le résultat a été que nous avons relevé deux erreurs faites par un de nos commis dans la préparation du tableau final tiré de nos feuilles de compilation. Dans un cas, 472 personnes inscrites comme baptistes calvinistes libres dans le village de Maryville, avaient été mises sur la liste des baptistes calvinistes et classées au tableau avec les baptistes. Dans un autre cas, dans le comté de King, 29 personnes inscrites comme baptistes calvinistes (probablement Cresrite) et un vieux-baptiste (Old Baptist) furent classés avec les baptistes libres au lieu de l'être avec les baptistes. Ces corrections faites, le nombre total des baptistes libres dans le Nouveau-Brunswick, en 1901, se trouve être de 16,116, dont 11 sont inscrits sur les formules comme baptistes de libre arbitre (Free Will Baptists).

Dans la lettre que vous m'adressez, ainsi que dans le chapitre que vous avez écrit pour l'histoire des baptistes des provinces maritimes, du Dr Saunders, vous avez avancé que le dernier recensement accuse une diminution depuis 1891 dans le nombre des baptistes libres du Nouveau-Brunswick d'à peu près 10,000, et dans le nombre des baptistes de tout le Canada, d'à peu près 20,000 ; et il n'est que juste que vous cherchiez à vous rendre compte de la cause de ce changement. Votre lettre du 5 juin dernier disait :

" Nous sommes désireux de découvrir la cause de la diminution indiquée par les rapports, mais qui, à notre avis, n'est pas réelle. Veuillez donc me dire s'il ne serait pas possible de donner communication des formules accusant l'étrange état de choses dont vous parlez, à quelqu'un connaissant les personnes ainsi classées ? "

J'aurais voulu pouvoir satisfaire votre curiosité dans la circonstance. Les règlements de l'office du recensement ne me permettaient pas de laisser sortir de mes mains les rapports des recenseurs ; mais je pris tous les moyens raisonnables pour me rendre compte de la cause de cette différence entre le nombre des baptistes libres porté au recensement de 1891 et celui porté au recensement de 1901. Mais avant de faire connaître le résultat de mes recherches il est à propos, je pense, d'indiquer certains faits qui s'y rapportent.

1. Un examen des rapports nous fit voir qu'il y avait plusieurs sectes de baptistes dans les provinces maritimes et autres provinces du Canada ; et pour les fins de publication, il nous parut nécessaire de les grouper. En nous reportant aux rapports des recensements antérieurs à celui-ci mais postérieurs à l'époque de la confédération, nous trouvâmes que les baptistes étaient classés sous deux appellations générales : les baptistes et les baptistes de libre arbitre. Les noms de certaines de ces sectes baptistes ne m'étaient pas connus, pas plus, du reste, que ceux de bon nombre des 160 et quelques sectes mentionnées dans les rapports. Dans le bulletin relatif aux confessions religieuses, nous adoptâmes les anciennes dénominations; et je vous remercie de m'avoir fait observer que dans les provinces maritimes baptiste libre (Free Baptist) est la désignation correcte du corps classé jadis sous le nom de Free Will. Dans l'Ontario, où j'ai toujours vécu, les personnes de cette croyance ont toujours été connues sous le nom de Free Will Baptists, et je les ai entendu désigner ainsi dès mon jeune âge. Votre lettre, toutefois, m'a engagé à étudier le sujet avec soin.

2. Je constatai qu'en 1867, dans la Nouvelle-Ecosse, les baptistes du libre arbitre et les baptistes chrétiens libres décidèrent de s'unir en un seul corps sous le nom de baptistes libres, et qu'en 1870, ils reçurent la personnalité civile sous ce nom, sous l'empire d'une loi de la législature.

3. Je constatai que le corps connu sous le nom de baptistes chrétiens libres, au Nouveau-Brunswick, fut constitué en corporation sous ce nom par la législature de la province et que ce nom s'est perpétué jusqu'en 1898, alors que par voie d'amendement de la loi, on lui substitua celui de baptistes libres.

4. Je constatai que vers 1874, sous la direction du révérend G. W. Orser, un certain nombre d'églises des baptistes chrétiens libres, au Nouveau-Brunswick, se séparèrent de l'église mère et prirent le nom de baptistes libres, plus communément connus sous celui d'Orséristes. Ce corps demanda aussi l'institution en 1898, sous le nom de congrégation baptiste libre, et dans sa pétition à la législature il représenta que, durant plus de vingt-trois ans il avait eu une existence individuelle et distincte de celle de la conférence générale des baptistes chrétiens libres sous le nom de congrégation des baptistes libres. Or, la législature jugea utile de lui refuser ce titre et lui accorda la personnalité civile sous le nom de baptistes primitifs. Dans les professions de foi publiées en 1886, ce corps porte le nom de baptistes libres du Nouveau-Brunswick, du Maine, et de la Nouvelle-Ecosse.

5. Je constatai aussi qu'un autre corps s'était détaché des baptistes chrétiens libres, sous le nom de baptistes réformés, dont la doctrine principale était la croyance en une sanctification immédiate ; qu'il avait été expulsé de la " conférence des baptistes libres de New-York, et qu'un certain nombre de baptistes libres en Nouvelle-Ecosse s'étaient réunis à ce corps ; enfin, qu'en 1894, il reçut du parlement canadien la personnalité civile, sous le nom de l' " Alliance de l'église baptiste reformé du Canada ".

Ces faits doivent vous être familiers, à titre de chef dans un corps connu aujourd'hui sous le nom de baptistes libres du Nouveau-Brunswick ; et, sans doute, vous avez dû être frappé

de ce que, dans les divers recensements du Canada antérieurs à 1891, le nom de baptistes du libre arbitre servait à désigner tous les baptistes du culte arménien dans les provinces maritimes, bien que la grande majorité des corps existants là, aient été connus, pendant nombre d'années, soit sous le nom de baptistes libres ou de baptistes chrétiens libres ; mais un fait qui semble vous avoir échappé, c'est la probabilité que tous ces corps se sont groupés sous le nom de baptistes du libre arbitre, y compris les deux corps qui s'étaient séparés de votre conférence, l'un par un acte volontaire de sa part, l'autre par voie d'expulsion. Le fait avait aussi échappé à mon attention jusqu'à ces derniers temps, et alors je me mis en frais de reviser le recensement des baptistes du Nouveau-Brunswick, confectionné en 1891. Ce travail est terminé et je vais vous en faire connaître les résultats, en ce qui concerne le corps dont vous vous réclamez.

Les tableaux du recensement de 1891 indiquant pour le Nouveau-Brunswick quinze corps de baptistes suivant leurs noms respectifs, et dans le volume du recensement ils sont groupés sous les chefs communs de baptistes et des baptistes du libre arbitre. Dans notre compilation revisée, nous avons séparé ces différents corps, et le tableau ci-annexé indique, par districts de recensement, le nombre des baptistes chrétiens libres et des baptistes libres (le nouveau nom donné à ce corps par la loi de 1898) dans le but d'établir avec précision la force relative de ce corps dans les deux périodes décennales.

Cette statistique est empruntée aux tableaux des deux recensements de 1891 et de 1901, et elle est basée sur les renseignements donnés aux recenseurs de l'église dont ces individus faisaient parti. En 1891, il y eut 10,672 individus qui déclarèrent aux recenseurs qu'ils se réclamaient des baptistes chrétiens libres ; et en 1901, il y en eut 16,705 qui dirent aux recenseurs qu'ils étaient baptistes chrétiens libres. Voilà qui prouve que, relativement au groupe spécial dont il est question dans la correspondance de M. McLeod, le nombre des adhérents de ce culte, de 10,672 qu'il était, s'est élevé à 16,105, et en réunissant les autres groupes aux baptistes chrétiens libres de 1891, ce groupe de baptistes compterait apparemment 24,000 adhérents.

Nous avons découvert dans les tableaux de 1901 deux erreurs qui sont dues à la négligence du commis aux écritures qui a confectionné le tableau d'après les feuillets de compilation. La première erreur se rattache au comté de King, où les noms de 290 baptistes (orséristes) et d'un vieux-baptiste ont été ajoutés à ceux des baptistes libres, au lieu des deux baptistes. La deuxième erreur se rattachant au comté d'York, où les noms de 472 baptistes chrétiens libres ont été ajoutés à ceux des baptistes calvinistes et groupés dans le tableau avec les baptistes. Ces derniers demeurent à Marysville. Onze personnes sont désignées dans l'annexe comme baptistes du libre arbitre et leurs noms ont été ajoutés à ceux des baptistes libres dans un volume imprimé, mais ils ne figurent pas au tableau précédent.

Dans le recensement de 1891, le nombre des baptistes du libre arbitre dans la province, ainsi qu'il est établi par la compilation revisée des annexes, était de 8,549, et, sauf onze personnes, tout ce monde est disparu, d'après la statistique du dernier recensement. Cela va sans dire, il nous est impossible de constater ce que sont devenus tous ces individus ; mais en toute probabilité, ils se sont fusionnés avec les autres progroupes baptistes de la province. Dans la province d'Ontario, en 1891, il y avait 7,869 baptistes du libre arbitre, et d'après le recensement de 1901, il n'en restait plus que 39.

Il est évident, monsieur, d'après ces états, que vous n'êtes pas en lieu de vous plaindre. Vous faites erreur en prétendant que le corps des baptistes libres du Nouveau-Brunswick (autrefois le corps des baptistes chrétiens libres) comptait 24,674 adhérents en 1891, et par conséquent vous vous trompez en affirmant, comme vous l'avez fait dans la lettre que vous m'adressiez le 3 mai 1902, et plus tard dans un chapitre que vous avez écrit pour l'Histoire du révérend docteur Saunders, que dans notre recensement on fait perdre à ce groupe environ 10,000 adhérents au Nouveau-Brunswick et près de 20,000 dans tout le pays, pour cette période décennale. Le tableau que j'ai cité prouve qu'au Nouveau-Brunswick, votre groupe a réalisé un gain de 5,433 adhérents, au lieu d'avoir fait des pertes considérables.

Nous n'avons visé qu'à donner la statistique telle que recueillie par les recenseurs et les instructions qu'ils ont reçues au sujet du recensement des cultes étaient si claires et si définies qu'il était impossible de s'y méprendre.

Des lettres reçues de nombre de recenseurs établissent qu'ils ont soigneusement consigné au recensement le culte des individus tel que donné par eux, et s'il s'est glissé des erreurs, c'est probablement sur ces derniers que doit retomber le blâme. Un fait qui mérite d'être signalé, c'est que les noms de 1,328 individus qui figurent dans notre volume parmi les baptistes libres sont portés aux tableaux comme baptistes chrétiens libres, bien que la loi qui a modifié le nombre de ce corps eût été adopté trois ans avant la confection du recensement.

Voilà un document qui jette une vive lumière sur la situation et explique la contradiction apparente dont s'est plaint M. McLeod.

M. FOWLER : Un des résultats de ce différend, évidemment, c'est que M. Blue a dû considérablement grossir son bagage des connaissances théologiques.

Il a évidemment fait une certaine étude des sectes baptistes, mais je ne crois pas que sa réponse soit une réponse satisfaisante aux plaintes de M. McLeod. Prenez, par exemple, la paroisse de Kars, dans le comté de King, N.-B. Le recensement ne donne pas une seule âme appartenant à la secte des baptistes libres, bien qu'il y ait dans cette paroisse deux églises de cette confession. Il y a cent communiants. Or, comme les communiants, règle générale, sont des chefs de famille, cela représenterait une population d'environ trois cents âmes professant cette croyance ou appartenant à cette secte. Cependant, d'après les tableaux du recensement il n'y aurait pas un baptiste libre dans la paroisse. Il me semble qu'il faudrait pourtant tâcher de corriger cela. De quel droit le commissaire du recensement groupe-t-il ces différentes sectes sous une même désignation. Les baptistes libres sont au moins 20,000 dans le Nouveau-Brunswick, et ce chiffre mérite, je crois, que l'on

en tienne compte dans le recensement. Le commissaire du recensement ne me semble pas avoir rendu justice à cette secte. Si c'est lui qui a commis l'erreur, ou si ses recenseurs n'ont pas fait leur devoir, il est de son devoir d'y remédier. Des erreurs aussi évidentes, grossissent davantage les autres erreurs et nous portent à douter de l'exactitude de tout ce recensement, pour lequel nous avons déjà payé un million de dollars, et aurons encore à payer.

M. COCHRANE : Le recensement n'est même pas encore terminé.

M. FOWLER : Non ; et si le gouvernement entreprend d'en corriger toutes les erreurs, il ne sera pas encore terminé lorsque le temps arrivera de commencer le prochain recensement. Je crois que c'est le devoir de l'honorable ministre, maintenant qu'il est de retour de ses voyages à l'étranger, de faire une enquête à ce sujet et d'utiliser ses grands talents et d'appliquer le remède nécessaire. Evidemment le commissaire n'est pas à la hauteur de sa tâche, et je crois que l'honorable ministre devrait lui venir en aide et voir que cette province des bords de l'Atlantique soit traitée avec justice.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le seul objet d'un recensement, est d'obtenir la vérité. Lorsque nous avons envoyé les instructions aux recenseurs nous leur avons demandé de les étudier soigneusement, et de les suivre scrupuleusement. Les compilateurs à Ottawa n'ont fait ensuite que compiler les renseignements contenus dans les tableaux des recenseurs, tout comme les recenseurs n'ont fait qu'inscrire les réponses que les personnes leur ont données. Lorsqu'une personne disait qu'elle était baptiste le recenseur l'inscrivait comme baptiste, et si elle disait qu'elle était baptiste libre elle était inscrite comme baptiste libre.

M. FOWLER : L'honorable ministre suppose-t-il que les paroissiens de Kars qui sont des gens très intelligents ont répondu qu'ils étaient simplement baptistes, lorsqu'ils savaient qu'ils étaient des baptistes libres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis que supposer que ces gens ont donné au recenseur une réponse qu'ils croyaient exacte, et s'ils se sont dits baptistes le recenseur les a inscrits comme tels.

M. FOWLER : Ces gens connaissent la différence marquée qui existe entre les baptistes et les baptistes libres ; la seule croyance commune aux deux sectes est la croyance au Christ. Elles diffèrent entre elles dans le gouvernement général de l'Eglise à l'exception de la cérémonie du baptême qui se fait par immersion dans les deux sectes, autant que les méthodistes diffèrent des presbytériens. Il est donc absurde de prétendre que les baptistes libres ont répondu aux recenseurs qu'ils étaient simplement baptistes. La faute doit être aux agents recenseurs. Les baptistes libres se sont certainement déclarés baptistes libres, mais les recenseurs ne connaissant pas la différence, les ont inscrits comme simples baptistes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà entendu cette explication mais je dois avouer que je n'y ai jamais cru. Je n'ai jamais pu comprendre comment lorsqu'une personne disait être baptiste libre qu'un recenseur put l'inscrire comme simple baptiste.

M. FOWLER : Ce n'est pas plus déraisonnable que de supposer que ces gens sont assez ignorants pour ne pas savoir comment se nomme la secte à la quelle ils appartiennent ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens d'apprendre ce que j'ignorais jusqu'à présent, qu'effectivement, les tableaux du recensement ne contiennent pas un seul baptiste libre à Kars.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que vient de dire l honorable député (M. Fowler.)

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis expliquer cela autrement qu'en supposant que les baptistes libres de cette paroisse se sont appelés baptistes tout court; ils n'auraient pas ajouté l'adjectif.

M. FOWLER : Non, les deux sectes ont des adhérents à cet endroit, et ces baptistes libres ne s'appellent pas baptistes tout court.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Fowler) sait-il qu'ils s'appellent aujourd'hui baptistes libres, parce que, ainsi que l'honorable ministre de l'Agriculture l'a dit, la secte des baptistes s'est divisé en plusieurs sectes et qu'il est possible qu'une de ces sectes ne se soit pas unie aux baptistes libres ? Il me semble très extraordinaire que dans un district où il y a deux Eglises que l'on sait être des Eglises baptistes libres, le recenseur n'ait pas trouvé un seul baptiste libre. Cela me dépasse, et je serais porté à croire que peut-être ces Eglises ont été unies à d'autres corps qui ne se sont pas fusionnés ; mais je n'ai pas de renseignements certains à ce sujet.

M. FOWLER : J'avais l'honneur d'occuper un siège dans la législature du Nouveau-Brunswick, lorsque la loi a été votée. Il y avait d'abord les baptistes libres, et ceux qui, ainsi que le ministre l'a dit, s'appelaient Orseristes, une sorte de rejeton des baptistes chrétiens libres ainsi qu'ils s'appelaient anciennement. La loi provinciale de 1890 conserve aux premiers le nom de baptistes libres, et je crois que les orseristes ont pris celui de baptistes chrétiens. Ces deux sectes appartenaient à l'Eglise baptiste libre; il n'y avait pour les deux Eglises, qu'un seul pasteur qui était un baptiste libre. Le recensement de Kars a été fait par un nommé Jenkins, et d'après les renseignements

que je possède sur cet homme, je suis convaincu que c'est lui qui a commis l'erreur et a inscrit ces personnes comme Baptistes, bien qu'elles lui aient dit qu'elles appartenaient à l'Eglise baptiste libre. J'ai appris qu'on avait écrit à ce sujet à M. Blue, qui a répondu qu'il appellerait l'attention de M. Jenkins sur ce point, et qu'il y aurait une revision du recensement des religions dans le Nouveau-Brunswick. Le révérend M. McLeod a écrit ensuite au nommé Jenkins, mais celui-ci a refusé de faire aucune rectification.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Jenkins avait parfaitement le droit de refuser, parce que son serment l'empêche de divulguer aucun des renseignements qu'il a obtenus. On m'apprend que le revérend M. McLeod a écrit une lettre à M. Blue au sujet de la paroisse de Kars, et qu'il n'y a pas au département du recensement de lettre de ce genre. Un journal publié par M. McLeod a parlé cependant d'une lettre, comme celle-là, mais ni M. McLeod ni aucune autre personne n'a appelé l'attention de M. Blue sur ce cas particulier.

M. FOWLER : Je vais lire la lettre que j'ai reçue de M. McLeod :

Il y a dans la province de Kars, comté de Kemp, deux églises de baptistes libres. Le nombre des communiants dans ces églises dépasse cent, et les adhérents sont probablement environ trois cents ou plus.

Le recensement n'en mentionne pas un seul. L'attention de M. Blue a été appelée sur ce sujet il y a quelques mois. Il prétend avoir fait une revision des religions inscrites au recensement du Nouveau-Brunswick, mais il n'a fait aucun changement au sujet de la paroisse de Kars.

Depuis que M. Blue a fait rapport de la prétendue revision, j'ai été en correspondance avec le recenseur de Kars, M. Jenkins, qui me dit qu'il a inscrit dans ses cahiers tous les baptistes libres comme simples baptistes. J'en conclus donc que M. Blue n'a pas, comme il le prétend, revisé le recensement, soit que M. Blue n'ait pas demandé à M. Jenkins de corriger ses cahiers, soit que M. Jenkins ait refusé de les corriger.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. McLeod fait probablement allusion à ce qui a été publié dans le " Religion Intelligencer ", mais je puis affirmer que M. McLeod n'a pas écrit de lettre à M. Blue, dans laquelle il lui parle de la paroisse de Kars. Il a par exemple appeler l'attention de M. Blue sur toute la secte baptiste du Nouveau-Brunswick, mais il ne parlait pas de Kars en particulier. Il faisait des observations générales dont la substance est dans la lettre que j'ai lue.

M. FOWLER : Avez-vous publié un bulletin revisé des religions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais expliquer cela. M. Blue a revisé la compilation, et c'est cette revision dont M. McLeod parle dans sa lettre. M. Blue n'a pas entrepris de consulter les recenseurs dans chaque cas. Il l'a fait quelquefois, et chaque fois les recenseurs lui ont répondu que les réponses contenues dans leurs cahiers étaient exactement celles que les gens leur avaient données. Ce serait une grosse tâche que de faire un nouveau recensement dans chacun de ces cas, et j'avoue que je ne suis pas prêt à recommander de le faire. Si les gens ont donné aux recenseurs des réponses qu'ils voudraient changer par la suite, ou que d'autres personnes leur ont conseillé de changer, les commissaires du recensement ne sont pas tenus de faire recommencer tout l'ouvrage par les recenseurs. Mais si le recenseur n'avait pas inscrit correctement la réponse donnée par les personnes, alors il y aurait raison de faire une enquête. Si quelqu'un a demandé à être inscrit comme baptiste libre, et que le recenseur l'a inscrit comme baptiste, celui-ci alors n'a pas fait son devoir et les cahiers étant inexacts il s'ensuit que la compilation l'est aussi. Les enquêtes que nous avons faites prouvent que les recenseurs ont inscrit les personnes exactement comme elles le demandaient. Tout ce que le département a su il l'a appris dans la plainte générale de M. McLeod qui a prétendu que les inscriptions n'avaient pas été faites correctement.

M. FOWLER : Les recenseurs ne laissent voir leurs cahiers à personne, et personne ne peut conséquemment savoir si les inscriptions sont bien ou mal faites. Dans la ville de Saint-Jean, la secte baptiste libre a deux grandes églises, et quelques-uns des membres de cette secte sont des gens intelligents et de haute culture—un des juges de la cour Suprême est baptiste libre—et aucun baptiste libre n'a honte de se proclamer comme tel. La ville de Saint-Jean est un centre instruit et éclairé de notre province, et il est certain que les baptistes libres ont dû renseigner exactement les recenseurs. Néanmoins le recensement ne donne que 410 baptistes libres dans Saint-Jean, lorsque le nombre de membres de cette secte tel que constaté par les pasteurs s'élève à 1,826, ou environ un vingt-cinquième de toute la population de la ville. De sorte qu'il y a évidemment erreur quelque part.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vu ce que l'honorable député a déclaré ce soir au sujet de la paroisse de Kars, je ferai certainement faire une enquête sérieuse à ce sujet et je tâcherai de découvrir la vérité. Si le recenseur s'est conduit comme l'honorable député le donne à entendre, s'il a mal inscrit les réponses qui lui ont été données par les gens eux-mêmes, il n'a certainement pas rempli son devoir comme recenseur, et a causé un tort à ces personnes. Je vais faire une enquête afin de découvrir la vérité.

M. FOWLER : Comme question de fait, cette lettre dit :

J'ai reçu une lettre du recenseur de Kars, M. Jenkins, qui me dit qu'il a inscrit tous les baptistes libres comme baptistes.

Il ne prétend pas que ces personnes ont déclaré être baptistes, mais il dit qu'il a inscrit tous les baptistes libres comme baptistes, ce qui était évidemment une faute, parce que son devoir était d'inscrire les gens comme ils se désignaient. Je n'ai aucun doute que le recenseur dans la ville de Saint-Jean a fait exactement la même chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je déclare que je suis prêt à faire une enquête au sujet de cette affaire, qui m'est soumise pour la première fois telle que l'honorable député la présente ce soir. Il n'est pas exact de dire que M. McLeod dans sa lettre a appelé l'attention de M. Blue sur cette paroisse en particulier. J'ai jeté un coup d'œil sur le journal "Religious Intelligencer", et la première mention de la paroisse de Kars que j'y trouve, est à la date du 13 mai. Ce n'est qu'hier que j'ai vu cela. Mais, il n'est pas exact de dire que M. McLeod a lui-même appelé l'attention de M. Blue sur la paroisse de Kars en particulier. Il n'y a rien dans la correspondance entre M. McLeod et M. Blue au sujet de la paroisse de Kars.

M. FOWLER : Peut-être n'avez-vous pas vu la partie de la correspondance, où il en est question. M. Blue n'a-t-il pas appelé votre attention sur ce détail.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai vu toute la correspondance.

M. FOWLER : M. McLeod, dans la lettre qu'il m'écrit, dit :

Le recensement ne fait mention d'un seul baptiste libre. L'attention de M. Blue a été appelée sur ce point, il y a quelques mois.

Je suppose que M. McLeod veut parler de la paroisse de Kars. Le contexte semble le dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais cela ne s'accorde pas avec les faits.

M. FOWLER : Quel moyen, le ministre entend-il prendre pour remédier à cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il va me falloir étudier la question. Je fais faire une enquête au sujet de cette paroisse en particulier, et savoir ce que le recenseur dit à ce sujet; je l'examinerai afin de savoir s'il a inscrit ces personnes sous le nom de la secte qu'ils lui ont dit. Si comme cette lettre le dit, il inscrit ces personnes comme baptistes, lorsqu'en réalité elles sont baptistes libres, il n'a certainement pas rempli son devoir.

M. FOWLER : Et si cette supposition est exacte, qu'allez-vous lui faire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas exactement ce que nous lui ferons. Il me faudra examiner la question, et si je découvre qu'il y a eu erreur, je la ferai corriger dans le recensement. Toutefois, le premier volume du recensement est déjà publié.

M. FOWLER : Le recensement est-il terminé maintenant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette partie du recensement est terminée et publiée. Je serai peut-être obligé de publier un rapport supplémentaire.

M. FOWLER : La même chose est arrivée à Saint-Jean.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ferai la même chose à l'égard de Saint-Jean et de tout autre cas semblable quand on formulera une allégation définie au sujet du travail d'un agent recenseur. Je veux protéger les fonctionnaires, mais si on les accuse directement, je ferai une enquête, et si l'enquête prouve qu'ils sont en faute, ils devront en subir les conséquences. Je veux que le recensement soit aussi exact que possible.

M. FOWLER : Naturellement, il est très important que le recensement soit exact. Si l'on a cru qu'il était important de connaître différents cultes de la population, il est important que ce renseignement soit exact. Cela est encore plus important que de prendre la défense des fonctionnaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. J'ai voulu dire que je ne voulais pas laisser mes fonctionnaires sous le coup d'une accusation, et c'est pour cela que je ferai une enquête.

M. FOWLER : L'honorable ministre doit voir maintenant qu'il y a eu erreur quelque part, et si, à l'enquête, le recenseur déclare qu'il n'a pas commis d'erreur, et qu'il a exactement inscrit dans ses cahiers le nom de la foi religieuse qui lui a été donnée par les gens eux-mêmes, j'espère que le ministre donnera à ces derniers l'occasion de prouver que ce fonctionnaire a trompé le département. Vous ne devez pas accepter les dires de votre fonctionnaire dans lequel vous avez une confiance absolue—et vous avez droit d'avoir confiance en lui tant que vous n'avez pas constaté qu'il est en faute—vous ne devez pas, dis-je, accepter ses dires comme exacts, sans donner à l'autre côté l'occasion de montrer que ce fonctionnaire commet un mensonge.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Naturellement, je n'accepterai pas la simple déclaration du fonctionnaire s'il est accusé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'intéresse beaucoup à cette question, parce que d'abord, en commun avec tous les autres députés, je désire que nous ayons un recensement fidèle, et secondement, parce que je représente peut-être dans cette Chambre, un plus grand nombre de baptistes libres, qu'aucun autre député des provinces maritimes.

Un honorable DEPUTE : Votent-ils pour vous ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont des gens très intelligents, et je crois qu'ils votent bien. Pour le nombre, les baptistes libres viennent au second rang des cultes dans mon comté, et je suis heureux de dire que je n'ai entendu de leur part aucune protestation au sujet du recensement. Un, seulement m'a écrit, pour me dire qu'il y avait des plaintes dans le Nouveau-Brunswick et qu'il espérait qu'on y remédierait. Il y a une autre raison pour laquelle je m'intéresse à la question. Une partie de cette correspondance a été échangée pendant que j'avais la charge du ministère de l'Agriculture, en l'absence de mon collègue; j'ai eu occasion de lire la correspondance, et je n'ai certainement pas vu que M. Blue avait manqué de politesse à l'égard de ce révérend; au contraire il faisait tout son possible pour se rendre à ses désirs, et pour lui donner tous les renseignements.

Il est parfaitement connu que dans le recensement de 1891 un certain nombre de sectes religieuses étaient groupées ensemble, ce qui pouvait donner à un secte particulière un chiffre d'adhérents plus grand qu'elle n'avait réellement. Une comparaison avec le recensement de 1891 ne peut donc nous éclairer. Ce n'est pas, cependant, du recensement de 1891 qu'il s'agit, mais de celui de 1901. C'est la première fois que j'entends parler de cette affaire de Kars, et s'il y a deux églises de baptistes libres dans cette paroisse et que le recenseurs n'ait pas inscrit un seul baptiste libre dans ses cahiers, je ne peux comprendre cela. Je suis absolument de l'avis du ministre de l'Agriculture qu'il faut faire une enquête et trouver où est la faute. Il serait certainement bien étrange que tous les recenseurs du Nouveau-Brunswick eussent tous omis les baptistes libres. Le cas de la paroisse de Kars et celui de la ville de Saint-Jean demandent certainement une enquête, mais l'honorable député trouvera que la cause de la différence dans le nombre des baptistes libres entre le recensement de 1891 et celui de 1901, est due au fait que dans le recensement de 1891 on avait groupé d'autres sectes avec celle des baptistes libres.

M. FOWLER : Je ne crois pas que ce groupement soit la véritable explication, parce que ceux qui en 1891 s'appelaient baptistes chrétiens libres et qui s'appellent maintenant baptistes réformés, représentent soixante et quinze à quatre-vingt pour 100 du total. J'espère que le ministre va s'occuper de cette question et fera corriger l'erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami a dit que ces autres sectes ne sont pas considérables ; mais elles comptent presque pour le tiers du total de 24,000. Le recensement de 1891 montrait qu'un peu plus du tiers étaient des baptistes libres. Les baptistes réformés et les baptistes alliés ne sont pas inscrits sous la rubrique de baptistes du libre arbitre en 1901. Dans l'enquête qu'il a faite M. Blue s'est guidé d'après les tableaux de 1891 et ceux de 1901. Dans les tableaux de 1891 il a constaté qu'il y avait 24,000 baptistes du libre arbitre, et que deux sectes baptistes qui en 1901 ne sont pas comptées sous le même titre qu'en 1891 formaient juste un peu plus d'un tiers du total. Dans sa plainte à M. Blue, M. McLeod n'accuse pas les recenseurs d'avoir fait des inscriptions erronées. Il appelle l'attention du département sur la diminution apparente de cette secte en particulier pendant les derniers dix ans, mais l'enquête à laquelle M. Blue s'est livré ayant complètement expliqué cette diminution apparente, il n'a pas cru devoir pousser ses recherches plus loin.

M. FOWLER : Les baptistes réformés paraissent-ils dans le recensement de 1901 comme culte distinct ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ils ont été assimilés aux baptistes et non pas aux baptistes du libre arbitre.

M. BENNETT : Lorsque je compare le coût du recensement du comté de Simcoe en 1901 avec le coût du recensement de 1891 je trouve les chiffres suivants :

| | 1891. | 1901. |
|---|---|---|
| Simcoe-nord .. .. .. .. .. .. | $1,728 | $2,890 |
| Simcoe-sud.. .. .. .. .. .... | 1,341 | 2,794 |
| Simcoe-est .. .. .. .. .. .... | 2,304 | 4,465 |
| Total.. .. .. .. .. .. | $5,423 | $10,149 |
| Ontario-nord.. .. .. .. .. .... | 1,614 | $3,463 |

Dans la circonscription de Simcoe-est il n'y avait en 1891 qu'un seul commissaire qui n'a reçu que la moitié environ du salaire payé aux deux commissaires en 1901. L'honorable ministre peut-il expliquer cette différence énorme de près de $5,000 dans un seul comté, et peut-il donner à la Chambre l'assurance que le rapport du recensement de 1901 contiendra des renseignements qui justifieront l'augmentation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que j'ai déjà répondu plusieurs fois à cette même question de mon honorable ami. Je crois que la masse de renseignements de tout genre que nous avons recueillis en faisant ce recensement justifie amplement la différence dans le coût. J'ai déjà donné ces explications et je ne crois pas qu'il me soit possible d'y ajouter grand chose. La cause est la même dans presque tous les comtés du Canada.

M. CLANCY : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle donnée importante contient le recensement de 1901 et qui n'est pas dans le recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; nous avons dans le recensement de 1901 la valeur de tous les instruments aratoires possédés par les agriculteurs, renseignement qui n'était pas dans le recensement de 1891.

M. FOWLER : Quelle proportion de l'augmentation dans le coût ce renseignement représenterait-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est difficile d'établir une proportion. J'ai expliqué à la Chambre plusieurs fois déjà que le nombre des questions parmi lesquelles est le renseignement que je viens de mentionner, a été augmenté, et c'est ce qui est la cause en partie de l'augmentation du coût du recensement, car il a fallu aux recenseurs plus de temps et plus de travail pour obtenir toutes les réponses à ces questions, et il a fallu les payer plus cher. J'ai donné déjà les autres détails. Pendant que j'y suis je désire répondre à la question qui m'a été posée par mon honorable ami le député de Leeds (M. Taylor). En 1891 le nombre de baptistes de toutes croyances dans la province du Nouveau-Brunswick était de 79,634 et en 1901 il était de 80,874, une petite augmentation comme on voit.

M. COCHRANE : Les recenseurs étaient-ils payés à la journée ou d'après le nombre de questions qu'ils posaient ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ni l'une ni l'autre de ces méthodes n'a été suivie ; nous avons adopté un tarif qui a été augmenté à cause de l'augmentation dans le nombre des questions.

M. COCHRANE : Un tarif de quoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un tarif suivant le nombre d'individus, maisons, fermes fabriques, etc.

M. COCHRANE : S'ils ont été payés suivant le nombre de questions, comment se fait-il qu'ils aient obtenu plus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le tarif était plus élevé en proportion du nombre de questions.

M. COCHRANE : Exactement ce que je dis, les recenseurs ont été payés d'après le nombre de questions. Avez-vous un tarif fixe pour les voitures, ou bien les recenseurs avaient-ils la permission de fixer le prix eux-mêmes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y avait un tarif fixe.

M. COCHRANE : Le tarif était-il le même dans les villes et villages indistinctement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il était le même partout où on a alloué cette dépense.

M. COCHRANE : Que veut dire le ministre par là. Je lui ai posé une question bien simple—le tarif était-il le même pour les villes et villages indistinctement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis répondre à cette question, parce que règle générale on n'a pas accordé d'allocation pour voiturage dans les villes et villages.

M. COCHRANE : Je vais donner à la Chambre un exemple de la manière dont le pays a été exploité par quelques recenseurs. Le département avait-il quelque moyen de se protéger contre des recenseurs sans scrupule qui ont exigé autant pour leur voiture que pour leurs travaux. Prenez le village de Brighton. Nous y avions trois recenseurs. Un d'eux a reçu $24.65 de salaire, et $22.50 pour voiturage.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député veut-il me dire où il trouve cela ?

M. COCHRANE : A la page D-183 du rapport de l'Auditeur général. Le village de Brighton a une population d'environ 1,300 âmes. Dans le village de Campbellford qui est beaucoup plus populeux, de fait sa population est assez forte pour lui permettre d'être érigé en municipalité de ville. On n'a accordé que $1.50 pour frais de voiturage à un recenseur. A toutes les pages du rapport de l'auditeur général on trouve les mêmes contradictions. A un recenseur on accorde autant pour le voiturage de sa personne que pour ses inscriptions dans les cahiers du recensement, tandis qu'à d'autres on n'accorde rien. Pourquoi payer une voiture à un recenseur dans un petit village ? Je suis convaincu que des milliers de dollars de l'argent du peuple ont été dépensés de cette manière pour le bénéfice de meneurs grits. Je connais très bien cet homme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Est-ce un bon grit ?

M. COCHRANE : Oui, si l'on peut dire qu'il y a de bons grits. Je connais beaucoup de bons réformistes et je les respecte; mais lorsque vous parlez de grits, je ne crois pas qu'il y en ait de bons. Ils sont bons pour exploiter le peuple et c'est tout. M. Smith, auquel on a versé cet argent, est un cultivateur du canton de Brighton, qui a été nommé pour faire le recensement du village de Brighton, Pourquoi ? Il y avait pourtant dans le village de Brighton assez de personnes intelligentes, et capables de faire le recensement, mais on n'en a pas voulu et l'on est allé chercher cet homme dans le canton pour faire le recensement du village, et je suppose qu'il venait en voiture au village, mettait son cheval à l'écurie, et faisait payer les frais au pays. C'est ainsi que l'on a agi en beaucoup d'autre cas, et c'est la raison véritable pourquoi le recensement coûte si cher.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas sous la main, la note dont parle l'honorable député. On a payé le voiturage des agents recenseurs quand ils étaient obligés de s'éloigner de chez eux pour faire le recensement. Règle générale, il y avait un recenseur pour chaque arrondissement de vote, et on choisissait généralement comme recenseur une personne demeurant dans l'ar-

rondissement même. L'arrondissement de vote d'un village s'étend quelquefois jusque dans la campagne, et de cette façon il est possible que le recenseur d'un village demeure dans la campagne. L'honorable député (M. Cochrane) a dit que ce recenseur habitait la campagne.

M. COCHRANE : Oui, et pourquoi le ministre a-t-il nommé pour faire le recensement dans un village un homme qui habitait la campagne ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais dire.

M. COCHRANE : Le ministre peut s'imaginer alors ce que l'on peut en déduire, Tout indique que ce recenseur était un meneur grit. Il avait dans le village de Brighton des gens beaucoup plus intelligents que cet homme et plus capables de prendre le recensement, mais on a nommé celui-là comme récompense sans doute de quelque sale besogne qu'il aurait faite pour le parti.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est certainement pas cette considération qui a guidé le gouvernement. La règle était——

M. COCHRANE : Pourquoi n'avez-vous pas observé la règle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mes renseignements sont qu'on l'a observée. Il faut d'abord que les comptes soient accompagnés d'une déclaration des recenseurs et certifiés par le commissaire du district qui connaît les circonstances; puis ils sont examinés par le comptable du département avant d'être payés. On les transmet ensuite à l'auditeur général qui les examine de nouveau. Et autant que je sache, on n'a découvert aucune inexactitude dans tous ces comptes.

M. FOWLER : Les recenseurs ont-ils rendu leurs comptes sous serment.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Touts ont fait serment de faire des rapports fidèles. Ce serment était général et couvrait tout.

M. FOWLER : C'est le serment qu'ils ont prêté lorsqu'ils ont été nommés recenseurs?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOWLER : Ont-ils rendu leurs comptes sous serment?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ont signé une déclaration disant que leurs comptes étaient vrais et cette déclaration était attachée au compte, qui ensuite éait remis au commaissaire du district, lequel y ajoutait sa déclaration et l'envoyait au comptable.

M. COCHRANE : Comment le ministre explique-t-il ces frais de route élevés dans le village de Brighton ? les autres recenseurs, ceux qui habitaient dans le village, des personnes que je connais bien, n'ont reçu que $7.50. Peut-on dire que l'on a réellement apuré les comptes ou observé une règle quelconque lorsque nous constatons d'aussi fortes différences entre deux villages d'un même comté. On a payé des louages de voiture aux recenseurs du petit village de Hastings, dont la population est de moins de 1,000 habitants. Les recenseurs de Campbellford ont recuilli autant de renseignements que ceux de Brighton et cependant on paye $22.50 pour voiturage dans Brighton et on ne paie rien dans Campbellford.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A part leur travail de recensement proprement dit on a payé aux recenseurs leurs frais de route lorsqu'ils ont été obligés de prendre une voiture pour aller recevoir leurs instructions du commissaire du comté.

M. COCHRANE : C'était un tarif uniforme pour tout le monde, $9.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le tarif était de $3 par jour et les frais de route; on accordait $1.50 pour le cheval.

On leur payait aussi leurs frais de déplacement, lorsqu'ils étaient obligés de faire rapport au commissaire.

M. COCHRANE : Dans ce volume, l'allocation spéciale est partout portée à $9.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami se trompe, car la moyenne est de $3 par jour, pour tous les fonctionnaires en question. C'était la règle suivie. Il est arrivé, quelquefois, que des recenseurs ont dû faire des voyages plus ou moins longs ; par conséquent, les appointements qu'ils ont reçus de ce chef ont été plus élevés.

M. COCHRANE : Dans l'item que je viens de mentionner, je constate que le coût du recensement s'est élevé, en moyenne, à $9, par jour, pour les dépenses accordées aux recenseurs de Northumberland-est ou de Northumberland-ouest. Il y a donc uniformité dans les frais.

M. REID (Grenville) : Pourquoi le gouvernement a-t-il accordé $9 par jour, à certains recenseurs, alors que d'autres ne recevaient que $6 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En certains cas, ils ont dû prendre trois jours pour recevoir toutes leurs instructions, et en d'autres, deux jours ont suffi.

M. REID (Grenville) : Dans le comté de Frontenac, on a payé en moyenne $6 par jour aux recenseurs, tandis que, dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, on n'a payé que deux dollars par jour aux fonctionnaires chargés de faire le dénombrement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est évident que, dans les cas cités par l'honorable député, les recenseurs ont dû

passer deux jours à recevoir des instructions du commissaire en chef, tandis que, dans la division électorale que représente mon honorable ami, ce travail s'est accompli en moins de temps.

M. BLAIN : A la page D—282, je lis ce qui suit : " Enquête sur le recensement de 1891, $1,486. D. F. Macpherson, Clinton, Ont., frais de déplacement à Ottawa pour recevoir instructions, voiturage et consultations au cours de l'enquête, $73.95; en fonction, 57 jours à $5 : $358.95." Je demanderai au ministre de nous expliquer pourquoi on a fait voyager cet homme de Clinton à Ottawa et comment on a pu l'autoriser à payer certains de ses concitoyens pour les engager à lui donner les informations qu'il leur demanda.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'agent recenseur en question est venu ici pour recevoir les instructions qu'il lui fallait pour remplir les devoirs de sa charge. De plus, il a dû consulter les tableaux du recensement qui pouvaient l'aider dans ses investigations.

M. CLANCY : Sur quoi devaient porter ses investigations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles devaient établir si les rapports du recensement de 1891 contenaient les noms de personnes absentes du pays pour un temps indéfini.

M. CLANCY : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'on prétendait assez généralement que le recensement de 1901 ne pouvait pas avoir été bien fait ; il fallut, par conséquent, établir une enquête pour savoir si l'erreur avait été commise en 1891 ou en 1901.

M. CLANCY : Sur combien de comtés porte l'enquête de M. Macpherson ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sur quatre ou cinq comtés d'Ontario, je crois. Un rapport sur cette affaire a été déposé sur le bureau de la Chambre au cours de la dernière session.

M. WILMOT : L'honorable ministre a annoncé qu'il se proposait de faire reviser le recensement des confessions religieuses dans certaines paroisses du Nouveau-Brunswick. J'aimerais à savoir si cette revision s'appliquera à tout le Nouveau-Brunswick, ou seulement aux paroisses dont on a donné les noms à l'honorable député de King (M. Fowler). Dans la paroisse de Lincoln où j'habite, je crois que 70 pour 100 de la population appartient à la secte des Baptistes libres et d'après les renseignements les plus autorisés que j'ai pu me procurer, ces gens n'ont pas été inscrits comme tels dans le recensement. Comme l'a dit l'honorable député de King, c'est une classe de chrétiens importante ; elle compte 20,000 adhérents dans cette province. Et il me semble que le recensement devrait en tenir compte. Je ne crois pas que la chose ait été faite intentionnellement, mais une erreur a été commise. Les recenseurs auraient dû recevoir instruction de mentionner une secte aussi importante. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, ces recenseurs sont passés dans les paroisses et ont demandé aux gens à quelle religion ils appartenaient. Ils répondaient qu'ils étaient des Baptistes libres, des " Close Communion Baptists ", ou toute autre sorte de Baptistes, sans distinction. Vu l'importance de cette secte, il me semble que le gouvernement aurait dû classer ses adhérents sous une rubrique spéciale. Le ministre des Finances a aussi déclaré que les Baptistes libres sont nombreux dans la division électorale qu'il représente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons tous deux cette bonne fortune.

M. WILMOT : Sous ce rapport, je n'ai rien à envier à l'honorable ministre, car une forte proportion de mes commettants appartient à cette confession, et il en est de même dans le comté de Sunbury. Je répète que 70 pour 100 de la population de Lincoln sont des Baptistes libres. Je demande au ministre de comprendre les comtés de Sunbury et de Queen dans sa revision. Je lui conseillerais même de l'étendre à toute la province.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis prêt à ordonner une enquête partout où il sera constaté que les rapports sont inexacts.

M. COCHRANE : Je signalerai au ministre le canton d'Haldimand, Northumberland-ouest, qui contient douze arrondissements électoraux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A quelle page ?

M. COCHRANE : D—184. Ces arrondissements de votation sont très petits. Le canton d'Haldimand n'est pas beaucoup plus grand que celui de Seymour, et j'y vois des item de $26.65 pour le travail des recenseurs et de $44.50 pour location de voiture. Ces comptes n'ont jamais été examinés. Les recenseurs envoyaient leur compte et recevaient l'argent. Ces arrondissements électoraux ne sont pas plus étendus que ceux de Seymour. Il y en a douze dans Haldimand et cinq ou six dans Seymour, et dans ce dernier, on ne voit pas de comptes comme dans Haldimand.

M. FOWLER : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Sunbury et Queen (M. Wilmot) qui dit que cette injustice n'a pas été commise intentionnellement. Je suis convaincu que cette erreur a été commise de propos délibéré et que les recenseurs devraient être sévèrement réprimandés par le ministre. S'il est en son pouvoir de les punir, il devrait le faire.

Je crois comprendre que la revision s'étendra à toute la province du Nouveau-Brunswick. Le Révd. docteur McLeod est le rédacteur de l'organe officiel de cette confession et je conseillerais au ministre de s'entendre avec lui et de s'en faire donner une liste des localités où il croit que le recensement n'a pas été bien fait au point de vue de la société religieuse qu'il représente, pour y ordonner une enquête.

M. COCHRANE : L'honorable ministre a-t-il trouvé les item que je lui ai indiqués ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, les voici.

M. COCHRANE : Comment explique-t-il cela ? Le cheval a-t-il recueilli plus de renseignements que le recenseur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis l'expliquer autrement qu'en supposant que ce recenseur a dû parcourir un pays où la population est très clair semée. Je ne connais pas cette partie du pays ; je n'y suis jamais allé.

M. COCHRANE : Je la connais, moi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Alors l'honorable député peut expliquer la chose mieux que moi.

M. COCHRANE : Non, je ne le puis pas ; la population est dense ; ce cheval n'a pas plus parcouru de chemin qu'un autre. Les arrondissements électoraux sont d'égale étendue, autant, du moins, que le conseil municipal a pu le faire. Si les dépenses doivent être proportionnées aux renseignements obtenus, et c'est la raison que l'on donne pour expliquer pourquoi ce recensement a coûté près du double de celui de 1891, la seule explication possible c'est que ce cheval a recueilli plus de renseignements que le recenseur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ferai remarquer à l'honorable député que le canton a une superficie de 81,000 acres et que sa population n'est pas de 3,900.

M. COCHRANE : C'est une erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce qu'affirme le recenseur.

M. TAYLOR : Tout cela prouve que le recensement a été mal fait. L'an dernier, j'ai fait remarquer à l'honorable ministre que dans la ville de Gananoque, l'assesseur municipal faisait son travail en même temps que les recenseurs travaillaient au recensement et qu'il a trouvé une population de 178 unités plus forte que celle des recenseurs; et nous savons tous que l'assesseur d'une ville ne prend pas les noms de tous les résidents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle était la population de Gananoque en 1901, d'aprè l'assesseur ?

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut voir par les Débats de la dernière session que j'ai lu un état certifié par le greffier de la ville, constatant que le rôle de cotisation donnait une population de 178 plus forte que celle des recenseurs et les deux calculs ont été faits virtuellement le même jour.

Mais j'ai surtout demandé la parole pour dire au ministre qu'il devrait recommencer le recensement, non seulement dans le Nouveau-Brunswick, mais dans tout le Canada. Une comparaison entre le recensement de 1891 et celui de 1901, fait voir que la dénomination des Baptistes libres, qui est très importante, n'a fait que très peu de progrès dans le Nouveau-Brunswick. Au cours des dix dernières années, cette secte a dû augmenter le nombre de ses adhérents de plusieurs milliers et le recensement ne le mentionne pas.

A mon avis, cela est une preuve irréfutable que le recensement du Nouveau-Brunswick n'est pas exact, tant à l'endroit de ces différentes dénominations religieuses, qu'à l'endroit du chiffre total de la population. Cela est évident pour tout le monde et le ministre des Finances admettra lui-même que les Baptistes ont dû faire quelque progrès depuis dix ans. Demandez au révérend M. McLeod quels progrès les Baptistes libres ont fait depuis dix ans et les chiffres qu'il vous donnera ne ressembleront pas du tout à ceux du recensement. Je suis convaincu, pour ma part, que l'Eglise baptiste a progressé au cours des dix dernières années et qu'elle a augmenté le nombre de ses adhérents. J'ai demandé à l'honorable ministre de l'Agriculture combien cette secte comptait de membres en 1891 et en 1901, et il n'a pu indiquer qu'une augmentation de quelques centaines. Je ne puis concevoir que l'Eglise baptiste ou toute autre secte religieuse en ce pays n'ait pas fait de progrès plus sensibles que ceux qu'indique le recensement, car autrement, il ne lui resterait qu'à disparaître.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député n'a certainement pas l'intention de défigurer le sens de mes paroles, et, cependant, ce qu'il vient de dire est de nature à créer une fausse impression. Les chiffres que j'ai cités, il y a un instant, font voir que le nombre des Baptistes, au Nouveau-Brunswick, a augmenté de 1,000. La population totale de la province n'a augmenté que de 9,000.

M. TAYLOR : Cela prouve que le recensement est mal fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas du tout.

M. TAYLOR : Je suis convaincu que les Baptistes ont fait plus de progrès que cela.

M. FOWLER : Je vois que dans certains endroits, on n'a rien dépensé pour les instructions données aux agents. Dans le comté de King, N.-B., on n'a pas fait cette dépense.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je remarque que le commissaire du comté de

King, N.-B., n'a pas envoyé de comptes pour dépenses spéciales. Il n'y en a pas pour location de voiture

M. FOWLER : Presque rien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore pour quelles raisons ces comptes n'ont pas été envoyés. Quand on ne nous en envoyait pas, nous n'en demandions pas.

M. FOWLER : Comment se fait-il que le commissaire a reçu $100, tandis que dans d'autres comtés, celui de Kent, par exemple, il a reçu $150.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Là où il n'y avait qu'un commissaire, il recevait $100. Là où il y en avait deux, ils recevaient $75 chacun.

M. FOWLER : Dans Northumberland, vous avez payé $112 à chacun. Quels étaient les prix payés aux recenseurs en 1891 et en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, 3 cents par nom, 3 cents par décès ; 15 cents pour une ferme, et 20 cents pour une fabrique. En 1901, 5 cents par nom, 5 cents par décès, 25 cents pour une ferme et 30 cents pour une fabrique. En 1891, il n'y avait pas d'allocation pour aller recevoir les instructions, ni pour location de voitures.

M. FOWLER : Pourquoi a-t-on accordé ces allocations nouvelles?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le pays était si prospère, les salaires étaient si élevés et la vie coûtait si cher, qu'il nous était impossible de faire faire l'ouvrage sans cette allocation.

M. R. JOHNSTON : Dans notre comté, on cherchait à qui mieux mieux à se faire choisir pour l'exécution de ce travail.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il éprouvé de la difficulté à se trouver des employés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Passablement, dans certains endroits.

M. FOWLER : Quels endroits?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Plusieurs ont refusé de travailler.

M. FOWLER : Ce n'était certainement pas dans le comté de King, N.-B., puisqu'on s'y est querellé des mois d'avance pour obtenir de l'emploi.

M. TAYLOR : Le comité libéral a même été obligé de tirer les noms au sort.

M. BENNETT : Dans le comté de Simcoe-est, on s'est battu pour être commissaire, et afin de rétablir la paix aux dépens du pays, on a nommé deux commissaires de plus qu'il n'en fallait. Pourquoi, M. Storey, un des commissaires, a-t-il reçu la somme ronde de $25 pour dépenses? Si c'est la douce charité qui a été cause de ce don, il faut que le peuple le sache.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'état de compte de M. Storey fait voir qu'il lui a été alloué $75 comme commissaire, $25 pour frais de port et pour payer le loyer d'une salle qu'il avait retenue afin d'y donner ses instructions aux recenseurs.

M. BENNETT : Quel a été le loyer de cette salle?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les frais de port et le loyer de cette salle se sont élevés en tout à $25.

M. BENNETT : L'honorable ministre sait-il quel était le loyer de cette salle?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BENNETT : Je suis heureux de cette réponse. Si c'est ainsi qu'on a dilapidé les deniers publics, il est bon que le peuple ne l'ignore pas. Cet homme exerce la profession d'avocat et il est magistrat de police pour la ville ; il n'avait aucune raison de louer une salle. Son histoire ressemble beaucoup à celle de certain monsieur qui, lors du plébiscite, si cher au cœur du ministre de l'Agriculture, a cherché à se faire allouer $25 comme loyer de son bureau. Je suis fort aise de recevoir du ministre ce renseignemt et je l'en remercie, car le peuple va enfin savoir qu'on l'a volé. L'honorable ministre voudra-t-il me permettre de voir cet état de compte de $25 représentant le loyer d'une salle pour les besoins de ce commissaire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Dans le comté d'Ontario-nord, un commissaire du nom de Duncan Graham a reçu $100, plus $206.95 pour revision des rapports, et je suis sous l'impression qu'il ne sait ni lire ni écrire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai peine à croire que ce soit vrai.

M. HUGHES (Victoria) : Il avait pour commissaire adjoint un meneur libéral, un monsieur qui ne fut pas étranger à la question des boîtes à scrutin d'Ontario-nord dans une certaine circonstance, un ami du directeur général des Postes, un avocat libéral.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le connais pas.

M. HUGHES (Victoria) : C'est un avocat du nom de Roach.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les commissaires ont droit à un sou pour chaque nom qui leur est envoyé par les recenseurs ; or, je trouve qu'on a payé $206 de ce chef pour ce comté-là.

M. THOMSON (Grey-nord) : S'il en est ainsi, j'attirerai l'attention du ministre sur ce qui s'est fait par rapport aux comtés de Grey. Il a été payé à M. R. B. Miller, commissaire, $188 pour la revision des rapports

concernant Grey-nord. La population de ce comté est de 27,000 âmes ou plus. M. Carruthers, commissaire de Grey-est, a reçu $233 et cette circonscription compte 2,000 âmes de moins que celle de Grey-nord. S'ils ont reçu chacun un sou par nom, comment expliquez-vous cette différence ? Le rencensement de Grey-est a coûté $3,592, tandis que celui de Grey-nord, où il y a 2,000 âmes de plus, n'a coûté que $3,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vu la population de Grey-est, on n'a payé au commissaire que ce qui lui était dû, à raison d'un sou par nom. Si celui de Grey-nord n'a pas reçu autant à proportion de la population de ce comté, c'est que tout en ayant droit à un sou par nom, un commissaire ne pouvait toucher plus de $4 par jour pour chaque jour d'ouvrage. Le commissaire de Grey-nord avait fait 47 jours, et, à raison de $4 par jour, il avait droit à la somme qu'il a reçue.

M. THOMSON (Grey-nord): Il est un autre point que je voudrais voir élucider. M. J. Frost, de la ville d'Owen Sound, paraît avoir reçu $12 pour louage de voitures. Je voudrais savoir s'il avait bien besoin de cela pour faire le recensement d'Owen Sound?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais dire précisément pourquoi cette somme a été demandée, mais je sais que dans certains cas, des recenseurs chargés de travailler dans une ville ont dû en sortir pour certaines raisons, et louer chevaux et voitures à cette fin. Je me rappelle un cas où un employé occupé à faire le recensement dans une ville a découvert que deux ou trois personnes qu'il devait inscrire comme domiciliées dans la ville, étaient cependant à la campagne, et qu'il lui a fallu faire deux ou trois milles en dehors de la ville pour obtenir les renseignements qu'il était obligé de se procurer. Dans une circonstance comme celle-là il y avait lieu de réclamer une certaine somme pour louage de voitures, et le cas signalé par l'honorable député pourrait bien être un de ceux-là.

M. BENNETT : Ce document m'a l'air d'être passablement vieux. Cet homme a fait un état de compte de $100 que quelqu'un a réduit à $75.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que lorsqu'il y avait deux commissaires, chacun ne pouvait recevoir que $75.

M. BENNETT : Et alors, redoutant un découvert, quelqu'un a écrit : " Frais de port et loyer d'une salle, $25 ". Ce n'est pas là son écriture, mais celle d'un autre. Il fallait lui plaire et quelqu'un dans ce département a trouvé cet heureux moyen d'y parvenir. qui a fait cette insertion ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette écriture ne paraît pas être toute la même.

M. BENNETT : Je voudrais bien voir cette correspondance.

M. HUGHES : L'honorable ministre voudrait-il me dire ce que signifient les mots " commissaire adjoint " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a nommé des adjoints aux commissaires qui avaient à parcourir des distances considérables, et ces adjoints furent pour ainsi dire autant de commissaires.

M. BENNETT : En est-il beaucoup parmi eux qui aient été gorgés d'argent comme ce monsieur-là semble l'avoir été ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au contraire, on a scruté de très près tous les états de compte.

M. BENNETT : L'honorable ministre est-il d'avis que le présent cas nous fournit un exemple de cette étroite surveillance ? Le commissaire envoie un état de compte de $100, il est impossible qu'on lui accorde cette somme, et alors, quelqu'un dans le département fait disparaître ces $100 d'un trait de plume et y substitue $75, à quoi il ajoute $25 pour loyer d'une salle et pour frais de port.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre a déclaré que chacun ne pouvait recevoir plus de $75, et cependant, en voici un qui reçoit $75, et un autre, $125.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faudra que j'étudie ce point-là.

M. BENNETT : Je signalerai une autre difficulté relative au fameux comté d'Ontario-nord. Il a été alloué à M. Duncan Graham $100, et à M. Roche $203, pour 58 jours de travail en qualité de commissaire adjoint. Chacun d'eux a donc reçu plus de $100.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y avait qu'un commissaire pour le comté d'Ontario-nord.

M. TAYLOR : Peut-être M. Graham ne sait-il ni lire ni écrire, et alors il lui fallait un assistant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le connais pas, mais je ne crois pas qu'il ne sache ni lire ni écrire. M. Roche a reçu $203 pour 58 jours de travail.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudrait-il nous passer l'état de compte de M. Roche ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me le procurerai et je le déposerai.

M. REID (Grenville) : Devons-nous comprendre qu'aucun de ces commissaires ne pouvait s'attendre à recevoir plus de $75 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsqu'il y avait deux commissaires, on leur allouait régulièrement à chacun $75 pour dépenses. Chacun recevait en outre un sou

par nom pour tous les noms que les recenseurs du comté leur envoyaient, mais chacun ne pouvait recevoir plus de $4 pour chaque jour de travail.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre a-t-il averti M. Blue que pas un commissaire ne devait recevoir plus de $75 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce qui a été alloué pour dépenses ; chaque commissaire devait recevoir en outre un sou par nom, mais pas plus de $4 par jour.

M. REID (Grenville) : Pourquoi alors le département a-t-il payé plus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sache pas qu'il ait payé plus, si ce n'est dans le cas d'un seul commissaire, à qui il a été payé $100.

M. FOWLER : Dans le comté de Northumberland, N.-B., on a payé deux commissaire $112 chacun. Voir page D-134 du rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit que l'allocation aux commissaires d'une couple de grands comtés où il était particulièrement difficile de faire le recensement, a été plus élevée. Ainsi, dans le comté de Northumberland, elle a été de $225 au lieu de $150 pour les deux commissaires.

M. FOWLER : Northumberland n'est pas le plus grand comté du Nouveau-Brunswick: celui de Westmoreland a une population d'un tiers plus considérable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Est-il aussi étendu ?

M. FOWLER : Il est tout aussi grand que l'autre, et une grande partie du comté de Northumberland est couverte de forêts.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe que le comté de Northumberland a une superficie de plus de 3,000,000, et celui de Westmoreland une superficie de 1,000,000 d'acres, de sorte que Northumberland est trois fois plus grand.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudra-t-il dire si les énumérateurs ont parcouru les forêts de Northumberland? Les trois quarts de la superficie de ce comté sont en forêt, tandis que Westmoreland est entièrement peuplé. La population de Northumberland est de 30,000, tandis que celle de Westmoreland est de 45,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut fort bien être dans le vrai ; mais dans un comté où il y a une telle étendue en forêt, les énumérateurs auraient plus de difficutlé à se transporter d'un point à l'autre.

M. FOWLER : Mais cette partie en forêt n'est pas peuplée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il doit y avoir des habitants dans toutes les paroisses, et il y a douze paroisses.

M. FOWLER : Il faut qu'il y ait des habitants dans toutes les paroisses ; car il n'y a pas de paroisse s'il n'y a pas d'habitants. Une paroisse forme une municipalité. Une vaste forêt couvre tout l'ouest du comté ; mais les diverses paroisses de l'est se prolongent jusque dans l'ouest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'y a-t-il pas d'établissements dans l'ouest ?

M. FOWLER : Aucun. Les recenseurs ne visitaient pas les chantiers.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, si les chantiers étaient en exploitation lorsque le recensement fut fait en avril.

M. FOWLER : Non, les chantiers ne devaient pas être en activité à cette époque.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais trop ce qui en est ; mais s'il y avait des gens dans les chantiers, les recenseurs devaient en faire la visite.

M. CLANCY : De fait, lorsqu'il y a deux ou trois commissaires de nommés, c'est pour satisfaire aux exigences des amis politiques. N'y avait-il pas une allocation uniforme, dans Ontario et dans Québec, de $100 et d'un sou par nom pour le commissaire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsqu'il n'y en avait qu'un. Dans les cas où il y en avait deux, l'allocation était de $75, plus un sou par nom.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend-il qu'il n'a été nommé deux commissaires que là où il y avait de grandes étendues à parcourir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour diverses raisons ; parfois la grande étendue ; parfois la difficulté des communications d'une partie de la circonscription à l'autre ; parfois la présence de deux races dans un même comté, nécessitant la nomination d'un commissaire pour chacune d'elles.

M. CLANCY : Et parfois, aucune de ces raisons n'existait. Prenez, par exemple, le comté d'Elgin. Il n'y a pas de juxtaposition de races, pas de difficulté de communications ; et c'est un ancien comté, et un comté de peu d'étendue ; cependant, on y a nommé deux commissaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'un pour Elgin-est et l'autre pour Elgin-ouest, je suppose.

M. CLANCY : Non, il ne s'agit que d'Elgin-ouest. L'honorable ministre ne trouvera pas à s'échapper de ce côté. Puis, que dites-vous du comté de Wellington et du comté de Wentworth ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le cas d'Elgin-ouest, partie de la cir-

conscription est dans le comté d'Elgin et partie dans le comté de Kent ; un commissaire fut nommé pour chacune de ces parties.

M. CLANCY : L'honorable ministre divague assurément. Ne sait-il pas qu'on n'a tenu aucun compte des comtés municipaux ? Ne sait-il pas que le recensement a été fait par collèges électoraux. Assurément, ce n'est pas son commissaire en chef qui lui a suggéré ce qu'il vient de dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'explication est la bonne. Dans certains cas le collège électoral se composait de deux ou trois comtés ; deux commissaires furent nommés.

M. CLANCY : Alors, prenez le comté de Bothwell, formé de partie du comté de Kent et de partie du comté de Lambton. Cependant, il n'y a eu qu'un commissaire de nommé pour ce comté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il aurait pu y en avoir deux.

M. HUGHES (Victoria) : Victoria-nord est formé de parties de trois comtés ; cependant l'honorable ministre n'y a nommé qu'un commissaire. Il a laissé de côté deux partisans. L'honorable ministre a dit à l'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler) qu'on avait fait le recensement des chantiers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HUGHES : Alors, ces gens seront comptés deux fois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HUGHES : Le recenseur les inscrivait à leur domicile, et puis, plus tard, dans les chantiers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HUGHES : Alors, pourquoi visiter les chantiers?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On inscrivait ces gens comme étant au chantier, l'annexe relative au chantier était contrôlée, et si les inscriptions avaient été faites en double, on en biffait un double.

M. TAYLOR : Je crois qu'il est temps de lever la séance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'admets ; cependant, comme certains députés veulent avoir des renseignements, je les prierai de préciser ce qu'ils veulent, afin que je puisse plus facilement les leur procurer.

M. TAYLOR : Je désirerais que l'honorable ministre nous donnât les raisons qui l'ont porté à mettre de côté, par rapport au comté de Glengarry, la règle dont il vient de parler. Il a dit que lorsqu'il y avait deux commissaires, ils recevaient chacun $75. Mais dans le comté de Glengarry, un petit comté qui comprend une ville, un village et quatre municipalités rurales, il a employé deux commissaires et leur a donné, à chacun, $100, plus un sou par chaque nom inscrit sur la liste qu'il leur a fait reviser.

M. BENNETT : Je désirerais savoir pourquoi on a payé $25 dans le cas que j'ai signalé.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il déposer l'état de compte concernant Middlesex-ouest ?

Il est rendu compte de l'état des délibérations.

## AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Probablement de plusieurs bills d'importance secondaire, qui ont été présentés par le ministre de la Justice. Au commencement de la séance il sera proposé que la Chambre se forme en comité des subsides, afin de permettre à l'honorable député de Sainte-Marie de présenter son amendement.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.10 du matin, mercredi.

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 17 juin 1903.

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

## QUESTIONS.

### TERRES APPARTENANT AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT (par M. McCreary) :

A l'égard des terres concédées aux compagnies de chemin de fer et qu'elles ont acquises, mais qui n'ont pas été réservées pour sélection (s'il en est), quelle est la superficie dans chaque cas?

2. A l'égard des terres concédées et non acquises, mais qui peuvent l'être aux termes de la législation existante, quelle est la superficie réservée dans chaque cas (s'il en est) (a) dans le Manitoba ; (b) dans les Territoires du Nord-Ouest ? Et quelle est la situation de ces terres, par township et rang ?

3. A l'égard des terres acquises et réservées, mais non choisies par les compagnies, quelles mesures (s'il en est) ont été ou doivent être prises par le département de l'Intérieur ou le gouvernement pour les forcer à faire leur choix?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (sir Wm Mulock) :

1. Le chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest a acquis une superficie totale de 98,880 acres de terres en construisant sa voie de Minnedosa à Rapid-City, mais aucune réserve n'a été faite pour remplir les conditions de cette subvention.

2. Quant à la question de savoir si la Compagnie de chemins de fer et de houille de la vallée du Cerf peut encore gagner aucune subvention en terre en construisant quelque partie de sa voie, ce point a été discuté récemment en réponse à une question posée dans cette Chambre.

La seule compagnie qui puisse encore acquérir des subventions en terre en construisant quelque partie de sa voie est la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord. La réserve dans laquelle la compagnie peut choisir ces terres ainsi acquises ou qui peuvent l'être, est située partie au Manitoba et partie dans les Territoires du Nord-Ouest.

Environ 310,000 acres de terre ont été choisis de ce chef, presque toute au Manitoba, à l'exception d'environ 15,700 acres.

Ces terres situées dans la partie réservée ne sont pas arpentées, à l'exception d'une faible partie au Manitoba et de quelques townships dans les Territoires du Nord-Ouest. La superficie des terres ainsi réservées est estimée, d'après les derniers calculs, à environ 4,924,440 acres au Manitoba, et dans les Territoires du Nord-Ouest à environ 3,364,660 acres, situées au sud du township portant le n° 50. Il y a aussi de réservé dans les Territoires du Nord-Ouest une étendue de terre que l'on croit contenir environ 22,000,000 d'acres, laquelle est située entre le township 49 et la baie d'Hudson, ainsi que le long de la voie projetée du chemin de fer. Cette dernière lisière de terrain n'est pas arpentée et est en partie inexplorée.

La description par township et par rang, à l'exception de la bande de terre située au nord du township 49, est la suivante :

AU MANITOBA.

| Township. | Rang. | | Mér. |
|---|---|---|---|
| Fractionnaire 17, 25 et 26.. .. .... | 4 | E. | 1er |
| Fractionnaire 17.. .. .. .. .. .. .. | 3 | E. | 1er |
| 25 et 26.. .. .. .. .. .. .. .. .... | 3 | E. | 1er |
| Fractionnaire 16.. .. .. .. .. .. .. | 2 | E. | 1er |
| 17 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 2 | E. | 1er |
| Fractionnaire 27, 28 et 29.. .. .. .. | 2 | E. | 1er |
| Fractionnaire 16.. .. .. .. .. .. .. | 1 | E. | 1er |
| 17 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 1 | E. | 1er |
| Fractionnaire 27, 28 et 29.. .. .. .. | 1 | E. | 1er |
| Fractionnaire 16.. .. .. .. .. .. .. | 1 | O. | 1er |
| 17 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 1 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 1 | O. | 1er |
| 28.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1 | O. | 1er |
| Fractionnaire 17, 18 et 19.. .. .... | 2 | O. | 1er |
| 20 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 2 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 2 | O. | 1er |
| 28.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 2 | O. | 1er |
| Fractionnaire 17.. .. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| 18.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| Fractionnaire 19.. .. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| 20 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| 28 à 32 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| Fractionnaire 33.. .. .. .. .. .. .. | 3 | O. | 1er |
| Fractionnaire 17.. .. .. .. .. .. .. | 4 | O. | 1er |
| 18 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 4 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 4 | O. | 1er |
| 28 à 33 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 4 | O. | 1er |
| Fractionnaire 18 à 19.. .. .. .. .. .. | 5 | O. | 1er |
| 20 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 5 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 5 | O. | 1er |
| 28 à 33 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 5 | O. | 1er |
| Fractionnaire 34 et 35.. .. .. .. .. | 5 | O. | 1er |
| Fractionnaire 20.. .. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| 21 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| 28 à 31 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| Fractionnaire 32 à 33.. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| 34 à 37 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 6 | O. | 1er |
| Fractionnaire 21.. .. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| 22.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| Fractionnaire 23 et 24.. .. .. .. .... | 7 | O. | 1er |
| 25 et 26.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| 28 et 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30 à 33 inclusivement. | 7 | O. | 1er |
| 34 à 38 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 7 | O. | 1er |
| Fractionnaire 22 à 27 inclusivement. | 8 | O. | 1er |
| 28.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 8 | O. | 1er |
| Fractionnaire 29 à 32 inclusivement. | 8 | O. | 1er |
| 33 à 40 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 8 | O. | 1er |
| Fractionnaire 19 et 20.. .. .. .. .. | 9 | O. | 1er |
| Fractionnaire 22 à 27 inclusivement. | 9 | O. | 1er |
| 28 et 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 9 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30 et 31.. .. .. .... .. | 9 | O. | 1er |
| 32 à 41 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 9 | O. | 1er |
| Fractionnaire 42 et 43.. .. .. .. .. .. | 9 | O. | 1er |
| 18 et 19.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 10 | O. | 1er |
| Fractionnaire 20 à 31 inclusivement. | 10 | O. | 1er |
| 32 à 42 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 10 | O. | 1er |
| Fractionnaire 43 et 44.. .. .. .. .... | 10 | O. | 1er |
| 18 à 21 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 11 | O. | 1er |
| Fractionnaire 22 à 31 inclusivement. | 11 | O. | 1er |
| 32 à 36 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 11 | O. | 1er |
| Fractionnaire 37.. .. .. .. .. .. .. | 11 | O. | 1er |
| 38 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 11 | O. | 1er |
| 18 à 22 inclusivement., .. .. .. .. .. | 12 | O. | 1er |
| Fractionnaire 23 à 32 inclusivement. | 12 | O. | 1er |
| 33 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 12 | O. | 1er |
| 18 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 13 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 13 | O. | 1er |
| 28.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 13 | O. | 1er |
| Fractionnaire 29 à 32 inclusivement. | 13 | O. | 1er |
| 33 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 13 | O. | 1er |
| 18 à 26 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 14 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 14 | O. | 1er |
| 28 et 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 14 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30 à 32 inclusivement. | 14 | O. | 1er |
| 33 à 38 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 14 | O. | 1er |
| Fractionnaire 39 à 42 inclusivement. | 14 | O. | 1er |
| 43 et 44.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 14 | O. | 1er |
| 18 à 24 inclusivement.. .. .. .. .... | 15 | O. | 1er |
| Fractionnaire 25.. .. .. .. .. .. .... | 15 | O. | 1er |
| 26.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| Fractionnaire 27.. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| 28 et 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30, 31 et 32.. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| 33.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| Fractionnaire 34 à 38 inclusivement. | 15 | O. | 1er |
| 39 et 40.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| Fractionnaire 41 et 42.. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| 43 et 44.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 15 | O. | 1er |
| 18 à 23 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 16 | O. | 1er |
| Fractionnaire 24 à 27 inclusivement. | 16 | O. | 1er |
| 28 et 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 16 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30 à 44 inclusivement. | 16 | O. | 1er |
| 18 à 33 inclusivement.. .. .. .. .. .. | 17 | O. | 1er |
| Fractionnaire 24, 25, 27 et 28.. .. .. | 17 | O. | 1er |
| 29.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .... | 17 | O. | 1er |
| Fractionnaire 30 à 41 inclusivement. | 17 | O. | 1er |
| 18 et 19.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 18 | O. | 1er |
| Fractionnaire 20 et 29.. .. .. .... | 18 | O. | 1er |

| Township. | Rang. | Mér. |
|---|---|---|
| 30.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 18 | O. 1er |
| Fractionnaire 30, 40 et 41.. .. .. .. | 18 | O. 1er |
| 18, 19 et 20.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| Fractionnaire 21 et 29.. .. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| 30 et 31.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| Fractionnaire 32, 33, 34, 39 et 40.. .. | 19 | O. 1er |
| 41.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| Fractionnaire 42, 43 et 44.. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| Fractionnaire 18, 19 et 20, 21 et 29. | 20 | O. 1er |
| 30 à 34 inclusivement.. .. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| Fractionnaire 35.. .. .. .. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| 36.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| Fractionnaire 37 et 38.. .. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| 39 et 40.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| Fractionnaire 41 à 44 inclusivement. | 20 | O. 1er |
| 19 et 20.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 21 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 21 | O. 1er |
| 31 à 40 inclusivement.. .. .. .. .. | 21 | O. 1er |
| Fractionnaire 41 à 44 inclusivement. | 21 | O. 1er |
| 19 et 20.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| 31 à 38 inclusivement.. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| Fractionnaire 39 et 40.. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| 11 à 41 inclusivement.. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 23 | O. 1er |
| 31 à 38 inclusivement.. .. .. .. .. | 23 | O. 1er |
| Fractionnaire 39 à 44 inclusivement. | 23 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 24 | O. 1er |
| 31 à 39 inclusivement.. .. .. .. .. | 24 | O. 1er |
| Fractionnaire 40 à 44 inclusivement. | 24 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 25 | O. 1er |
| 31 à 43 inclusivement.. .. .. .. .. | 25 | O. 1er |
| Fractionnare 44.. .. .. .. .. .. .. | 25 | O. 1er |
| Fractionnaire 30.. .. .. .. .. .. .. | 26 | O. 1er |
| 31 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. | 26 | O. 1er |
| 30 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. | 27 | O. 1er |
| 30 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. | 28 | O. 1er |
| 29 à 30.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 29 | O. 1er |
| Fractionnaire 31.. .. .. .. .. .. .. | 29 | O. 1er |
| 32 à 44 inclusivement.. .. .. .. .. | 29 | O. 1er |
| DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST. | | |
| Fractionnaire 46.. .. .. .. .. .. .. | 9 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 et 46.. .. .. .. .. | 10 | O. 1er |
| Fractionnaire 45.. .. .. .. .. .. .. | 11 | O. 1er |
| 46.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 11 | O. 1er |
| 45 et 46.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 12 | O. 1er |
| 45 à 47 inclusivement.. .. .. .. .. | 13 | O. 1er |
| 45 à 47 inclusivement.. .. .. .. .. | 14 | O. 1er |
| Fractionnaire 48 et 49.. .. .. .. .. | 14 | O. 1er |
| 45 à 47 inclusivement.. .. .. .. .. | 15 | O. 1er |
| Fractionnaire 48 et 49.. .. .. .. .. | 15 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 et 46.. .. .. .. .. | 16 | O. 1er |
| 47.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 16 | O. 1er |
| Fractionnaire 48 et 49.. .. .. .. .. | 16 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 à 49 inclusivement. | 17 | O. 1er |
| Fractionnaire 47 et 48.. .. .. .. .. | 18 | O. 1er |
| Fractionnaire 47 et 48.. .. .. .. .. | 19 | O. 1er |
| Fractionnaire 45, 47 et 48.. .. .. .. | 20 | O. 1er |
| Fractionnaire 45, 46, 47 et 48.. .. .. | 21 | O. 1er |
| Fractionnaire 45, 46, 47 et 48.. .. .. | 22 | O. 1er |
| 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 22 | O. 1er |
| Fractionnaire 45.. .. .. .. .. .. .. | 23 | O. 1er |
| Fractionnaire 46 et 47.. .. .. .. .. | 23 | O. 1er |
| 48 et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 23 | O. 1er |
| Fractionnaire 45, 46, 47 et 48.. .. | 24 | O. 1er |
| 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 24 | O. 1er |
| Fractionnaire 45, 46, 47 et 48.. .. .. | 25 | O. 1er |
| 49 .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 25 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 et 46.. .. .. .. .. | 26 | O. 1er |
| 47, 48 et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 26 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 et 46.. .. .. .. .. | 27 | O. 1er |
| 47, 48 et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 27 | O. 1er |
| Fractionnaire 45 et 46.. .. .. .. .. | 28 | O. 1er |
| 47, 48, et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 28 | O. 1er |
| 45 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 29 | O. 1er |
| 27 à 32 inclusivement.. .. .. .. .. | 30 | O. 1er |
| 37 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 30 | O. 1er |

| Township. | Rang. | Mér. |
|---|---|---|
| Fractionnaire 30 et 31.. .. .. .. .. | 31 | O. 1er |
| 32 et 37 à 49 inclusivement.. .. .. | 31 | O. 1er |
| Fractionnaire 32 et 33.. .. .. .. .. | 32 | O. 1er |
| 34.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 32 | O. 1er |
| Fractionnaire 35 à 49 inclusivement. | 32 | O. 1er |
| Fractionnaire 32.. .. .. .. .. .. .. | 1 | O. 2e |
| 33 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 1 | O. 2e |
| Fractionnaire 32.. .. .. .. .. .. .. | 2 | O. 2e |
| 33 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 2 | O. 2e |
| 32 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 3 | O. 2e |
| 33 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 4 | O. 2e |
| 33 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 5 | O. 2e |
| 34 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 6 | O. 2e |
| 35 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 7 | O. 2e |
| 35 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 8 | O. 2e |
| 35 à 48 inclusivement.. .. .. .. .. | 9 | O. 2e |
| Fractionnaire 49.. .. .. .. .. .. .. | 9 | O. 2e |
| 35 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 10 | O. 2e |
| 38 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 11 | O. 2e |
| Fractionnaire 38 et 39.. .. .. .. .. | 12 | O. 2e |
| 40 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 12 | O. 2e |
| 38 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 13 | O. 2e |
| 38 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 14 | O. 2e |
| 38 à 49 inclusivement.. .. .. .. .. | 15 | O. 2e |
| 38 à 41 inclusivement.. .. .. .. .. | 16 | O. 2e |
| Fractionnaire 42.. .. .. .. .. .. .. | 16 | O. 2e |
| 43, 48 et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 16 | O. 2e |
| 48 et 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 17 | O. 2e |
| 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 18 | O. 2e |
| 49.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 19 | O. 2e |

3. Les compagnies de chemins de fer suivantes ont fait le choix de toutes les terres qu'elles avaient acquises : la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta ; la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; le prolongement de Pipe-Stone embranchement de Souris, la Compagnie de chemins de fer "Great North West Central".

La Compagnie de chemins de fer de Calgary et Edmonton a fait son choix à l'exception de 1.610.71 acres.

Celui de la Compagnie de chemins de fer du Manitoba et du Nord-Ouest est également terminé.

Les compagnies suivantes procèdent rapidement à faire leur choix dans les districts arpentés. Dans chaque cas, de vastes étendues de terres ainsi réservées et qui n'ont pas encore été choisies, ne sont pas arpentées : voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique ; Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord ; Compagnie de chemin de fer de colonisation du sud-ouest du Manitoba ; Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas encore fait le choix des terres qu'il a acquises par suite de la construction de son embranchement de Souris, à part quelques sections, vu que la majeure partie des terres réservées pour remplir les conditions de cette subvention n'est pas arpentée.

Depuis 1883, époque à laquelle des lettres patentes furent émises pour la première fois pour les terres accordées aux chemins de fer jusqu'aujourd'hui, des lettres patentes pour environ 14,800,000 acres de terre ont été émises en faveur des différentes compa-

gnies de chemins de fer qui les avaient obtenues au moyen de subvention, et sur ce nombre, des lettres patentes pour environ 11,800,000 acres ont été émises depuis le mois de février 1901.

Le ministère fait tous les efforts possibles pour que ce qui reste de ces terres dans chaque cas soient arpentées et choisies et des lettres patentes émises le plus tôt possible.

## TERRES FEDERALES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. RICHARDSON :

Combien d'acres de terres appartenant à l'Etat sont disponibles pour la colonisation dans la Colombie Anglaise, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, respectivement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La superficie totale des terres disponibles au Manitoba et dans les Territotires du Nord-Ouest, en comprenant les districtts provisoires de l'Assiniboïa, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de l'Athabasca (moins l'étendue de terre recouverte par l'eau) est de 295,319,206 acres. Dans la Colombie Anglaise (en comprenant les terres qui se trouvent dans la zone du chemin de fer et la réserve du nord) ces terres couvrent une superficie de 13,089,340 acres ; soit un total de 308,408,546 acres.

Toutefois, il faut déduire de cette superficie calculée approximativement, l'étendue de terre qui est impropre à la culture par suite de l'existence de marais, de montagnes, de la stérilité du sol ou d'autres causes qui peuvent enlever toute utilité à la terre.

## INCENDIE DE LA MAISON MORTIMER ET CIE.

M. BELL :

1. Quels effets, appartenant au gouvernement, ont été perdus dans l'incendie de la maison Mortimer et Cie ?
2. Quelle en était la valeur et quel sera le montant total de la perte subie par le gouvernement ?
3. A quelles conditions ces effets ont-ils été placés dans ledit immeuble ?
4. Le gouvernement a-t-il droit légalement de produire une demande d'indemnité ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1. Une liste des effets perdus par le gouvernement dans cet incendie et marqué " A " est annexée à la réponse à cette question.

ETAT indiquant les travaux confiés à la Compagnie Mortimer et détruits par le feu lors de l'incendie qui a détruit l'établissement de cette compagnie.

| Département. | Description de l'ouvrage. | Perte. | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Papier. | Composition, etc. | Total. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Milice et défense | 5,000 chacun 3, 1,000 d'une cible | 14 92 | | 14 92 |
| Revenu de l'Intérieur | 4,000 chèques | 7 70 | | 7 70 |
| " " | 2,000 " | 4 68 | | 4 68 |
| Recensement | 5,000 entêtes de lettres | 13 75 | | 13 75 |
| Intérieur | 19,750 brochures concernant la prospérité | 420 00 | 150 00 | 570 |
| Chambre des Communes | 34,525 copies du rapport de la ferme modèle, en anglais, 1903. | 2,798 39 | 377 30 | 3,175 77 |
| Ministère du travail | 3,500 copies du Journal du travail pour le mois de mai 1903, en français. | 86 92 | 247 77 | 334 69 |
| Service géologique | 5,000 copies marque E de la carte du Canada. | 137 80 | | 137 80 |
| | Total | 3,484 16 | 775 15 | 4,259 31 |

2. La perte totale subie dans cet incendie se trouve dans la dernière colonne de cet état, et s'élève à $4,259.31.

3. L'atelier de la reliure à l'Imprimerie nationale étant trop encombré pour pouvoir exécuter le travail nécessaire pour relier un nombre aussi considérable de brochures, les feuilles imprimées furent confiées à cette maison pour être reliées, à la condition que le travail serait fait convenablement et à des prix établis et considérés comme justes et raisonnables.

4. En vertu d'un décret du Conseil en date du 5 juillet 1881, le gouvernement a décidé de se constituer son propre assesseur.

INSPECTION DU GRAIN.

M. CLARKE :

1. Le grain qui a été inspecté à Toronto et qui doit être exporté du port de Montréal, est-il inspecté de nouveau à Montral avant d'être expédié ? Dans l'affirmative, pourquoi une seconde inspection est-elle nécessaire ?

2. Quel est le coût de chaque inspection par chaque chargement de wagon ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (Sir Richard Cartwright) : 1. Pas nécessairement, si l'identité est conservée, et cette inspection n'a lieu que sur la demande spéciale du propriétaire, de l'expéditeur ou des voituriers. Cette inspection a souvent lieu parce que le grain n'est plus dans le même état, et presque toujours les acheteurs exigent une inspection à son arrivée au port d'expédition. 2. 40 cents par wagon, ou quand il est chargé sur les navires, 50 cents par 1,000 boisseaux.

EXPOSITION DE LA LOUISIANE—ENVOI DE BESTIAUX.

M. BOYD :

1. Quelles associations d'éleveurs du Canada ont demandé un octroi leur permettant de faire à Saint-Louis une exposition de bestiaux digne du Canada ?

2. Quels sont les noms et adresses des éleveurs qui ont écrit au ministre d'Agriculture ou au gouvernement, refusant d'envoyer leurs animaux à cause de l'extrême chaleur qui pourrait se faire sentir pendant la durée de cette exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney A. Fisher) : Copies des résolutions suivantes ont été reçues par le département : Les éleveurs de bestiaux et de volailles, réunis en assemblée à Guelph, le 24 février 1903, sur la proposition de M. Robert Miller, de Stoufville, Ont., secondé par M. Peter Christie, de Manchester, Ont., émet à l'unanimité le vœu suivant, savoir :

Que ce comité conjoint des représentants des éleveurs de bétail et de volailles du Canada est d'avis qu'il est de la plus haute importance que nous fassions une exposition complète de bétail vivant et de volailles à l'exposition de la Louisiane qui aura lieu à Saint-Louis, en 1904. Nous considérons que l'élevage des animaux de races pures est une des plus importantes industries du Canada, et le gouvernement canadien devrait accorder une subvention généreuse pour faire face aux dépenses d'une telle exposition, et constituer en même temps une série de prix libérale. Nous croyons qu'une subvention de $250,000 serait nécessaire à cette fin, et que cette exposition tout en étant d'un grand avantage pour le pays, serait très bien vue du public. De notre côté, nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour soutenir la réputation que le Canada possède déjà sur les marchés aux bestiaux de l'univers.

Lors de la cinquième assemblée annuelle de l'association des éleveurs de bestiaux "Ayrshire" au Canada, tenue à Montréal, vendredi, le 13 février 1903, il fut proposé par M. J. G. Clark, d'Ottawa, appuyé par M. W. W. Ballantyne, de Stratford, et adopté à l'unanimité :

Que l'Association des Eleveurs des bestiaux "Ayrshire" du Canada, demande au gouvernement fédéral de lui venir aide, afin de lui permettre de faire une belle exposition de ces bestiaux à l'Exposition de Saint-Louis.

A une assemblée de l'Association des éleveurs de volailles de l'est d'Ontario, tenue à Ottawa, le 11 février 1903, le vœu suivant fut émis à l'unanimité :

Que cette association est unanimement d'avis qu'il serait à désirer, dans l'intérêt du Canada, que le gouvernement fédéral ainsi que les gouvernements provinciaux accorderaient toute l'aide possible et emploiraient tous les moyens à leur disposition pour assurer une belle exposition de volailles à l'exposition universelle qui aura lieu à Saint-Louis, en 1904.

Ce qui suit est un extrait des délibérations du Conseil de l'agriculture de la province de Québec, réuni en assemblée le 18 mars 1903 :

Deuxième résolution : Il est proposé par M. W. H. Walker, appuyé par M. Jno. Draper, et résolu : que, en vue de l'importance considérable qu'aura l'exposition universelle qui doit être tenue à Saint-Louis, en 1904, ce conseil est d'avis que le Canada, par l'entremise de son ministère de l'Agriculture, devrait faire tous les efforts possibles pour que le bétail canadien exposé à cette exposition soit ce que ce pays peut produire de mieux, et qu'à cet effet une somme suffisante soit placée dans les crédits pour maintenir la réputation que nous nous sommes acquise dans le passé.

Certifié exact.

(Signé.) OCT. OUELLETTE,
Secrétaire du Conseil d'agriculture.

Le document suivant est une copie d'une lettre reçue de la part du secrétaire de l'association des éleveurs de bestiaux courtes-cornes du Canada, en date du 26 juin 1903 :

La résolution suivante fut proposée par M.W. D. Flatt, appuyée par le Captaine Robson, et adoptée à l'unanimité :

Hon. Sydney Fisher,
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Nous, les membres de l'Association des Eleveurs de bestiaux courtes-cornes du Canada, réunis ici en assemblée, ce 27me jour de janvier 1903, demandons respectueusement que votre gouvernement encourage et vienne en aide aux éleveurs de bétail canadien, tant au point de vue financier qu'autrement, afin de leur permettre de faire bonne figure à l'exposition de la Louisiane qui aura lieu à Saint-Louis, en 1904. On dit que l'état du Missouri se propose d'accorder à lui seul $200,000 en prix pour le bétail élevé dans cet état, et nous sommes persuadés que ce sera là une des plus grandes expositions des différentes races de bétail qui se soit jamais vue dans l'univers. Nous croyons que notre gouvernement travaillerait dans l'intérêt véritable de notre pays en permettant à nos éleveurs d'organiser une exposition capable de fair honneur au Canada sous tous les rapports. L'excellent travail accompli à ce sujet par votre ministère à l'Exposition panaméricaine de Buffalo, l'année dernière, est reconnu

de tous, mais nous croyons que vous devriez aller plus loin, car l'industrie de l'élevage du bétail est la plus grande de toutes les industries.

Nous voulons aussi que le gouvernement fasse connaître aux éleveurs du Canada, ce qu'il a l'intention de faire à ce sujet.

Personne n'a écrit au ministre de l'Agriculture ou au gouvernement, refusant ou s'opposant à envoyer leur bétail à l'exposition de Saint-Louis, à cause de l'extrême chaleur qui pourrait se faire sentir pendant la durée de cette exposition.

## COMMISSION DES TRANSPORTS ET COMMISSION TREADGOLD.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je voudrais savoir si le premier ministre est en mesure de nous fournir des renseignements au sujet des deux commissions que j'ai mentionnées hier ?

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pouvoir fournir ces renseignements aujourd'hui, mais mon honorable ami les aura bientôt.

## MAISON DE REFORME DU BON-PASTEUR, SAINT-JEAN, N.-B.

Le bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur de la cité de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, subit sa deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Article 1.

M. CLARKE : Quelle nécessité y a-t-il d'adopter ce bill ? N'existe-t-il pas déjà des institutions pénales maintenues par la province du Nouveau-Brunswick pour l'incarcération des réclusionnaires

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce projet de loi est déposé à la demande du procureur-général du Nouveau-Brunswick, qui considère son adoption comme désirable. Je me permettrai à ce propos de faire remarquer à l'honorable député (M. Clark) qu'il existe une institution de cette nature dans la province d'Ontario, connue sous le nom de maison de correction de Mercer. Le principe de ce bill est le même que celui qui existe pour l'institution Mercer. Son but est d'établir des dispositions spéciales concernant le soin à donner aux femmes condamnées par les cours de justice et qui sont ordinairement envoyées en prison. Le bill actuel pourvoit à ce qu'elles soient envoyées dans cette institution. Ses dispositions ne s'appliquent qu'aux catholiques et qu'à la ville et au comté de Saint'Jean.

M. CLARKE : La maison de correction de Mercer est une institution publique entretenue par la province. Est-ce que la maison de réforme dont il est ici question, est une institution publique?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sous quel rapport l'honorable député entend-il ce mot ?

M. CLARKE : La maison de correction de Mercer, dans la province d'Ontario, est une institution sous la direction du gouvernement provincial. Je voudrais savoir quelle est la différence entre cette institution et celle qui est mentionnée dans ce bill. Je pose la question à titre de simple demande de renseignement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement fédéral n'exerce aucune juridiction sur les maisons de détention établies dans les provinces. Du moment que le procureur général de la province est satisfait des règlements de l'institution, je ne crois pas que nous soyons justifiables d'intervenir. La province peut indiquer une institution de cette nature où les prisonniers seront envoyés. C'est au procureur général de chaque province qu'il appartient d'exercer la juridiction qu'il croit nécessaire.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, mais l'institut " Mercer " est un établissement public, et les prisonnières appartenant à toutes les religions peuvent y être envoyées. Si le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'exercer la moindre juridiction dans ces questions, pourquoi nous demande-t-on d'adopter ce bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'exercons aucune juridiction sur l'institution, mais nous en avons une sur les prisonnières. Ordinairement, ces prisonnières sont envoyées dans les prisons provinciales. Mais, du moment que les provinces veulent qu'une classe particulière de délinquantes soient envoyées dans une institution particulière, il convient que nous nous rendions à ce désir.

M. HUGHES : S'il convient d'envoyer les délinquantes qui appartiennent à une certaine confession religieuse dans une institution de réforme particulière, pour y subir leur peine, il doit exister une raison pour en agir ainsi ? Les peines y sont-elles plus sévères, la discipline plus rigoureuse ? Ou bien le traitement qu'elles y reçoivent est-il plus doux, et de nature à amener une certaine amélioration dans leur condition morale quand elles en sortent ? S'il en est ainsi, pourquoi les protestants n'y sont-ils pas envoyés également ?

M. RUSSELL : Les enfants protestants sont envoyés dans des institutions de même genre.

M. HUGHES : J'aimerais à savoir si cette Chambre a jamais adopté une législation ayant pour but d'envoyer les protestants dans des institutions exclusivement protestantes.

M. RUSSELL : Je suis convaincu que c'est ce qui a lieu dans la Nouvelle-Ecosse.

M. HUGHES : L'honorable député devrait être bien sûr de ce qu'il avance, avant de faire une affirmation de cette nature.

M. RUSSELL : Je nie cette prétention. Tout membre de cette Chambre est tenu de jeter toute la lumière possible sur les questions qui sont soumises. J'exprime là mon impression, et je suis moralement convaincu qu'il existe une législation qui permet aux magistrats stipendiaires d'envoyer les enfants à l'école industrielle protestante, où ils apprennent un métier, au lieu de les laisser enfermés avec les criminels, et les enfants catholiques peuvent être envoyés à l'institut Sait-Patrice dans le même but.

M. HUGHES : Dans ce cas, je veux savoir comment il se fait qu'une législation de même nature n'est pas également proposée pour les délinquants protestants ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si les protestants désirent obtenir une législation dans le genre de celle-ci, personne n'y mettra d'objection. Le gouvernement n'a nullement le désir d'établir une distinction entre les citoyens de différentes confessions religieuses. Pareille question ne peut se présenter ici.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il existe une disposition de cette nature à l'égard de la maison de correction du Bon Pasteur, à Halifax, et, je ne sache pas que son application ait donné de mauvais résultats. Nous avons à Halifax une école industrielle protestante et une maison de correction catholique-romaine, l'institut Saint-Patrice, je crois. Une législation particulière permet au magistrat stipendiaire d'envoyer dans ces maisons les enfants qu'il condamne, au lieu de les envoyer en prison, l'idée étant que les femmes de ce caractère ainsi que les jeunes criminels ont plus de chance de s'améliorer en étant envoyés dans ces institutions, qu'en allant dans les prisons ordinaires ou dans les pénitenciers.

C'est là le but de cette législation, et je suis porté à croire, par l'expérience acquise dans la ville d'Halifax, qu'il a été atteint jusqu'à un certain point. Je sais que l'établissement de ces maisons de correction a accompli beaucoup de bien pour les jeunes gens, et plusieurs de ceux qui y sont allés ont fini par devenir des citoyens honnêtes, laborieux et industrieux, résultat qui n'aurait probablement pas été atteint si on les eut envoyés à la prison commune, comme cela se fait ordinairement.

M. HUGHES : S'il en est ainsi, je voudrais que l'on amendât ce bill de manière à permettre d'envoyer les délinquants protestants, ceux qui, au Nouveau-Brunswick, n'appartiennent pas à la confession religieuse qui est mentionnée ici, dans une autre institution plus avantageuse que la prison. L'honorable ministre de la Justice devrait voir à faire modifier ce bill de manière à rendre son application générale. Drois égaux, lois égales pour tous et non des privilèges spéciaux.

M. CLARKE : Je crois avoir compris des explications du ministre de la Justice que l'incarcération des prisonniers est du ressort des autorités provinciales, mais afin de pouvoir envoyer ces femmes dans ces maisons de correction, elles doivent s'adresser à ce parlement pour obtenir une mesure législative de cette nature. Est-ce que cela s'applique uniquement au Nouveau-Brunswick ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: La question est absolument du ressort des autorités provinciales, mais il nous faut lui donner force et effet en déclarant que cette institution est telle que le magistrat est justifiable d'y envoyer cette classe particulière de criminels.

M. CLARKE : Nous n'avons rien à y voir pour leur entretien?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Rien du tout.

On fait rapport du bill qui est lu une troisième fois et adopté.

## SUBSIDES—POLITIQUE FISCALE DU GOUVERNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'honorable M. TARTE (Sainte-Marie, Montréal) : Le gouvernement a reçu, ces deux années dernières, nombre de députations et de pétitions lui conseillant et lui demandant de remanier et de réformer le tarif, de façon à ce qu'il protège nos intérêts nationaux. Dernièrement, ces députations, demandes et pétitions adressées au gouvernement sont devenues plus pressantes. Voici la liste de quelques-uns des articles sur lesquels portent ces pétitions et demandes présentées au cabinet : fer et acier, lainages, cols, fils, cotonnades, chaussures, pâte de bois, papier de tenture ou papier peint, pierres tumulaires ou sarcophages en granit, articles en terre et grès, gants et mitaines, voitures, chariots et leurs parties achevées, instruments agricoles et leurs parties achevées, savons, sel, malt d'orge, sucre de betterave, verre et verrerie, bicycles et leurs parties, coutellerie, plomb, fil métallique, meubles, moulures, cadres pour tableaux, etc., brosses, boutons, pianos et leurs parties, boîtiers de montres, écrins de fantaisie pour bijoux, cercueils et coffres, bois, bardeaux, lattes, cordages, chapeaux, matelas, riz, produits de la culture maraîchère, céréales en colis, farine d'avoine et céréales, lunettes, articles en fer et en acier émaillés, ficelle et cordages, conserves alimentaires, porc, jambon, chevaux, sel (en vrac), épices, os moulus, jeux et jouets, conserves (pickles) et feux d'artifice et des douzaines d'autres articles, dont je transmettrai la liste au sténo-

graphe, vu que sa lecture demanderait trop de temps.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois faire observer à l'honorable député que le ministre des Finances est le seul à qui il soit permis de consigner une statistique au compte-rendu officiel des débats, sans la lire.

L'honorable M. TARTE : On l'a déjà permis. Toutefois, je prends note de l'observation du premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE : Lisez.

L'honorable M. TARTE : Je ne lirai pas cette liste maintenant, pour ne pas faire perdre à la Chambre un temps précieux. Il y a d'autres moyens de faire connaître au pays les industries qui font l'objet de ces demandes. Les corps publics ont aussi adresssé des pétitions au gouvernement. Voici une résolution adoptée par un des corps les plus importants sinon le plus important du Canada, le " Board of Trade " de Montréal. Elle porte la date du 14 octobre dernier :

Arrêté que, de l'avis de cette assemblée, il est de toute évidence que le gouvernement fédéral à l'impérieux devoir d'adopter un système complet et positif——

M. TAYLOR : M. l'Orateur, je soulève une question d'ordre. Le premier ministre vient de déclarer que le règlement s'oppose à ce que l'honorable député consigne au compte rendu des " Débats " le reste de ce document. Le directeur général des Postes (sir W. Mulock), dans sa réponse à une question aujourd'hui même, nous a dit qu'il lui restait trois ou quatre pages qu'il s'abstiendrait de lire, et qu'il consignerait au compte rendu.

L'honorable M. TARTE : La chose a peu d'importance.

M. TAYLOR : Si on accorde ce privilège aux membres de la droite, on doit l'accorder à tout député indépendant.

L'honorable M. TARTE : Peu importe. Le premier ministre a bien interprété le règlement, et je ne m'oppose nullement à ce qu'on me l'applique, car c'est une règle juste. Je poursuis donc ma citation :

Arrêté que, de l'avis de cette assemblée, il est de toute évidence que le gouvernement fédéral a l'impérieux devoir d'adopter un système complet et positif pour l'amélioration des transports.

Qu'il faut résoudre et appliquer cette important problème au point de vue national le plus large, de façon à répondre aux besoins présents et futurs, et en prévision des progrès et du développement du pays ;

Qu'on doit d'abord poser en principe, qu'il faut viser, avant tout, a créé des facilités de transport pour notre commerce, tant à l'est qu'à l'ouest, par des routes canadiennes.

Que, de l'avis de cette assemblée, afin de mettre à profit les grandes ressources et la situation exceptionnellement avantageuse dont la nature a doté le pays, le gouvernement fédéral doit pousser activement l'achèvement des travaux déjà entrepris sur le Saint-Laurent, pour l'approfondissement, l'élargissement et l'éclairage du chenal de navigation, ainsi que pour les voies navigables et les canaux de l'intérieur et l'outillage moderne de nos havres et ports.

Arrêté, en outre, que, de l'avis de cette assemblée, en prévision de l'évolution qui s'opère dans la situation du monde commercial, le gouvernement fédéral doit étudir soigneusement le fonctionnement de notre tarif de douanes actuel relativement aux importations, et le remanier de façon à protéger les produits industriels du Canada contre la concurrence de la main-d'œuvre étrangère.

Qu'un exemplaire de cette résolution soit transmis à sir Wilfrid Laurier et à ses collègues.

M. CLARKE : Cette résolution vient-elle du Board of Trade de Montréal ?

L'honorable M. TARTE : Cette résolution a été adoptée par le Board of Trade de Montréal, le 14 octobre dernier. L'heure semble favorable pour la réforme de notre système fiscal. Les recettes sont élastiques; et le ministre des Finances nous a dit qu'à la fin de ce mois, alors que l'exercice financier se clora, il y aura une plus-value de $13,000,000. La situation financière facilite donc singulièrement au ministre des Finances ce remaniement du système fiscal, puisqu'il peut compter sur un important surcroit de réserve. Il est toujours plus facile et plus commode aux gouvernements de réformer leurs tarifs lorsque la caisse publique regorge de recettes, de même qu'une nation peut plus facilement se préparer à la guerre en temps de paix. Nos importations dépassent de beaucoup $200,000,000. Il faut bien que nous ayons besoin de tous ces articles, puisque nous les importons du dehors. Un fort volume de ces importations acquittent des droits de douane. Cette année, les recettes demandées à ces droits atteindront le chiffre de $32,000,000. Avant de pouvoir retirer de la douane une seule livre de ces marchandises de provenance étrangère, il nous faut acquitter des droits oscillant entre 20, 25, 30 et 35 pour 100. Evidemment, ces droits constituent un impôt. Ces impôts sont autant d'argent qui sort du gousset des contribuables pour retomber dans la caisse publique. A mon avis, il importe de remanier le tarif canadien de façon à alléger, autant que possible, le contribuable. Pour que ce dégrèvement s'effectue, il faut fabriquer et produire au pays même tous les articles dont la fabrication et la production peuvent s'effectuer ici avec profit. Ces achats de marchandises à l'étranger constituent un véritable tribut payé aux fabricants et aux producteurs de l'extérieur.

A mon sens, c'est une préférence accordée à l'étranger, au détriment des enfants du sol et de nos populations ouvrières. Voici un extrait d'une petite brochure publiée, l'année dernière, par M. Walker, à Londres, et qui vient parfaitement à l'appui de ma thèse :

Une foule d'articles que nos fabricants pourraient produire nous viennent de l'étranger, et il en résulte que l'écoulement des articles produits dans nos fabriques est inférieur à ce qu'il devrait être et qu'on y emploie moins d'ouvriers qu'on ne le ferait, si les étrangers n'avaient pas libre accès à nos marchés. Or, nous Anglais, qui demeurons dans la Royaume-Uni, nous devrions avoir plus de droits et de privilèges chez nous, outre ceux déjà signalés, que les étrangers qui n'habitent pas le pays et, par conséquent, ne sont pas soumis à ses lois. Nos lois attribuent au gouvernement le droit de nous taxer, dans le but de faire face aux dépenses publiques, ainsi que celui de nous appeler, en temps de guerre, à la défense du pays.

Si nous refusions soit d'acquitter l'impôt soit de nous soumettre à l'obligation de répondre à l'appel en temps de guerre, pour la défense du pays, nous n'aurions pas le droit d'espérer que le pays nous employât, pour faire son œuvre, de préférence aux étrangers qui ne sont pas soumis à sa juridiction.

" L'Angleterre compte que chacun fasse son devoir " voilà un dicton qui nous pousse à faire le nôtre.

Il est une autre maxime, qui trahit le même espoir : " Les Anglais, tout en faisant leur devoir, ont confiance que l'Angleterre fait le sien."

L'Angleterre ayant sur ses enfants certains droits qu'elle ne possède pas sur les étrangers vivant dans d'autres pays, n'est-il pas naturel que ces fils attendent quelques faveurs de l'Angleterre en retour des droits qu'elle exerce sur eux ; et comment l'Angleterre peut-elle leur conférer quelque faveur, sinon en achetant leurs produits de préférence à ceux de provenance étrangère ?

J'abandonne ces paroles aux méditations de ceux qui abordent l'étude de cette question, sans préjugés. J'ai à peine besoin de dire que notre pays est doté d'immenses ressources, nous avons un sol d'une fertilité incomparable, des minéraux en abondance, un nombre infini de puissantes forces hydrauliques, un climat varié et salubre, une magnifique situation géographique ; notre sol produit tout ce qui contribue au confort de l'existence et tout ce qu'un peuple peut souhaiter ; nos voies navigables relient les différentes parties du pays et nous donnent accès à tous les pays du monde. A l'est, notre pays est baigné par l'océan Atlantique et à l'ouest, par l'océan Pacifique. L'Atlantique nous donne accès aux marchés du continent européen et de la mère patrie, et le Pacifique nous ouvre la route de l'Orient, de la Chine et du Japon, qui, grâce aux progrès de la civilisation, sont appelés à devenir, dans un avenir assez rapproché, des centres de trafic et d'activité commerciale. Nous avons sous la main des matières premières superbes, de quoi alimenter nos industries. A ceux qui ne partagent pas nos vues en matière fiscale, j'adresserai une prière : c'est de ne pas envisager la situation actuelle à un point de vue étroit. On nous reproche souvent à nous, qui avons foi dans le protectionnisme, de travailler dans l'intérêt de nos fabricants nationaux au bénéfice d'une classe privilégiée et d'oublier les intérêts de la masse de nos populations. Eh bien ! M. l'Orateur, les fabricants nationaux sont une quantité fort négligeable dans l'étude du vaste problème dont la solution s'impose aujourd'hui ; leurs intérêts sont comme une goutte d'eau dans l'océan, comparativement à la grandeur des intérêts qui sollicitent notre attention à cette phase de notre existence nationale. Après tout, les fabricants ne sont qu'une poignée d'individus, quelques centaines tout au plus. Qu'adviendra-t-il de ces quelques centaines d'individus dans vingt ans d'ici ? Il y a trente ans, quelle fraction des intérêts américains les fabricants yankees représentaient-ils ? A mon avis, bien que les intérêts industriels au Canada soient de haute importance, ceux des populations agricoles l'emportent de beaucoup sur les premiers. Les intérêts des cultivateurs s'imposent à nos plus vives préoccupations, dans les circonstances actuelles.

M. TARTE.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Le remaniement du tarif politique que je préconise et que j'invite aujourd'hui la Chambre à adopter, doit avoir pour premier objectif la protection et le développement de nos intérêts agricoles. Les intérêts de nos populations agricoles sont étroitement liés à ceux des fabricants et des classes ouvrières, sauf que les premiers sont bien plus vastes.

J'emprunte une courte citation à un discours prononcé le 3 décembre 1901, par M. Roosevelt, le président des Etats-Unis :

A la seule exception des intérêts agricoles, il n'y a rien qui ne soit de plus vitale importance pour tout le pays que le bien-être des salariés. Si le cultivateur et le salarié sont prospères, il est absolument certain que tous les autres le seront également. Il y a donc lieu de se féliciter sincèrement de ce qu'en somme, les salaires, aux Etats-Unis, sont plus élevés aujourd'hui qu'ils ne l'ont jamais été au pays et qu'ils l'emportent sur ceux des autres contrées. Le niveau de la vie y est aussi plus élevé que jamais. Législateurs et administrateurs doivent déployer tous leurs efforts pour assurer la stabilité de cet état de choses et de cette amélioration, partout où la chose est possible.

Il s'est élevé, il y a un instant, dans cette enceinte, une clameur fort significative, quand j'ai dit que les partisans de la réforme fiscale doivent viser avant tout à protéger et à développer nos intérêts agricoles. Je l'espère sincèrement, si ceux qui diffèrent d'avis avec nous restent sourds à mon argumentation, qu'ils trouveront peut-être défectueuse, ils prêteront l'oreille au simple et loyal exposé des faits que je vais m'efforcer de signaler à la Chambre. On nous exhorte souvent à tourner les yeux vers l'Angleterre et à nous inspirer de son exemple. Voyez donc, s'écrie-t-on souvent, voyez donc le pays du libre-échange, l'Angleterre. L'agriculture est-elle prospère dans l'Angleterre libre-échangiste ?

Pour l'édification de ceux d'entre mes collègues qui croient que le régime du libre-échange est favorable à l'agriculture, je vais

citer quelques extraits et des données statistiques que j'ai puisées aux meilleures sources possibles. Un publiciste, M. Rider Haggart, a publié, l'année dernière, deux volumes d'un profond intérêt. Ils portent pour titre : " Rural England ", et ce travail est le résultat de plusieurs années de recherches et des voyages. Le " Daily Express " avait confié à M. Haggart la mission de parcourir l'Angleterre et de faire le compte rendu de ses observations. J'emprunte au deuxième volume la citation que voici :

Le vérité est que, après quelques années d'expérience et de recherches, je suis forcé de conclure que l'industrie agricole en Angleterre tombe aussi rapidement en décadence que les capitaux engagés dans cette industrie se perdent ; que les propriétaires du sol s'appauvrissent : que les cultivateurs, pour le moins dire, ne font aucun progrès, et tant en raison de leur pauvreté que du découragement bien naturel qui résulte de cet insuccès ininterrompu, ils perdent toute énergie et tout esprit d'initiative. Ils travaillent toujours, mais à la façon de gens rendus qui espèrent bien de meilleures choses mais ne comptent point dessus.

Ecrivant il y a plus d'un demi-siècle, sir James Caird, disait en son nom et au nom de ses collègues : " Nous sentons que nous pouvons parler avec confiance et espoir en l'avenir.. .... Nous quittons notre tâche.. .. .. avec la ferme persuasion que, bien qu'il puisse y avoir nombre d'exceptions, la masse des landlords et des fermiers anglais, au moyen de la coopération mutuelle, ont assez d'énergie et d'aptitudes pour faire face et s'adapter graduellement à un changement qui, par son effet extraordinaire sur le bien-être de toutes les autres classes de la société, produira aussi, tôt ou tard, de bons fruits pour eux.

Le " changement " auquel il fait allusion dans ce passage, à la fin de son livre, est la substitution au protectionnisme du libre-échange dont sir James Caird était partisan ardent. Rarement est-il arrivé que prophétie ait été plus complètement réfutée par l'argument inexorable des faits ; ou au moins, les bons fruits qui devaient se produire " tôt ou tard ", ne donnent pas encore signe de leur arrivée en 1902, plus d'un demi-siècle après que cette opinion a été consignée dans le livre en question. Quels que soient les avantages que le pays dans son ensemble ait pu retirer du libre-échange, et je prétends que sur ce point, nous ne connaissons pas encore toute la vérité, il est certain qu'il a mis les districts ruraux et l'agriculture de l'Angleterre à deux doigts de leur perte. La ruine de cette industrie, prédite par les adversaires de cette profonde révolution, a été retardée un peu, il est vrai, par suite de l'introduction de la vapeur et autres causes, mais elle est venue enfin.

Quand on aborde la question de la dépopulation des districts ruraux de l'Angleterre, on se trouve en présence d'une statistique bien propre à jeter dans la stupéfaction. Cette statistique m'apprend qu'en 1851, il y avait en Angleterre et au pays de Galles 1,258,800 travailleurs agricoles, et qu'en 1891, ce chiffre se réduisant à 780,700. Quant au chiffre de cette population, tel qu'établi par le recensement de 1901, je ne saurais le préciser pour le moment, mais je serais fort surpris s'il accusait une augmentation. Sur le pied du recensement de 1891, il semblerait que, tandis que de 1851 à 1891, la population de l'Angleterre et du pays de Galles a augmenté de moitié environ, la population agricole, durant la même période, a accusé une diminution de plus d'un tiers ; d'où il résulte que, tandis qu'en 1891, les districts urbains comptaient 25,000,000 d'habitants, les districts ruraux n'en comptaient qu'environ 7,500,000, soit à peu près vingt-trois pour cent de la population relativement à soixante-dix-sept pour cent vivant dans les villes ou leur voisinage immédiat. Voilà des chiffres fort éloquents et fort alarmants, surtout s'il résulte d'une soigneuse analyse du dernier recensement qu'ils ont progressé dans le même sens.

Depuis que j'ai tracé ces lignes, voici ce que j'ai lu dans un prospectus publié par l' " Association des petits tenanciers ", à responsabilité limitée. Il ressort de l'analyse des rapports du recensement (pour 1901) que la population de nos districts ruraux accuse des diminutions non inférieures à 401 et atteignant souvent le chiffre de 1,400, personnes.

La population abandonne les villages en masse, ne laissant en arrière que ceux auxquels les aptitudes intellectuelles et physiques font défaut, et en plusieurs endroits de l'Angleterre, rien n'indique encore que ce mouvement ininterrompu de population vers les centres urbains soit prêt de cesser. Cependant, et c'est là un des aspects les plus singuliers de ce mouvement, dans les villes où se dirige cette population règne la plus grande misère.

Voici quelques chiffres au sujet de l'étendue des terres arables en culture, dans la Grande-Bretagne. De la statistique publiée en 1902, il ressort que la zône de production du blé accuse en 1901 une diminution de 144,000 acres, tandis qu'en 1900, cette décroissance est de 156,000 acres, et de 101,000 acres en 1899 ; soit une diminution totale de 400,000 acres, pour ces trois années. La zône de production de l'orge accuse une diminution de 18,000 acres, tandis que cette diminution pour la zône productive d'avoine est de 29,000 acres ; de 24,000 acres pour celle des navets, et de 15,000 acres pour celle des betteraves. Voici les observations que fait M. Haggard au sujet de cette diminution :

En raison du prix peu rémunérateur du blé, on a distrait de cette culture dix mille acres— de fait, le libre-échange a fait énormément baisser la zône de production du blé. Quant à savoir si on pourrait profitablement augmenter le rendement de cette céréale, je suis d'avis, de concert avec d'autres, que la chose est possible; mais on ne saurait se dissimuler le fait que notre zône de culture du blé accuse une diminution de moitié, depuis 1857.

Que dire du bétail vivant ? Il ressort de la statistique officielle qu'en 1901, le nombre des bestiaux en Grande-Bretagne a accusé une diminution de 41,000 têtes, tandis que celui des brebis a diminué de 188,000 en 1901, et de 111,000 en 1900, soit une diminution de 300,000 brebis, pour les deux années. En 1902, le nombre des porcs n'atteint que 202,-000, le chiffre le moins élevé de cette production depuis 1893. Que dire de la population chevaline ? Un des hommes qui possédaient jadis les plus grands intérêts agricoles en Angleterre, sir Walter Gilbey, parlant à Bishop Startford le 17 septembre 1902, disait :

Je regrette de ne pouvoir donner une statistique satisfaisante au sujet de la production chevaline en Angleterre qui, pour dire le mot, est dans une situation déplorable. Sans être alarmiste, je dois l'avouer, la statistique officielle nous révèle une situation des plus décourageantes. Dans la période décennale, de 1863 à 1873, notre importation de chevaux ne s'est élevée qu'à 29,000, tandis que dans la période décennale de 1891 à 1901, elle a atteint le chiffre de 342,000. Voilà, à coup sûr, des chiffres bien propres à nous jeter dans la stupéfaction ; mais ce qu'il y a de plus alarmant encore, c'est que la production chevaline empire tous les six mois.

M. Haggard donne une description fort graphique de la situation de l'Angleterre rurale. Je cite :

Le véritable péril qui menace l'agriculture, et ce qui est encore plus important, le pays lui-même, c'est que la source même de l'alimentation est en voie de se tarir. Les résultats de mes recherches à cet égard ont dépassé mes pires prévisions. Partout les jeunes gens, garçons et filles, quittent leur village natal pour s'en aller dans les villes.

Et plus loin, il ajoute :

Il est passé en habitude que les lourdauds, les vicieux et les fainéants s'attachent à la culture du sol, parce qu'ils ne sont aptes à aucun autre genre de vie, et c'est ce résidu sans valeur qui sera la souche de la prochaine génération rurale anglaise. Il faut se rappeler que les données statistiques du recensement ne diront pas toute la vérité à cet égard, puisque, bien souvent, les districts ruraux renferment de vastes townships. En outre, il reste encore dans les villages les vieilles gens et nombre de petits enfants ; ces derniers, destinés à être élevés aux frais de la population agricole, pour le service des villes. Garçons et filles, dès qu'ils arrivent à la maturité de l'âge, quittent leurs foyers et on ne les revoit plus. C'est là un fait certain, car je l'ai souvent observé. Quelques parties de l'Angleterre deviennent presque aussi désertes que le veldt africain. Là " les grandes routes sont abandonnées et le voyageur ne les fréquente plus ". Le travailleur agricole est tenu en mépris surtout par les jeunes filles de sa propre classe——

Voilà qui est vraiment fort grave.

—et par conséquent, il se tient lui-même en mépris. Il est au dernier échelon de l'échelle sociale. Convaincu qu'il n'a rien à espérer de l'avenir, il ne se met pas même en peine d'apprendre son métier. Il ne se soucie pas d'étudier les méthodes de culture perfectionnées ; trop souvent il se contente de faire le strict nécessaire, et encore le fait-il mal.

M. Haggard dit que c'est là une question nationale.

La question agricole confine à la question nationale ; quel sera le résultat de cette désertion des districts ruraux et de l'encombrement des villes ?

Voilà un sujet qui prêterait à un langage outré. Le mal est connu, et un écrivain n'a guère besoin de faire appel à son imagination pour en peindre les désastreuses conséquences. Je me tiendrai, néanmoins, dans de légitime bornes.

Ce mal ne saurait aboutir à rien moins qu'à la décadence de la race. A moins qu'il ne surgisse de nouvelles conditions qu'on ne saurait prévoir, ce mal, si on ne l'enraye pas, peut avoir pour conséquence la ruine de la race.

M. TARTE.

M. CLARKE : A quelle source l'honorable député emprunte-t-il cette citation ?

L'honorable M. TARTE : Du livre de M. Rider Haggard et des livres bleus anglais. J'ai vérifié l'exactitude de cette statistique dans les documents parlementaires anglais, qu'on peut consulter à la bibliothèque. M. Haggard n'est pas le seul publiciste qui se soit exprimé aussi carrément sur la situation actuelle de l'Angleterre agricole.

M. Byng, un écrivain anglais bien connu, a publié l'année dernière un livre que j'ai sous les yeux et qui porte pour titre " Protection ". Il cite, à la page 193, les paroles prononcées par le duc de Wellington, à la Chambre des communes, en 1842. Les voici :

Je recommande sérieusement à Vos Seigneuries de ne pas prêter leur concours à la destruction de notre agriculture nationale. La protection de cette industrie est de souveraine importance pour toutes les classes de la société, et je vous adjure de ne pas donner votre acquiescement à une mesure qui tournerait au détriment de notre agriculture domestique.

Puis M. Byng ajoute ;

L'agriculteur et le fabricant sont tous deux producteurs, et l'influence que le régime du libre-échange exerce sur leurs exploitations est, au fond, similaire. J'ai soutenu et je crois avoir prouvé qu'il a découlé de ce régime des conséquences désastreuses pour nos industries manufacturières. J'affirme maintenant que le régime actuel exerce son influence néfaste dans une aussi large mesure sur la plus importante de nos industries nationales : l'agriculture. Le libre-échange en agriculture provoque le renchérissement dans la production, donne le coup de grâce à tout esprit d'initiative et de progrès, empêche l'invention et l'introduction de nouvelles méthodes. Il rend inefficace toute tentative d'enseignement technique, paralyse l'exploitation agricole et chasse les travailleurs.

Il est admis aujourd'hui que la ruine de nos industries agricoles n'est pas seulement une question de pertes financières, mais un désastre d'importance nationale et politique. Cette question fait en ce moment l'objet des préoccupations de nombre d'hommes politiques et de spécialistes qui sont plus autorisés que je ne le suis pour l'étudier par le menu. Il serait donc oiseux de prolonger ce chapitre et je me contenterai d'ajouter quelques mots.

Il faut protéger notre agriculture. C'est le problème dont la solution s'impose d'urgence, en ce moment.

En établissant la production, il faut savoir faire la distinction entre les produits que notre sol et notre climat nous permettent de récolter en abondance, et les articles qu'il nous est impossible de produire en quantité suffisante et dont il nous faut demander l'approvisionnement à l'importation.

Si nous imposons des droits de façon à ce qu'il soit possible de les remanier, sans établir un mécanisme administratif trop compliqué, et de les adapter aux besoins des bonnes et des mauvaises années, je suis convaincu que cette protection judicieuse produirait immédiatement de bons fruits.

Cette mesure aurait pour résultat d'activer l'exploitation des terres incultes, d'encourager la population rurale, de provoquer la hausse de la rente des terres, et enfin de centupler la valeur des capitaux engagés dans les terres.

Voilà, certes, des paroles fort significatives.

Qu'est-ce que le libre-échange a fait perdre à l'Angleterre, relativement à la balance du commerce ? Voici une citation que j'emprunte à l'"American Economist" du 8 mai 1903, et j'ai contrôlé ces données statistiques au moyen de la statistique consignée aux documents officiels :

C'est en 1846 que l'Angleterre adopta le libre-échange à titre de régime fiscal, après une série ininterrompue de balances du commerce favorables au pays depuis 1815. Elle avait gagné de l'avance dans la course pour la suprématie commerciale ; et elle ne commença à perdre ses balances annuelles du commerce favorables au pays—balances de $353,000,000 en 1846 et de $578,000,000 en 1853—qu'en 1854, alors que la fortune tourna et la balance du commerce défavorable au pays fut de $177,000,000. Chaque année depuis cette époque la balance du commerce lui a été défavorable. Voici, par périodes quinquennales, la perte de richesse subie par le pays depuis 1853 :

| | |
|---|---|
| 1854-58.. .. .. .. .. .. .. .. | $ 791,000,000 |
| 1859-63.. .. .. .. .. .. .. .. | 1,260,000,000 |
| 1864-68.. .. .. .. .. .. .. .. | 1,396,000,000 |
| 1869-73.. .. .. .. .. .. .. .. | 1,289,000,000 |
| 1874-78.. .. .. .. .. .. .. .. | 2,667,000,000 |
| 1879-83.. .. .. .. .. .. .. .. | 2,786,000,000 |
| 1884-88.. .. .. .. .. .. .. .. | 2,161,000,000 |
| 1889-93.. .. .. .. .. .. .. .. | 2,871,000,000 |
| 1894-98.. .. .. .. .. .. .. .. | 2,619,000,000 |
| 1899-1901, trois années.... | 2,423,000 000 |
| Perte totale en 48 années. | $21,263,000,000 |

soit une perte moyenne annuelle de $443,000,000, pendant quarante-huit ans.En 1902, la perte a été d'environ $850,000,000, et en 1903 elle s'accumule à peu près au même taux. Pour le demi-siècle, la perte sera d'environ $22,963,-000,000. Par conséquent, en évitant cette perte commerciale de $22,963,000,000, elle aurait payé sa dette publique plus de sept fois et demi.

Il faut se rappeler que l'Angleterre a été un pays de régime protectionniste très prononcé jusqu'en 1846. Il ne faut pas oublier non plus que le régime du libre-échange n'a pas été inauguré alors dans toute son intégrité. On réduisit les droits graduellement. De fait, c'est en 1860 que l'on fit disparaître les derniers vestiges de la protection. La situation économique de l'Angleterre, comme celle des autres nations, n'était pas à cette époque ce qu'elle est aujourd'hui ; loin de là. Il y eut plusieurs années de guerre, à dater de 1860. Il y eut la guerre entre la Prusse et l'Autriche, puis vint la grande guerre civile aux Etats-Unis ; puis la guerre franco-prussienne en 1870. De fait, ce ne fut que de 1872 à 1875 que les nations européennes et les Etats-Unis commencèrent à créer leur outillage industriel. Jusqu'alors, l'Angleterre libre-échangiste n'avait pas eu à lutter contre une situation et une organisation comme celles qui existent aujourd'hui.

J'ai essayé d'établir, au moyen des citations que je viens de faire, la situation de l'agriculture en Angleterre. Permettez-moi, M. l'Orateur, de dire quelques mots sur la situation agricole, dans un autre pays, le pays le plus protectionniste du monde, les Etats-Unis d'Amérique. J'ai déjà établi que la population rurale de l'Angleterre, au cours de la dernière période décennale, a augmenté de 12·7 pour 100, tandis que la population du pays accusait un accroissemen de 21 pour 100. Voici quelques données statistiques qui, je l'espère, s'imposeront à l'attention de ceux qui, ainsi que je l'ai dit au début, ne veulent pas rester indifférents à l'importante question qui se débat actuellement non seulement dans cette enceinte, mais dans le monde entier :

Nombre d'exploitations agricoles.

| | |
|---|---|
| En 1870.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 2,659,982 |
| En 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 9,781,898 |
| En 1890 la valeur des exploitations et des propriétés agricoles était de.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $16,082,267,689 |
| En 1900 elle était de.. .. .. .. .. | 20,439,901,164 |
| En 1890 la valeur totale des produits agricoles était de..... .. | 2,418,766,028 |
| En 1901 elle était de.. .. .. .. .. | 3,011,254,076 |
| En 1902 elle était de.. .. .. .. | 2,989,170,150 |
| En 1890 le nombre des bestiaux était de.. .. .. .. .. .. .. .. | 52,801,907 |
| En 1902 il était de.. .. .. .. .... | 61,424,599 |
| En 1890 le nombre des chevaux était de.. .. .. .. .. .. .. .. | 14,213,837 |
| En 1902 il était de.. .. .. .. .. .. | 16,531,224 |
| En 1902 le nombre de moutons était de.. .. .. .. .. .. .. .... | 44,544,775 |
| En 1902 il était de.. .. .. .. .. .. | 62,039,091 |
| En 1890 la production du blé était de (boisseaux).. .. .. .. .. .. | 399,262,000 |
| En 1901 elle était de.. .. .. ..... | 748,460,218 |
| En 1902 elle était de.. .. .. .. .. | 670,063,008 |

Maïs.

| | |
|---|---|
| En 1890 la production du maïs était de.. .. .. .. .. .. .. .... .. .. | 1,489,970,000 |
| En 1902 elle a été de .. .. .. .. .. | 2,523,648,312 |

Comparons maintenant la valeur, en espèces sonnantes, des différentes récoltes de céréales :

Maïs.

| | |
|---|---|
| En 1890.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $754,433,451 |
| En 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 921,555,768 |

Blé.

| | |
|---|---|
| En 1890.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 334,771,678 |
| En 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 467,350,156 |

Avoine.

| | |
|---|---|
| En 1890.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 222,048,486 |
| En 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 293,658,777 |
| En 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 303,584,852 |

Orge.

| | |
|---|---|
| En 1890.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 32,614,271 |
| En 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 61,898,624 |

Instruments et machines.

| | |
|---|---|
| En 1870.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $336,878,429 |
| En 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 749,775,970 |

Bétail vivant.

| | |
|---|---|
| En 1870.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $1,525,276,457 |
| En 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 3,075,477,703 |

Mais, me dira-t-on peut-être, cela est parfait et toute cette statistique est indubitablement exacte, mais en quoi les cultivateurs en ont-ils bénéficié ? Souvent des gens bien pensants m'ont dit : il est vrai que la valeur des produits agricoles accuse une augmentation aux Etats-Unis et que celle des

propriétés agricoles s'est développée ; mais tout s'y achète à si chers deniers que les cultivateurs ne bénéficient nullement de l'augmentation de valeur de leurs produits. Les cultivateurs constituent la plus importante population de consommateurs, et il leur faut payer si cher tout ce qu'ils achètent que l'augmentation de valeur de leurs produits agricoles ne leur est d'aucun bénéfice. A cet égard, je tiens à citer quelques données statistiques. Je le sais, toute cette statistique, par son aridité, n'a guère le don d'intéresser la Chambre, mais enfin, deux et deux font quatre, et ces chiffres sont le plus fort argument qu'on puisse faire valoir en pareille matière. Voyons donc le progrès réalisé par la valeur des produits agricoles de 1896 à 1901, ainsi que celui des autres produits ; et de la sorte, il nous sera facile de constater ce que le cultivateur a pu acheter en 1901, relativement à ce qu'il était en mesure d'acheter en 1896, avec la même quantité de produits agricoles. Cette statistique est empruntée à l'annuaire statistique du bureau du travail des Etats-Unis, publié l'année dernière :

| Article. | Augmentation de valeur de 1896 à 1901. Pour 100. | Augmentation de la puissance d'achat. Pour 100. |
|---|---|---|
| Produits agricoles | 49·30 | 0:26 |
| Aliments, etc. | 26·37 | 18·15 |
| Vêtements | 10·62 | 34·97 |
| Combustible et éclairage | 14·57 | 30·31 |
| Métaux et instruments | 19·42 | 25·02 |
| Bois et matériaux de construction | 24·95 | 19·49 |
| Drogues et produits chimiques | 24·41 | 20·01 |
| Fournitures et meubles | 17·98 | 26·55 |
| Divers | 17·51 | 27·05 |
| Récapitulation | 21·02 | 24·40 |

C'est-à-dire que la même quantité de produits agricoles avec lesquels on pouvait acheter $100 valant de marchandises en 1896, permettrait d'en acheter pour $149 aujourd'hui. L'augmentation dans le prix des autres articles a été considérable ; mais celle de la puissance d'achat des produits agricoles a été bien supérieure à la première. Etudions maintenant les prix de certains articles, afin d'établir que le cultivateur a invariablement et grandement bénéficié du régime protectionniste adopté et maintenu aux Etats-Unis. Le prix des bestiaux, la dernière année, a été de 32:05 pour 100 supérieur à celui de l'année précédente. La viande de bœuf ou les produits de bestiaux ont augmenté de 12·82 pour 100 ; les rouelles de bœuf salé, de 27 pour 100 ; la viande de bœuf d'équipage, 24 pour 100 ; récapitulation, 21 pour 100, relativement à 32·05 pour 100.

Quel a été le résultat de ce régime, en ce qui concerne la richesse nationale? A mon avis et de l'avis de tous ceux qui ont étudié l'histoire des Etats-Unis, leur régime fiscal a indubitablement contribué au progrès du pays dans une merveilleuse mesure.

M. TARTE.

RICHESSE GLOBALE DES ETATS-UNIS.

| | |
|---|---|
| En 1870 | $30,068,518,000 00 |
| En 1870, par tête | 779,083 00 |
| En 1880, richesse globale | 42,642,000,000 00 |
| En 1880, par tête | 850 20 |
| En 1890, richesse globale | 65,037,091,000 00 |
| En 1890, par tête | 1,038 57 |
| En 1900, richesse globale | 94,300,000,000 00 |
| En 1900, par tête | 1,235 86 |

Voici des chiffres qui parlent d'eux-mêmes : En 1903, la richesse globale des Etats-Unis a atteint le chiffre merveilleux de $100,000,000,000. Qu'a fait le régime protectionniste, pour engager les capitaux à immigrer aux Etats-Unis? Les placements de capitaux des pays étrangers aux Etats-Unis, le 1er janvier 1899, sont virtuellement comme suit : Angleterre, $2,500,000,000 ; Hollande, $240,000,000 ; Allemagne, $200,000,000 ; Suisse, $75,000,000 ; France, $50,000,000 ; et le reste de l'Europe, $35,000,000.

On le sait, à une certaine époque, la dette des Etats-Unis était formidable et l'intérêt de cette dette pesait énormément sur le peuple.

Quelle est la situation actuelle? En 1902, la dette des Etats-Unis était de $969,457,241, et la même année, la dette par tête de la population était de $12.27. L'intérêt de la dette, par tête de la population, était de 35 cents. Je signale à l'attention de la Chambre ce chiffre que j'emprunte à l'extrait statistique officiel pour 1902. En 1902, la dette nette du Canada, par tête de la population, était de $49.97. L'intérêt de la dette nette, par tête de la population, la même année, était de $1.66. L'intérêt de la dette brute de notre pays, par tête de la population, est de $2.01, et la dette brute du pays, par tête de la population, est de $67.14. En 1876, la dette des Etats-Unis par tête de la population s'élevait à $45.66, et l'intérêt était alors de $2.11. Rappelons-nous encore une fois que cette dette, de $45.66 qu'elle était en 1876, n'est plus aujourd'hui que de $12.27, et que l'intérêt, de $2.11 qu'il était par tête de la population, n'est plus que de 35 cents. En 1876, la dette nette du Canada s'élevait à $31.54 par tête de la population, et l'intérêt à $1.42. Les Etats-Unis, grâce à l'impulsion du merveilleux progrès qui s'y est réalisé, ont été en mesure de diminuer les charges de l'intérêt de leur dette, tandis que notre dette a suivi une marche ascendante fort rapide.

Il est intéressant d'établir brièvement la comparaison entre les effets respectifs d'un tarif élevé et d'un tarif modéré sur les recettes publiques. En 1893, alors que le tarif McKinley était en vigueur, les recettes publiques aux Etats-Unis s'élevèrent à $461,716,562. En 1894, alors que le tarif Wilson-Gorman était appliqué, les recettes tombèrent immédiatement à $372,802,498. En 1895, le revenu monta à $390,373,203. En 1896, il s'éleva à $409,475,408. Voilà ce qui en est du tarif Wilson-Gorman, pour les années 1894-95-96. M. McKinley arriva au pouvoir et le tarif Dingley fut adopté en

1897. En dépit de la crise commerciale dont la répercussion se faisait encore sentir, le revenu, sous l'impulsion du nouveau tarif, s'accrurent rapidement. En 1896, le revenu s'était élevé à $409,475,408. En 1897, il atteignit le chiffre de $430,387,168. En 1898, alors que le nouveau tarif produisait son plein et entier effet, le revenu monta à $494,-333,954, en 1899 à $610,982,004, en 1900 à $669,595,431, en 1901, à $699,316,531 et en 1902 à $684,326,280.

Effets des tarifs modérés et des tarifs élevés aux Etats-Unis.

(Tarif McKinley.)

| | Total des recettes. |
|---|---|
| En 1893.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $461,716,562 |

(Tarif Wilson-Gorman.)

| | |
|---|---|
| En 1894.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 372,802,498 |
| En 1895.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 390,373,203 |
| En 1896.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 409,475,408 |

(Tarif Dingley.)

| | |
|---|---|
| 1897.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $430,387,168 |
| 1898.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 494,333,954 |
| 1899.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 610,982,004 |
| 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 669,595,431 |
| 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 699,316,531 |
| 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 684,326,280 |

J'ai démontré qu'au point de vue de l'agriculture et des finances, les effets du tarif protecteur aux Etats-Unis ont été des plus heureux pour cette nation amie du progrès. Je sais qu'on me dira que j'ai établi une comparaison entre un pays libre échangiste et une nation dont le tarif est fortement protectionniste et que cette comparaison n'est plus juste. Ce raisonnement mérite d'être examiné. Qu'on me permette de dire qu'à mon avis, la libre échangiste Angleterre, grâce à sa constitution libérale, puissante et de vieille date, à sa population nombreuse, toute libre échangiste qu'elle est, est plus en mesure de soutenir la concurrence des Etats-Unis protectionnistes que nous le sommes, nous, avec notre tarif modéré de revenu. Tout dépend des circonstances. Il faut tout faire entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de trancher une difficulté comme celle-ci. Nous ne sommes pas plus en état de soutenir victorieusement la concurrence des pays très protectionnistes tels que les Etats-Unis que nous pourrions avec d'anciens canons triompher de l'artillerie moderne. Nous ne sommes pas plus en mesure de réussir avec un tarif de revenu que les outils des anciens temps ne peuvent lutter contre les machines perfectionnées de notre époque. Les Etats-Unis, l'Allemagne et la Russie, malgré leurs progrès considérables, leur population nombreuse, leur tarif protecteur en vigueur depuis des années, n'oseraient pas de nos jours abaisser leurs tarifs. Loin de là, ils élèvent ce tarif, ainsi que l'Allemagne vient de le faire. Il faut prendre ces choses en considération au moment de remanier notre tarif et d'adopter la ligne de conduite que nous suivrons désormais. Le tarif canadien qui m'inspirerait confiance serait celui qui nous protégerait aussi efficacement que le tarif américain protège les industries nationales des Etats-Unis.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. TARTE : Le tarif que je préconise assurerait aux cultivateurs canadiens un marché intérieur plus profitable. Le tarif dont je prêche l'adoption procurerait aux artisans du Canada des industries plus prospères, la création de nouveaux établissements industriels, des salaires plus élevés et une existence plus confortable.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Au nom de l'ouvrier canadien, je demande au parlement une vie entourée de plus de bien-être et des emplois permanents. Je demande que les capitaux ne courrent plus de dangers et rapportent des dividendes légitimes. Je demande que les intérêts canadiens et les industries nationales aient le pas sur les étrangers et les enterprises industrielles du dehors.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. TARTE : Je sais qu'on soulèvera des objections ; je les ai souvent entendues. Ce n'est pas la première fois que j'agite cette importante question. Je l'ai discutée en entrant dans la vie politique et, bien que ma carrière politique ait été accidentée, je défends aujourd'hui les mêmes principes que je défendais il y a vingt-cinq ans.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : J'espère convaincre ceux qui m'écoutent et convertir à ma cause quelques-uns de mes amis qui prétendent qu'un tarif élevé implique l'exclusion des articles d'importation et la restriction du commerce. Je diffère d'avec eux sur ce point. Qu'ils me permettent de leur faire observer ce qui a eu lieu dans d'autres pays. Les annales financières des Etats-Unis nous donnent plusieurs renseignements utiles, en vérité. Je déclare qu'un tarif élevé ne met pas fin aux importations. Un tarif fortement protectionniste change la nature des importations. Il augmente la richesse d'un pays ; il accroît et active la circulation de l'argent ; il donne à la population une plus grande faculté d'acquisition. Les Etats-Unis offrent un exemple frappant à ceux qui soutiennent qu'un tarif élevé met fin aux importations. Il suffit de comparer les importations qui ont eu lieu sous l'empire du tarif peu élevé du temps de l'administration Cleveland aux importations sous le tarif élevé du régime McKinley pour connaître le résultat des deux politiques. Il va sans dire que lorsque l'argent est abondant, les articles d'un usage courant, les objets de luxe, se vendent plus facilement. Etablissons une comparaison entre les importations d'objets de luxe sous les régimes Cleveland et McKinley. Je site

le Résumé Statistique de 1902, document officiel des Etats-Unis :

Importations d'objets de luxe, y compris les mêmes articles importés aux Etats-Unis pendant les annés mentionnées.

Les importations générales aux Etats-Unis ont été :

| | |
|---|---|
| 1894.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 60,097,719 |
| 1895.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 92,714,827 |
| 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 103,908,719 |
| 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 112,,507,715 |
| 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 132,936,398 |
| 1894.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 636,614,420 |
| 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 903,327,071 |

Et, cette année, si les importations suivent la même progression ascendante jusqu'à la fin de l'année, elles s'élèveront à un milliard de dollars. Ces chiffres me paraisent si convaincants qu'il est inutile d'ajouter d'autres commentaires.

Il y a des articles que nous ne produisons pas et que nous devons importer, mais il y en a d'autres que nous pourrions produire et nous pouvons assurément connaître quels sont ces articles. Nous entendons souvent dire dans cette enceinte que les droits sur les instruments aratoires, par exemple, ne doivent pas être augments, mais diminués, parce que, si nous les fabriquons au Canada, ils coûteront plus cher que si nous les importions des Etats-Unis ou de tout autre pays. Je blâme un politique nationale aussi vide de sens que celle-là.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Je parle des instruments aratoires, mais je pourrais mentionner n'importe quel autre article que nous pouvons fabriquer au Canada en employant des matériaux et des ouvriers canadiens. Nos voisins, les Américains, sont les plus grands fabricants d'instruments aratoires de tout l'univers. Leur pays est fortement protectionniste. Plusieurs années durant, les instruments aratoires étaient protégés par des droits de 45 pour cent et, aujourd'hui encore, certains d'entre eux sont protégés par un tarif de 45 pour cent. Cette industrie a fait des progrès merveilleux aux Etats-Unis. Avant 1894, le droit sur les instruments agricoles aux Etats-Unis dépassait 45 peur cent ; il a toujours été très élevé. Plus tard, l'article suivant fut inscrit dans le tarif.

Les charrues, herses à dents et à disques, moissonneuses automatiques, râteaux à cheval, bineuses, batteuses mécaniques et machines à égrener le coton (admis en franchise) : pourvu que tous les articles mentionnés au présent paragraphe, lorsqu'ils seront importés d'un pays qui prélève un droit d'importation sur les mêmes articles importés des Etats-Unis, soient frappés des droits en vigueur antérieurement à l'adoption du présent acte.

Autrement dit, les droits furent abolis à l'égard des pays qui ne frapperaient d'aucun droit les articles américains ; dans les cas contraire, les droits étaient encore de 45 pour cent. En réalité, les droits sur les instruments aratoires n'ont jamais été abolis aux Etats-Unis. Après l'élection de M. McKinley, le tarif Dingley frappa d'un droit *ad valorem* de 20 pour cent les instruments aratoires de toutes sortes et conserva le droit de 45 pour cent sur les articles en métal, c'est-à-dire, sur les parties des instruments agricoles fabriquées de fer ou d'acier.

Cette politique de protection des Etats-Unis a produit de merveilleux résultats. Les fabricants d'instruments aratoires chez nos voisins répandent chaque année sur le globe environ 200,000 moisonneuses-engerbeuses, 250,000 moisonneuses simples et 20,000 moisonneuses de maïs. Un seul établissement aux Etats-Unis manufacture, dit-on, près d'un quart de million de machines de toutes sortes, chaque année ; et c'est dans ce pays-là que les instruments aratoires coûtent le moins cher. Les manufacturiers ont été fortement protégés, ils ont pu s'établir solidement parce qu'ils ont profité des avantages qu'offrait le marché national. Les cultivateurs américains ont joui des bienfaits de la politique sage et éclairée que nos voisins ont adoptée. Nous importons un grand nombre d'instruments aratoires que nous pourrions fabriquer au pays et vendre au prix qu'ils coûtent aujourd'hui à l'acheteur. Voici quelle a été la valeur de nos importations de machines aratoires depuis 1896 :

| | |
|---|---|
| 1896.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 445,070 |
| 1897.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 575,409 |
| 1898.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 905,140 |
| 1899.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1,639,888 |
| 1900.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1,826,944 |
| 1901.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1,896,760 |
| 1902.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 2,655,468 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. | $9,944,674 |

En février, nous en avons importé $192,034 valant des Etats-Unis et pendant le mois correspondant de l'année dernière la valeur des mêmes importations s'était chiffrée par $153,-342.

Je demande si nous pouvons manufacturer les instruments aratoires à aussi bon compte que les Etats-Unis. Nous le pouvons, répondrai-je sans hésiter, et je n'ai jamais entendu un seul argument tendant à prouver le contraire. Il y a au Canada à peu près soixante manufacturiers d'instruments agricoles. Certes, la concurrence qui se fait au pays doit produire au Canada les mêmes résultats que de l'autre côté de la frontière. Si le tarif favorisait nos industries nationales, rien ne s'opposerait à ce que nous pussions fabriquer des instruments aratoires à aussi bon compte qu'aux Etats-Unis.

M McCREARY : Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que les cultivateurs anglais payent leurs machines agricoles plus cher que les agriculteurs des Etats-Unis et du Canada ?

L'honorable M. TARTE : Très certainement.

M. McCREARY : Je voudrais connaître les chiffres.

L'honorable M. TARTE : Ils sont bien connus. Ils m'ont été soumis ainsi qu'à mes collègues dans un mémoire que nous communiqua, il y a une couple d'années, l'un des meilleurs amis du parti libéral, M. Melvin Jones, et on peut se les procurer.

Nous avons la matière première à notre portée, nous avons la main-d'œuvre, nous avons le bois de service et de commerce et nous pouvons nous procurer le fer qui entrerait dans la fabrication. Aujourd'hui le fer servant à des fins industrielles entre en franchise au pays. Rien n'empêche que nous produisions aussi bon marché qu'aux Etats-Unis. Mon honorable ami (M. McCreary) appartient au Nord-Ouest.

Je me rends compte de ses craintes et je désire comme lui que les cultivateurs de nos vastes plaines de l'ouest, auxquels nous portons le même intérêt que leur porte l'honorable député, ne soient pas tenus de payer leurs instruments aratoires plus cher qu'il ne faut ; mais puisque nous pouvons leur fournir des articles canadiens, pourquoi ne le ferions-nous pas ?

Le raisonnement qui s'applique aux instruments aratoires s'applique également à tous les produits industriels des Etats-Unis. Je parlerai d'une autre industrie, celle de la chaussure. De nos jours, le droit prélevé aux Etats-Unis sur les chaussures n'est pas très élevé—25 pour 100 seulement ; mais quels ont été les débuts de cette importante industrie ? Ils remontent loin. En 1789, les Etats-Unis frappèrent les chaussures d'un droit de 50 pour 100. Les résultats ne furent pas satisfaisants. En 1795, ils élevent le droit à 75 cents par paire et, en 1812, à $1.50. En 1842, le droit fut réduit à $1.25 par paire. Depuis cette époque, il a oscillé entre 20, 25 et 30 pour 100. Aujourd'hui, nos voisins ont une industrie qui mérite d'être mentionnée. En 1860, le rendement de l'industrie de la chaussure était de $91,000,000 ; en 1900, il s'élevait à $255,180,000. Voilà des affaires bien conduites !

On peut dire de l'industrie du fer ce qu'on dit de l'industrie de la chaussure. Aujourd'hui, le pays voisin est le principal producteur de fer de l'univers. La production du fer aux Etats-Unis, en 1902, s'est élevée au chiffre étonnant de 17,000,000 de tonnes.

Sur le chapitre de la modicité du prix de revient, souffrez que je cite de nouveau un extrait du livre M. Byng. M. Byng pose comme principe fondamental qu'un manufacturier peut fabriquer un article à meilleur marché dans un pays protectionniste que dans un pays libre-échangiste. Pour ma part, j'ajoute foi à cette doctrine et je crois que, si on examine les résultats, ils démontreront jusqu'à l'évidence qu'elle est bien fondée. M. Byng dit :

La base de la théorie du bon marché de la fabrication est la suivante d'après les dires répétés des libre-échangistes : le prix de revient d'un article ouvré dépend de trois facteurs. D'abord, le coût de la matière première ; ensuite le coût de la main-d'œuvre, et, troisièmement, les dépenses. Cela a pu être vrai jusqu'à un certain point il y a soixante ans passés, mais cela n'est plus vrai de nos jours, ainsi que tous les manufacturiers le savent, parce que ce raisonnement omet un quatrième élément, que nous pouvons appeler le facteur indépendant, à savoir, la quantité des produits, et le plus souvent ce facteur influe tellement sur le coût de la main-d'œuvre et le montant des dépenses qu'il les éclipse entièrement tous deux.

J'ai à la main une brochure bien digne d'être lue et que M. Walker a publiée. Permettez que j'en cite un court extrait concernant le point en litige, la question du bon marché.

Les libre-échangistes aiment le bon marché. Dans une certaine mesure, le bon marché est une bonne chose. Les libre-échangistes aiment ce qui est bon jusqu'à un certain point. Mais, malheureusement, ils aiment les choses bon marché parce qu'elles sont bon marché sans tenir compte de l'effet que ces choses peuvent avoir sur leur pays. Or, les choses bon marché qui font sortir l'argent hors d'un pays, ruinent les cultivateurs de ce pays, ses mineurs et ses manufacturiers, coûtent pour ainsi dire beaucoup plus cher au pays que les choses fabriquées par les indigènes et qui se vendent à des prix élevés, mais que le pays peut acheter sans aucune perte d'argent pour lui au prix que coûte la matière première seule, pourvu qu'aucune matière première venant de l'étranger n'entre dans leur fabrication.

Le pays qui obtient le bon marché aux dépens de son propre commerce et de ses industries est le pays qui cuit dans son propre jus, ainsi qu'une ancienne caricature représentait une ville investie.

Encore un mot de M. Byng. Je tire cet extrait du court chapitre intitulé : "L'Angleterre, dépotoir de l'univers", paroles que prononçait dernièrement M. Chamberlain :

Prenez n'importe quelle industrie florissante établie depuis longtemps en Angleterre. Un étranger en fonde une pareille dans son pays grâce à l'expérience qu'il a pris le soin d'acquérir ici. Sous l'empire de la protection et avec le concours de son gouvernement, il construit de vastes usines et y met les meilleures machines capables de produire de grandes quantités de marchandise. Après avoir satisfait aux demandes du marché intérieur, il se tourne vers le marché de la libre-échangiste Angleterre et y offre sa marchandise à des prix très bas sans que cela implique aucune perte de sa part, ainsi que je l'ai déjà démontré. Mais ces prix sont si bas qu'ils font subir une lourde perte au manufacturier anglais et ce dernier doit cesser de fabriquer cet article. Pendant tout ce temps-là, la population anglaise a payé des prix très bas et le libre-échangiste s'est réjoui. Il a ruiné une industrie anglaise, mais qu'est-ce que cela lui importe, l'article ne s'est-il pas vendu bon marché ! Toutefois, le bon marché est de courte durée. Il arrive invariablement que lorsque la concurrence anglaise disparaît, les prix exigés par l'étranger remontent à leur ancien niveau. Alors, le manufacturier anglais peut recommencer de nouveau ses opérations. Mais, s'il le fait, l'histoire se répète : les prix baissent, l'Anglais se retire et, ensuite, l'étranger élève ses prix de nouveau et il n'y a plus de bon marché.

Il y a quelques jours, M. Chamberlain a adressé à l'un de ses électeurs une lettre

dont je citerai une phrase ou deux que nous a transmises le câble sous-marin. M. Chamberlain écrivait :

Nous avons été portés dans le passé à trop priser l'avantage d'acheter à bon marché et à ne pas tenir assez compte des moyens qui nous permettent de pouvoir payer un prix quelconque. L'augmentation des salaires est de plus d'importance que la diminution du coût de l'existence pour les classes ouvrières.

M. Chamberlain dit à bon droit qu'il est plus important pour les ouvriers de toucher des salaires élevés que de payer les articles bon marché.

Plus loin, je me permettrai de dire un mot de la politique que M. Chamberlain conseille à l'empire anglais d'adopter. Mais auparavant, souffrez que je vous rappelle qu'on discute beaucoup dans le Royaume-Uni la situation des Iles Britanniques et la condition des ouvriers en Angleterre et aux Etats-Unis. Un manufacturier entreprenant et un riche Ecossais, M. Mosely, a conçu le projet original d'inviter les différentes branches du commerce du Royaume-Uni à choisir des délégués qui visiteraient les Etats-Unis et feraient sur les lieux un examen approfondi de l'état des affaires dans le pays voisin. Le groupe se compose de douze délégués choisis par leurs compagnons de travail et représentant les métiers suivants : Poterie, peinture, arts décoratifs, tapisserie, charpenterie et menuiserie, génie, construction des chemins de fer, exploitation des mines, tissage, métallurgie, carrosserie et applications de l'électricité. M. Mosely était à la tête des délégués. J'ai reçu leur rapport il y a quelques jours. Le Times de Londres, du 20 avril 1903, fait les commentaires suivants au sujet de ce rapport :

Plusieurs délégués discutent un problème que M. Moseley a énoncé dans les termes suivants : " Comment le manufacturier américain est-il en mesure de payer des salaires plus élevés que les nôtres de 50 pour 100, de 100 pour 100, ou même davantage dans certains cas et, néanmoins, soutenir victorieusement la concurrence sur les marchés de l'univers ? " M. Mosely, lui-même, suggère que cela dépend " de la vitesse plus grande imprimée aux machines ; de la division extrême des travaux qui permet à chacun de devenir un expert dans sa propre sphère, ce qui implique plus d'efficacité et l'augmentation du rendement ; de la diminution du nombre d'ouvriers préposés aux machines et de l'excellente tenue des manufactures qui permet d'économiser à l'extrême le temps et la main-d'œuvre qui sont les deux sources de la différence qui existe entre des bénéfices élevés et des bénéfices nuls, une échelle de salaires élevés pour les ouvriers et les salaires comparativement modiques qui ont cours dans notre pays ".

Ensuite, le " Times " ajoute que M. Mosely ne tient pas compte du fait que le manufacturier américain, grâce à la vente d'une très grande partie de sa production sur les marchés intérieurs qu'un tarif protecteur lui livre, obtient pour plusieurs de ses marchandises des prix plus élevés que son rival anglais ne peut obtenir pour des articles similaires. Plusieurs délégués montrent qu'ils comprennent bien qu'un tarif élevé est un facteur qu'il faut faire entrer en ligne de compte, M. Cox déclarant que les plus riches manufacturiers de fer et d'acier affirment énergiquement que la permanence de tarifs protecteurs est le seul moyen d'accaparer et de conserver le marché national en dépit des rivaux du dehors.

En 1898, le gouvernement des Etats-Unis a publié le bulletin n° 18 qui a été suivi d'un supplément en 1900. Il contenait des renseignements touchant plusieurs pays de l'univers. A l'aide de ce documents officiel, je me propose d'établir une comparaison entre la rétribution des ouvriers aux Etats-Unis et en Angleterre. Cette statistique démontre que les salariés aux Etats-Unis reçoivent environ 100 pour 100 de plus que les salariés reçoivent en Grande-Bretagne. Elle a trois grandes villes que je comparerai avec trois grandes villes américaines. Les villes des Etats-Unis seront New-York, Chicago et Saint-Louis et les villes d'Angleterre, Londres, Glasgow et Manchester. Je crois qu'il est d'une extrême importance de placer, une fois pour toutes, ces questions devant le public à la lumière des faits vérifiés par le calcul. S'il est vrai—et cela est vrai—que les salariés aux Etats-Unis, sous un tarif fortement protecteur, reçoivent environ 100 pour 100 de plus que ce que reçoivent les salariés des mêmes métiers en Angleterre, l'enseignement qui en découle me parait manifeste.

| —— | New-York. | Chicago. | Saint-Louis. | London. | Glasgow. | Manchester. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Forgerons | 2 45 | 2 80½ | 2 26¼ | 1 62½ | 1 48 | 1 40 |
| Aides-forgerons | ..... | 1 69½ | 1 65 | ..... | 0 85½ | 0 93¼ |
| Maçons en briques | 4 00 | 4 00 | 4 40 | 1 68¾ | 1 55½ | 1 84 |
| Charpentiers | 3 49¼ | 2 54 | 2 80 | 1 68¾ | 1 55¼ | 1 50½ |
| Compositeurs | 3 14 | 2 00 | 2 91 | 1 54¼ | 1 68 | 1 42 |
| Fondeurs de fer | ..... | 2 78¾ | 2 30 | 1 62½ | ..... | 1 51¼ |
| Machinistes | 2 55 | ..... | 2 52½ | 1 54¼ | ..... | 1 46 |
| Peintres en bâtiment | 3 50 | 2 61 | 2 50 | 1 48 | 1 38¼ | 1 40¼ |
| Plombiers zingueurs | 3 72¾ | ..... | ..... | 1 74¼ | ..... | ..... |
| Modeleurs | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ouvriers métallurgistes | ..... | ..... | 2 88½ | ..... | ..... | 1 58¼ |

M. TARTE.

M. Mosely reconnait dans ces termes l'exactitude de ces chiffres, à la page soixante-seize de son rapport :

Ma conclusion personnelle est que l'Américain de naissance est mieux dirigé, logé, nourri, vêtu et plus énergique que son cousin d'Angleterre et qu'il est infiniment plus sobre. Il en découle naturellement qu'il est plus en état de se servir de son intelligence et de ses bras. Toutefois, plusieurs de ceux qui occupent des emplois élevés sont ou Anglais ou Ecossais et la plupart du temps, l'Américain s'énorgueillit à bon droit de son origine britannique. L'une des principales raisons de la supériorité de l'ouvrier américain sur l'ouvrier anglais, c'est qu'il a reçu une éducation meilleure et plus solide qui l'a mieux préparé aux luttes de la vie et je crois que mes délégués eux-mêmes sont profondément pénétrés du degré généralement avancé de l'éducation aux Etats-Unis, degré que notre propre nation ferait bien d'atteindre autant que possible.

Puis, il ajoute :

Comment le manufacturier américain est-il en mesure de payer des salaires plus élevés que les nôtres de cinquante pour cent, de cent pour cent ou même de plus que cela dans certains cas ?

Et il poursuit :

Il est incontestable que l'ouvrier américain est mieux rétribué. Il s'ensuit que la moyenne des hommes mariés sont propriétaires de la maison qu'ils habitent, ce qui les attache au pays et, en outre, les dispense de payer un loyer et leur permet ou d'augmenter leurs économies ou de se procurer plus de confort.

La nourriture—j'en parlerai parce que les uns croient que la vie est moins chère en Angleterre qu'aux Etats-Unis. Voici ce que dit M. Mosely :

Les aliments sont aussi bon marché (sinon meilleur marché) aux Etats-Unis qu'en Angleterre tandis qu'on peut, je le crois, mettre sur le même pied les autres nécessités de la vie.

Le dernier écrit traitant de cette question du coût de la vie dans les deux pays est l'article du professeur Lobeck, paru dans le numéro du 15 mai de l'American Economist. Comme dans le rapport de M. Mosely, il y est clairement établi que la vie coûte aussi bon marché à l'ouvrier américain qu'à son cousin d'Angleterre.

Si j'ai parlé de faire connaître à notre population la situation aux Etats-Unis et en Angleterre, c'est parce qu'en adoptant une politique douanière nous devons penser sans cesse à ces deux nations principalement. Il ne faut pas cependant négliger aucun pays de l'univers, car j'espère que nous prendrons assez d'importance pour commercer avec eux tous. Cependant, au point de vue du commerce, ce sont les Etats-Unis et l'Angleterre qui nous intéressent surtout. Les Etats-Unis, je le répète, sont devenus le principal pays d'exportation de l'univers. M. Moseley, qui est très observateur, a une haute idée des ressources des Etats-Unis. Il dit :

Les Etats-Unis se développent d'une façon merveilleuse. Ils commencent à ressentir les bienfaits de l'éducation des masses et les avantages que procure un territoire immense, regorgeant de ressources naturelles jusqu'ici faiblement exploitées. Sous ce dernier rapport surtout, ils ont été favorisés, et ces avantages naturels en feront nécessairement non seulement le principal pays industriel de l'univers (on peut dire qu'ils occupent déjà ce rang) mais les mettront au même rang que l'Angleterre elle-même occupait il y a cinquante ans environ. Il est indispensable que le capital et le travail y pensent continuellement. A présent, les Etats-Unis sont tellemet préoccupés des progrès du marché national qu'ils ont relativement porté peu d'intérêt au commerce d'exportation ; mais, à la longue, quand leurs nombreux établissements industriels qui se fondent par tout le pays auront pris leur plein développement, les Etats-Unis seront nécessairement les concurrents les plus redoutables sur tous les marchés du globe. Tous, sauf ceux qui ne veulent pas voir, constatent qu'ils convoitent déjà le commerce d'exportation, mais actuellement, ils n'en sont encore qu'aux préparatifs.

"Ils n'en sont qu'aux préparatifs," et pourtant, les Etats-Unis sont déjà le principal pays d'exportation de l'univers. Je crois que M. Mosely a raison ; les Etats-Unis, malgré leurs progrès merveilleux, sont encore, si je puis ainsi dire, dans leur enfance. Il y a quelques mois, M. Hill prédisait qu'avant quarante ans, la population des Etats-Unis s'élèverait à 150,000,000 d'âmes. Ils ont amassé des fonds considérables et cette agglomération de capitaux fait la force de leur marché national. Leur population est de 80,000,000 d'habitants. Ces circonstances, l'accumulation des richesses, le perfectionnement de leur organisation, le marché intérieur où s'écoulaient jadis et où s'écoulent encore leurs produits, démontrent à tout homme de bon sens et de jugement qu'il est impossible de croire que nous puissions lutter contre eux à moins d'employer les mêmes armes dont ils se servent pour nous combattre. Ils ont protégé leurs exploitations agricoles ainsi que les entreprises industrielles.

On parle un peu de réciprocité dans le moment. On nous a même dit que l'une des raisons qui a empêché les ministres de s'occuper cette année de la situation financière du pays, c'est qu'on espère que la haute commission mixte se réunira de nouveau. Je n'approuve pas la manière dont certains hommes publics du Canada s'y prennent pour engager les Américains à nous rencontrer devant la haute commission. Je déplore l'absence du représentant de Norfolk (M. Charlton). Je citerai un article qu'il a écrit et publié dans le numéro du 28 février de cette année du Outlook, article que le National Reciprocity Organ, de mars 1903, a reproduit :

M. CLARKE : Où se publie cette feuille ?

L'honorable M. TARTE : A Détroit. Le député de Norfolk-nord écrivait :

Les facteurs économiques et politiques du Canada hostiles à la réciprocité sont : l'industrie

manufacturière qui a pris beaucoup d'essor et qui est carrément en faveur de droits très protecteurs contre les Etats-Unis et tous les autres pays ; le sentiment impérialiste qui croit que la réciprocité donnerait le coup de grâce au projet d'union de l'empire et anéantirait l'autonomie coloniale ; la politique du commerce privilégié qui recherche à augmenter notre commerce d'exportation vers l'Angleterre en obtenant un traitement de faveur pour les colonies; et tous les divers éléments de tendances tory, et de doctrines anti-républicaines qui voient dans l'accroissement de la puissance de la grande république un péril menaçant les droits divins de la royauté et toutes les garanties de stabilité de nos institutions.

De plus, l'industrie du transport qui converge vers la route du Saint-Laurent, si elle n'est pas hostile à la réciprocité, la voit du moins d'un mauvais œil, craignant que des arrangements commerciaux plus larges ne tendent, à la faveur de l'abolition des obstacles douaniers, a diriger le commerce par les canaux et les chemins de fer américains vers les ports des Etats-Unis. A ces forces et à ces influences nous pouvons opposer ceux qui sont intéressés à l'exploitation des forêts, des mines et des pêcheries et qui tous souhaitent ardemment l'établissement de la réciprocité et les cultivateurs qui, les uns, désirent vivement la réciprocité et, les autres, se rendent tranquillement compte que deux marchés valent mieux qu'un.

Au Canada, on soulève l'objection que la réciprocité amènerait l'annexion aux Etats-Unis. Cette objection servirait d'argument en faveur du mouvement, aux Etats-Unis. Il y a trente ans, la réciprocité aurait été un facteur puissant d'une union politique du caractère le plus solide.

Cela est indubitable.

Depuis cette époque, la situation a bien changé, et il est oiseux de se demander si des rapports commerciaux plus intimes et la fusion des grandes entreprises auraient une influence décisive sur nos rapports politiques. On peut, toutefois, affirmer sans crainte que le maintien des présents rapports commerciaux entre les deux pays tendra constamment de plus en plus à rendre impossible toute union politique.

J'espère qu'il en sera ainsi pendant des années.

C'est le moment de s'occuper de la question de la réciprocité. Le gouvernement libéral, aujourd'hui au pouvoir à Ottawa, est favorable à la ratification d'un traité raisonnable et, pour y arriver, il a l'appui de la Chambre des communes et du Sénat du Canada. A la prochaine élection générale, dans deux ou trois ans, le gouvernement actuel pourrait être remplacé par un gouvernement conservateur favorable à une protection élevée et, si on ne réussit pas d'ici là à conclure un traité de réciprocité, il faudra attendre longtemps ce changement. Si cet événement se réalise, il faudra abandonner tout espoir d'obtenir la réciprocité. L'occasion sera disparue, et les inconvénients d'une guerre de tarifs seront augmentés par l'adoption par le Canada d'une politique qui s'écartera aussi clairement du sens commun et des principes d'une saine économie que la politique adoptée par les Etats-Unis à l'endroit du Canada depuis trente ans, politique qui lui vaudra le mépris des générations et des économistes à venir.

Je le répète, je n'aime pas cette manière de poser la question, de dire à nos amis des Etats-Unis qu'en suivant notre chemin, qu'en



dirigeant notre propre barque, nous rendrons impossible à l'avenir toute union politique. Je dis que c'est mal poser la question, exprimer des sentiments que la population réprouvera ainsi que les membres des deux partis politiques. Discutons la question au point de vue économique. Ne faisons pas croire à la population des Etats-Unis que nous ne sommes pas fermement déterminés à fonder une nation distincte. Au lieu dêtre en faveur de la réciprocité avec les Etats-Unis, je crois que notre pays est d'avis d'élever la muraille qui nous sépare du pays voisin. Quand je parle ainsi, je répète les paroles dont un libéral marquant et d'une grande influence, l'honorable G. W. Ross, se servait en ma présence. Elevons notre clôture, disait-il, afin que le bétail du voisin ne détruise pas nos pâturages. Nous avons deux marchés. Je constate que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ne se propose pas d'élever la clôture. Bien qu'à son entrée dans la vie publique il fût comme moi en faveur d'élever la muraille du tarif, il ne veut plus en entendre parler. Je disais donc que nous avons deux débouchés naturels. L'un est le marché anglais. Les Anglais sont tenus d'importer une grande partie de leurs vivres et beaucoup de leur matière première. L'an dernier, leurs importations se sont chiffrées par $2,540,264,000, ce qui est un joli denier. Leurs exportations s'élevèrent à $1,692,880,000. Ils ont importé £219,944,000 valant d'aliments solides et liquides. Ces articles venaient de tous les coins du globe. Plusieurs membres du parlement connaissent cet aspect de la question. Les nations étrangères fournissent beaucoup de vivres à l'Angleterre. Les Etats-Unis, la Russie, l'Allemagne, la Hollande, la péninsule des Balkans envoient des aliments et des matières brutes à la mère patrie.

En Angleterre, l'agriculture périclite, ainsi que je l'ai démontré. La superficie totale du pays est de 77,671,000 acres. L'étendue des terres cultivées est de 47,800,000 d'acres. Les statiticiens calculent qu'avec 28,000,000 d'acres cultivés, de plus, l'Angleterre pourrait se sustenter elle-même en temps de guerre. Malheureusement, depuis trente ans, l'étendue des terres en culture a diminué de 3,500,000 acres. Je conçois sans peine la politique que le ministre des Colonies (le très honorable Joseph Chamberlain) a adoptée. C'est un homme public qui a été élevé dans les affaires et qui est très observateur. Il ne perd pas de vue que l'existence de la nation anglaise est menacée parce que son agriculture périclite. Il n'est pas sans voir que l'industrie anglaise est en butte à des assauts de plus en plus fréquents et que l'Angleterre, en ce qui a trait aux produits de ses manufactures, perd du terrain sur les marchés étrangers où, naguère, elle exerçait la suprématie. Je me rends compte de cette politique. Elle est hardie, ferme et, souffrez que je le dise bien humblement, c'est une politique véritablement impérialiste.

Il veut protéger l'agriculteur et l'ouvrier d'Angleterre. Il veut unir l'empire par les liens de la communauté des intérêts. Sa politique nous intéresse au plus haut point. J'avoue volontiers, et personne ne peut dire autrement, que les colonies ne peuvent pas fournir à l'Angleterre tout ce dont elle a besoin. Mais les colonies peuvent lui fournir plus de produits qu'aujourd'hui. Nous ne pourrions pas lui acheter tout ce que nous devons acheter, que nous ne pouvons pas produire ; mais, nous pouvons assurément acheter en Angleterre plus de choses que nous y achetons présentement.

Autrement dit, l'Angleterre peut changer de politique et nous le pouvons également. Combien de millions de dollars valant de produits que nous achetons dans des pays étrangers pourrions-nous acheter en Angleterre ? Je ne suis pas en mesure de le dire dans le moment, mais le calcul ne serait pas long à faire, j'imagine.

L'an dernier, nous avons importé en tout des Etats-Unis $129,794,147 valant d'articles ouvrés et autres marchandises et nous en avons importé $114,774,696 valant pour la consommation au pays. Nous avons importé d'Angleterre $49,022,726 ; nous avons exporté $109,347,345 et $66,607,784 aux Etats-Unis. Il ne faut pas perdre de vue que le gros de nos exportations dans le pays voisin se compose de minéraux et de produits forestiers. Par conséquent, nous avons exporté sur le marché anglais la plus grande partie de la production du pays, tandis que le gros de nos importations venait des Etats-Unis. Un tel état de choses n'est pas excusable ; cela n'a pas le sens commun. Je répète que M. Chamberlain a raison de conseiller à l'Angleterre d'accorder une préférence aux produits de ses colonies. Nous avons déjà établi un traitement de faveur pour certains articles manufacturés. La mère patrie ne s'attend pas que nous ouvrions les portes de nos marchés à tous les articles ouvrés de provenance anglaise. Qu'est-ce qui nous empêche d'élever notre tarif quant aux produits de tous les pays étrangers qui ont des tarifs élevés, lorsque nous pouvons nous procurer ces mêmes produits en Angleterre.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

L'honorable M. TARTE : Frappons de droits élevés les produits de toutes les nations qui refusent de nous traiter avec justice et établissons un tarif différentiel en faveur de l'Angleterre, un tarif de droits modérés sur tous les articles que nous ne pouvons pas fabriquer profitablement. Voilà une proposition raisonnable.

Il a été question de m'offrir un siège dans la Chambre des communes d'Angleterre. Certes, ma voix est bien faible ; pourtant, à titre de Canadien—de Canadien-français—je voudrais prêcher cette doctrine dans les Iles Britanniques. Dans la presse et ailleurs, j'ai exprimé le désir sincère de voir un plus grand nombre de Canadiens préconiser une politique libérale devant le parlement anglais. Je ne serais pas à la hauteur des circonstances, comme le serait mon très honorable ami le premier ministre, s'il partageait mon opinion. Mais, je sens dans tous mes fibres qu'un Canadien qui défendrait ces grands principes patriotiques de l'autre côté de l'Atlatique arriverait à un résultat. Toutes les nations du globe élèvent la muraille du tarif qui les sépare de nous ainsi que de l'empire britannique. L'Allemagne, la Russie, la France, les Etats-Unis, l'Autriche, presque tous les pays de l'univers ont un tarif élevé. Que ferons-nous ? Il faut que nous vendions nos produits quelque part. Voilà le marché anglais. C'est le plus grand débouché pour les farineux alimentaires que le Canada produit en abondance.

Nous avons, dans le Saint-Laurent, une grande voie impériale ; nous avons cette splendide artère pour transporter les produits de l'ouest des Etats-Unis et du Canada vers l'Angleterre. Le Saint-Laurent fait partie de notre patrimoine national. Il me semble que cela doit suffire pour nous engager à étudier sérieusement la proposition de M. Chamberlain. Nous n'avons rien à perdre : loin de là, nous avons beaucoup à gagner. Le traitement privilégié que nous accorderait l'Angleterre n'y augmenterait pas le coût de l'existence à mon humble avis. Une légère faveur de la part d'une population de 40,000,000 ne nuirait pas à l'Angleterre et favoriserait beaucoup les colonies, en vérité. Elle profiterait également à l'agriculture anglaise. Je crois que M. Chambrelain ne s'occupe pas exclusivement des colonies anglaises. Il cherche à prévenir l'anéantissement de l'agriculture dans son pays natal. Il désire protéger les intérêts agricoles d'Angleterre. Cependant, le libre-échange est si ancré dans l'esprit de la plupart des Anglais qu'il est peut-être obligé de recourir à ces subterfuges si connus des hommes publics. Quoi qu'il en soit, sa politique aurait le double résultat d'aider l'Angleterre au point de vue de l'agriculture et de l'industrie et d'aider les colonies anglaises, le Canada plus quetoutes les autres.

Notre marché national, il va sans dire, est le plus important pour nous. Je traiterai ce sujet à la séance de ce soir.

A six heures, la séance est suspendue.

## Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend le cours de ses délibérations.

BILLS D'INTERET PARTICULIER—CHEMIN DE FER DE TORONTO A HAMILTON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 147) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—(M. Campbell.)

M. CAMPBELL : Après que le présent bill eut été soumis au comité des chemins de fer, certaines municipalités rurales intéressées, pensant qu'il empiétait sur leurs droits et leurs privilèges, ont demandé qu'il demeurât en suspens afin de l'étudier davantage. Nous sommes convenus de le laisser en suspens jusqu'à vendredi en huit. Dans l'intervalle, le bill pourra être discuté dans l'espoir de le rendre acceptable pour tous, moyennant certaines concessions. Je demande donc que le bill reste en suspens.

M. l'ORATEUR : Vu que la Chambre a passé à cet article de l'ordre du jour, afin de procéder régulièrement, il faut proposer l'ajournement du débat.

M. TALBOT : Je propose que le débat soit suspendu.

La motion est adoptée et le débat suspendu.

## COMPAGNIE DITE ONTARIO AND QUEBEC POWER COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie dite Ontario and Quebec Power Company.—(M. Belcourt.)

Article 11.

M. WADE : Depuis que l'article que vous venez de lire a été adopté, le président, les intéressés et le comité ont appris qu'entre la Chaudière et le lac Deschêne se trouvent les rapides des Remous qu'on pourrait appeler à la rigueur une chûte d'eau. Elle n'a aucune utilité en réalité et nous sommes convenus que la compagnie devrait avoir le droit de la faire disparaître. Je propose donc d'ajouter les mots " sauf les rapides des Remous " après le mot " Ottawa."

La motion est adoptée.

On fait rapport du bill.

M. BELCOURT : Je propose que le bill soit adopté en troisième délibération.

M. BIRKETT : Je propose que le bill soit réimprimé avant qu'il soit adopté en troisième délibération, et je ne crois pas que M. Belcourt s'opposera à ma demande.

M. BELCOURT : Le principe du bill a été approuvé par tout le monde, et les parties intéressées en étant venues à une entente sur les détails, je ne vois pas de raison de retard.

M. BARKER : Pour ma part, je ne veux pas apporter de retards inutiles à l'adoption de ce bill ou d'aucun autre bill ; mais il n'est pas sage, à mon avis, d'adopter les bills de cette façon ; à part les députés qui se sont tenus autour du bureau de la Chambre pendant qu'on étudiait le bill, je ne crois pas qu'une demi-douzaine de députés aient compris ce qui se faisait.

M. BELCOURT : Le bill a été renvoyé à un sous-comité des bills privés et a été discuté presque tous les soirs pendant des semaines. Je crois que le sous-comité s'est réuni au moins une demi-douzaine de fois et que le bill a été discuté dans toutes ses parties. Je ne vois pas qu'il soit plus difficile de comprendre le bill en son état actuel que s'il était réimprimé. Il est écrit au clavigraphe et tout député peut le lire et le comprendre aussi bien que s'il était imprimé.

M. LENNOX : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Belcourt) ait le droit de demander que le bill soit adopté maintenant. Il est possible que le sous-comité ait longuement étudié le bill, mais on y a encore apporté des modifications dans la Chambre ce soir même, et plusieurs honorables députés n'ont pu voir en quoi elles consistent. Conséquemment, je propose que ce bill soit réimprimé afin que la Chambre puisse le lire avant d'être appelée à l'adopter définitivement.

M. RUSSELL : Ce bill n'est qu'un bill privé après tout. L'intérêt public n'en peut pas être beaucoup affecté, et le comité a entendu tous ceux qui pouvaient avoir des intérêts particuliers. Je ne crois pas qu'il y ait devant cette Chambre un bill privé qui ait été aussi minutieusement examiné que ce bill. Des experts d'Ottawa et de Montréal sont venus témoigner devant le comité, toute la question a été étudiée avec soin, et tout le monde a accepté le résultat, si je ne me trompe pas. Ce serait encore des retards inutiles, s'il fallait attendre que ce bill fût réimprimé. Vu que tous les intéressés ont été d'accord, et que ce bill d'ailleurs n'intéresse pas le public, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas adopté en troisième délibération maintenant.

M. MONK : Un si grand nombre de députés me paraissent désirer lire et étudier les amendements que l'on a apportés au bill, que le bill devrait être réimprimé. Pour ma part, je n'ai pas d'objection au bill, mais je conteste la prétention de mon honorable ami (M. Russell) lorsqu'il dit que des bills de cette nature n'intéressent pas le public.

M. RUSSELL : Je n'ai pas dit cela. Je ne veux pas que l'on me comprenne ainsi. Ce que j'ai voulu dire, c'est que la part d'intérêt que le public peut avoir dans le bill modifié est la même que dans le bill avant qu'il fut amendé.

M. MONK : Cela est bien différent, mais ce n'est pas ce que l'honorable député a dit. Naturellement, ceux qui veulent prendre connaissance des amendements ont le droit de l'exiger, et ce n'est que du consentement unanime de la Chambre que le bill peut être adopté en troisième lecture ce soir.

M. BIRKETT : Ce que l'honorable député (M. Belcourt) a dit est l'exacte vérité. Ce

bill a été renvoyé à un comité spécial de cinq, qui s'est donné beaucoup de peine pour connaître tous les faits. Mais le bill ainsi amendé n'est jamais revenu devant le comité général pour adoption finale, et n'a été vu et examiné que par les cinq ou six membres du comité spécial. Mais le bill tel qu'il est maintenant entre vos mains, est entièrement différent du bill qui a été renvoyé devant le comité spécial. Conséquemment, je crois que la Chambre a le droit d'exiger que le bill soit imprimé de nouveau afin que les députés puissent bien le comprendre avant qu'il soit soumis en troisième lecture.

L'honorable M. TISDALE : La grande importance de ce bill suffit pour justifier cette demande de délai. Il est plus important au point de vue de l'intérêt public qu'un bill de chemin de fer ordinaire et plusieurs autres bills privés. La question générale de l'utilisation des chutes et cours d'eau est une questions très sérieuse, et il est alors de la plus grande importance que les amendements qui ont été apportés au bill soient bien compris par tous les membres de cette Chambre. Je n'ai pas pu entendre ce qui a été dit ce soir lorsque les amendements ont été discutés et plusieurs députés doivent être dans le même cas que moi. Conséquemment, la demande de retarder la troisième lecture est raisonnable. Dans tous les cas, je crois que le délai aura l'effet de faciliter l'adoption du bill, car une longue discussion du bill ici ne pourrait qu'appeler sur lui l'attention de l'autre Chambre. Je ne crois pas que ce bill ait été étudié par le comité général des bills privés——

M. BELCOURT : Oui, et il l'a certainement été.

L'honorable M. TISDALE : Le bill a été étudié par le comité spécial, rapporté et adopté sans discussion.

M. BELCOURT : Le comité a discuté le rapport du sous-comité.

L'honorable M. TISDALE : Pourquoi alors faire ces amendements ici ce soir. Si ce sont des amendements importants, ainsi que j'ai raison de le croire——

M. WADE : Il n'y a qu'un amendement, à propos d'un point technique sur lequel tout le monde s'accorde.

M. l'ORATEUR : Quand ce bill sera-t-il lu en troisième délibération? Maintenant?

M. HENDERSON : Je ne suis pas intéressé à ce bill, mais j'ai toujours compris que les règles de la Chambre veulent que lorsqu'un bill privé est amendé en comité, il ne peut passer à une autre délibération à moins que toute la Chambre y consente. Si ma prétention est conforme aux règlements, je m'opposerai à ce que le bill fasse un pas de plus ce soir. C'est pour me rendre aux désirs des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre qui paraissent être particulièrement intéressés à ce bill que je fais cette objection. Je ne suis pas moi-même intéressé à ce bill et je n'en connais pas la nature ; mais je comprends que la Chambre a certains droits et si nous les ignorons dans le cas présent, on voudra que nous les ignorions en d'autres occasions.

M. l'ORATEUR : Je crois que le règlement invoqué par l'honorable député (M. Henderson) s'applique dans ce cas-ci. Le bill a été rapporté par le comité général avec quelques amendements, et conséquemment il ne peut être lu la troisième fois sans le consentement unanime de la Chambre. A vendredi prochain.

Le bill reste en suspens.

## COMPAGNIE DU GRAND-TRONC PACIFIQUE.

M. McCARTHY propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 64) intitulé: Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc Pacifique.

M. ROBERT A. PRINGLE (Cornwall et Stormont) : M. l'Orateur, j'ai donné avis que lorsque serait proposée la motion renvoyant au comité général de la Chambre le bill constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, je proposerais que le bill soit de nouveau renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, avec instruction d'y ajouter l'article suivant :

40. Dans le cas où quelques subvention ou subventions seraient accordées à ladite compagnie, cette dernière devra, autant que faire se pourra, construire, équiper et exploiter sa ligne ou ses lignes ferrées avec des matériaux, fer et acier de construction, attaches de rails, ciment et matériel roulant fabriqués au Canada, lorsque ces articles et matériel roulant pour chemins de fer pourront être achetés à aussi bas prix et à aussi bonnes conditions au Canada qu'ailleurs, eu égard, entre autres choses à la qualité et au prix, et à moins que l'Exécutif n'approuve l'achat de ces articles ailleurs que dans ce pays.

Je ne sais pas si j'ai le droit de faire allusion à ce qui a été dit dans un autre comité. Cette proposition a été discutée très longuement par le comité et je ne me propose pas d'abuser des instants de la Chambre en faisant un long discours. Mon but en faisant cette motion est de protéger un peu, si c'est possible, nos manufactures canadiennes, et de faire en sorte que les subventions qui pourraient être accordées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soient utilisées, autant qu'il sera possible, à l'achat de matériaux de fabrication canadienne. On me dira peut-être que j'ai copié l'article du bill des subventions de la province d'Ontario, et que je ferais bien de ne pas insister sur ma motion, parce qu'il est impossible que le gouvernement impose une condition semblable dans le bill des subventions aux che-

mins de fer. Or, M. l'Orateur, la raison pour laquelle j'insiste pour que cet article soit intercalé dans la charte du Grand-Tronc-Pacifique est celle ci: nous accordons à cette compagnie une charte qui lui permettra de construire un réseau depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et il est aussi très possible que la compagnie obtienne des subventions des autres provinces du Canada. Si, par exemple, la compagnie obtient une subvention de la Colombie Anglaise, la condition que nous mettrons dans le bill des subventions ne nous donnerait aucun pouvoir sur l'emploi des fonds que la compagnie pourrait obtenir de la Colombie Anglaise. Je ne vois donc pas pourquoi nous ne mettrions pas dans la charte un article obligeant la compagnie à dépenser dans le Canada autant que la chose sera possible toutes les subventions qu'elle pourra obtenir—je ne suppose pas par là que ce gouvernement va accorder à la compagnie une subvention en argent ou garantir ses obligations—mais c'est une simple mesure de précaution que je veux prendre afin que si la compagnie obtient des subventions elle soit obligée d'acheter ses matériaux au Canada, autant que la chose sera possible.

On a dit qu'il vaudrait mieux discuter cette question en même temps que le bill des subventions. Je dirai en réponse que nous ne pouvons que statuer au sujet des subventions que cette Chambre accordera ; nous n'avons rien à voir avec les subventions qui pourront être accordées par les provinces, et j'ai entendu dire que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demandait des subventions aux différentes provinces. Dans la rédaction de cet article j'ai suivi de très près le texte de l'article du statut d'Ontario, 2 Edouard 7, chapitre 25, qui se lit comme suit :

Lesdites subventions sont accordées sujettes à la condition que les compagnies qui en bénéficieront devront autant que possible construire, équiper et exploiter leurs lignes ferrées avec des matériaux de fer et acier de construction, attaches de rails, ciment et matériel roulant fabriqués en Canada lorsque ces articles et métériel roulant pour chemin de fer pourront être achetés à aussi bas prix et à aussi bonnes conditions en Canada qu'ailleurs, eu égard entre autres choses à la qualité et au prix, et à moins que le lieutenant-gouverneur en conseil n'approuve l'achat de ces articles ailleurs qu'en ce pays.

L'article que je propose est au point de vue pratique celui que je viens de lire. Or, si on lit l'article 7 du même acte, nous trouvons qu'il impose les conditions suivantes :

Aucune subvention en argent ou en terres accordée pendant la présente session de la législature ou dans l'avenir à aucune compagnie de chemin de fer, par un acte de cette législature, ne sera censée avoir été acquise et ne sera payée, accordée ou transférée, à moins que les rails, fer et acier de construction, attaches de rails et ciment entrant dans la construction dudit chemin de fer, ou d'un embranchement quelconque qui pourra être construit plus tard, auquel telle subvention en terre ou en argent s'applique, n'aient été manufacturées dans la province d'Ontario, lorsque lesdits rails, acier, fer de construction, attaches de rails et ciment nécessaires ne pourront être achetés dans la province d'Ontario, ou si on ne peut se les procurer dans cette province, ailleurs en Canada à un prix n'excédant pas le prix ordinaire du marché dans la Grande-Bretagne ou dans les Etats-Unis d'Amérique.

M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il soit injuste ou déraisonnable d'insérer cette clause dans le présent bill. Nous n'obligeons pas la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à acheter aucun des matériaux dont elle peut avoir besoin dans le Canada, si, eu égard à la qualité et au prix, elle ne peut pas les obtenir à d'aussi bonnes conditions qu'ailleurs. Je ne veux rien dire qui puisse nuire à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais on m'a informé, peut-être qu'on se trompe, que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique achète présentement à l'étranger beaucoup de matériaux qu'elle pourrait se procurer on me l'a rapporté. Il me semble, M. l'Orateur, que nous devrions être tous unanimes sur ce point, et faire un effort pour empêcher que notre argent prenne la route de l'étranger, si le gouvernement doit voter de l'argent à la Compagnie. Je crois que nous devrions faire tout ce qu'il est possible de faire, sans nuire à l'entreprise, pour encourager nos manufactures canadiennes. Il y a un autre moyen d'arriver au même résultat et que je serai heureux de voir adopter par le gouvernement ; ce moyen est un amendement à l'acte général des chemins de fer semblable à celui que je propose, et qui nous ferait atteindre le même but. Si le gouvernement faisait adopter un amendement de ce genre, cela couvrirait tout. Je ne veux pas que l'on dise que je suis hostile en aucune manière à la Compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Je ne veux pas discuter maintenant s'il y a nécessité de construire un autre transcontinental ; cette question viendra en son temps. Mais, je dis que par le moyen que je propose nous pouvons protéger les manufactures de notre pays, et nous pouvons garder en grande partie dans le pays, l'argent que le gouvernement pourrait voter à la compagnie. Je propose donc que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, pour que l'on y insère l'article que je viens de lire.

POUR :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Alcorn, | Lefurgey, |
| Angers, | Lennox, |
| Ball, | Léonard, |
| Bell, | Logan, |
| Bennett, | McCormick, |
| Birkett, | McGowan, |
| Blain, | McIntosh, |
| Borden (Halifax), | Monk, |
| Brock, | Morin, |
| Broder, | Northrup, |
| Bruce, | Osler, |
| Carscallen, | Pringle, |
| Clancy, | Puttee, |
| Clarke, | Reid (Grenville), |

| | |
|---|---|
| Cochrane. | Richardson. |
| Copp. | Roche (Marquette). |
| Culbert. | Sherritt. |
| Earle. | Simmons. |
| Fowler. | Smith (Wentworth). |
| Gilmour. | Sproule. |
| Gourley. | Talbot. |
| Hackett. | Tarte. |
| Henderson. | Taylor. |
| Johnston Cap-Breton). | Thomson (Grey). |
| Johnston (Cardwell). | Tolton. |
| Kidd. | Vrooman. |
| Lancaster. | Wilmot—55. |
| LaRivière. | |

CONTRE :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Archambault. | Macdonald. |
| Bazinet. | Mackie. |
| Beith. | MacKinnon. |
| Béland. | MacLaren (Huntingdon). |
| Belcourt. | Macpherson. |
| Bernier. | McCarthy. |
| Bickerdike. | McColl. |
| Bourbonnais. | McCool. |
| Brown. | McCreary. |
| Bruneau. | McEwen. |
| Bureau. | McGugan. |
| Calvert. | McIsaac. |
| Campbell. | McLennan. |
| Carbonneau. | Madore. |
| Champagne. | Malouin. |
| Christie. | Marcil (Bonaventure). |
| Cowan. | Martineau. |
| Davis. | Matheson. |
| Demers (Lévis). | Mayrand. |
| Demers (Saint-Jean). | Meigs. |
| Desjardins. | Mignault. |
| Douglas. | Monet. |
| Dugas. | Morrison. |
| Dyment. | Mulock (sir William). |
| Erb. | Parmelee. |
| Fielding. | Paterson. |
| Fisher. | Préfontaine. |
| Fitzpatrick. | Proulx. |
| Fortier. | Reid (Ristigouche). |
| Fraser. | Riley. |
| Gauvreau. | Roche (Halifax). |
| Geoffrion. | Ross (Ontario). |
| German. | Ross (Rimouski). |
| Gibson. | Ross (Victoria, N.-E.). |
| Girard. | Rousseau. |
| Gould. | Russell. |
| Harwood. | Schell. |
| Heyd. | Scott. |
| Holmes. | Stephens. |
| Hughes (King, I.P.-E.). | Stewart. |
| Hyman. | Sutherland (Essex). |
| Kendall. | Sutherland (Oxford). |
| Lang. | Tisdale. |
| Laurier (sir Wilfrid). | Tobin. |
| Laurier (L'Assomption). | Tucker. |
| Lavergne. | Turcot. |
| Law. | Turgeon. |
| LeBlanc. | Wade. |
| Lemieux. | Wilson. |
| Lewis. | Wright—102. |
| Lovell. | |
| Loy. | |

M. TAYLOR : Je désirerais vous faire remarquer que l'honorable député de Hastings-ouest n'a pas voté, et que l'honorable député de Berthier a voté bien qu'il ne fût pas présent quand la question a été soumise.

M. PORTER : M. l'Orateur, je m'étais absenté en même temps que l'honorable député de Wellington-sud. Sans cela, j'aurais voté pour l'amendement.

M. l'ORATEUR : Est-ce que l'honorable député de Berthier a entendu poser la question ?

M. ARCHAMBAULT : Oui.

M. TAYLOR : Le nom de l'honorable député de Berthier devrait être rayé de la liste.

M. l'ORATEUR : Il a déclaré qu'il était présent quand la question a été posée.

L'amendement est rejeté, la motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité afin d'étudier le bill.

Le comité rend compte de ses délibérations.

## SUBSIDES—POLITIQUE FISCALE DU GOUVERNEMENT.

La Chambre reprend le débat sur la motion du ministre des Finances portant que la Chambre se forme en comité des subsides, et sur la motion présentée en amendement par l'honorable M. Tarte.

L'honorable M. TARTE : M. l'Orateur, l'adoption et le maintien d'un tarif strictement protectionniste contribueraient, selon moi, à développer la richesse du pays et à nous créer un marché domestique. Un tarif de ce genre ne tarderait pas à exercer une action bienfaisante dans tout le domaine de notre production. Supposons, par exemple, qu'au lieu d'acheter chaque année de l'étranger pour environ deux millions de dollars d'instruments agricoles, nous puissions fabriquer ici nous-mêmes ces instruments ; supposons qu'au lieu d'importer chaque année pour quelque cent mille dollars de chaussures, nous puissions fabriquer tout cela ici même. Supposons qu'au lieu d'importer chaque année pour un million et demi de dollars de voitures, nos carrossiers eussent toute cette fabrication pour eux-mêmes ; supposons encore qu'au lieu d'importer pour 20 à 25 millions de dollars de fer de construction, etc., nous puissions fabriquer nous-même tout ou partie de ce fer ; enfin, supposons qu'au lieu d'importer des tissus, des cotons, des lainages, du sucre de betterave, du sucre de toutes sortes, des meubles, pour quelques autres millions, nous puissions fabriquer tout cela nous-mêmes, n'est-il pas vrai que cela augmenterait notre population, développerait notre richesse et étendrait le champ d'opération de notre marché domestique ? Je viens de mentionner le sucre de betterave. C'est là essentiellement une industrie agricole. Il y a aux Etats-Unis environ quarante usines à sucre de betterave, et ces usines y sont concidérées comme offrant de grands avantages à la classe agricole. Je suis heureux de pouvoir dire que nous avons nous-mêmes quelques-unes de ces usines. Le gouvernement a reçu un mémoire lui exposant la né-

cessité d'accorder un surcroît de protection à cette industrie. J'ai l'espoir qu'il jugera à propos d'accéder à cette demande. L'année dernière, nous avons importé pour plus de 200 millions de dollars de marchandises. Ne nous serait-il donc pas possible d'en fabriquer pour 25, 30 ou 40 millions, et même, dans quelques années, pour 50 millions ? J'aimerais à savoir pourquoi cela ne se pourrait pas. Et si cela est possible, comme je le crois fermement, n'est-il pas hors de doute qu'un tel supplément de production amènerait nécessairement un surplus de population et de richesse pour tout le pays ? Nos classes agricoles auraient un marché bien plus considérable pour leurs produits. Les centres manufacturiers et commerciaux sont, comme l'on sait, très avantageux pour les cultivateurs. Je demeure à Montréal, et je viens ici demander aux représentants d'une bonne moitié de la province de Québec, s'ils ne sont pas prêts à convenir que la ville de Montréal est le meilleur marché pour les cultivateurs. Je les vois chaque jour amener sur ce grand marché leur foin, leur grain, leur beurre, leur lait, leurs légumes, leur viande, leurs bestiaux, et de fait tous leurs produits, qui se vendent à des prix d'autant plus rémunérateurs que le marché sera plus rapproché. Ce qui est vrai pour Montréal peut aussi s'appliquer à tous les grands centres, et aux centres de moindre importance. Il ne faut pas certes négliger les marchés étrangers, mais pour nos fabricants, pour nos classes agricoles, pour nos ouvriers, le marché domestique sera toujours le meilleur. Si nous pouvions doubler la puissance d'absorption de ce marché, n'est-il pas vrai que tout le pays en bénéficierait ? Toutes les nations progressives du monde apportent la plus grande attention à leur marché domestique. La Russie vient de décider qu'à l'avenir elle construirait elle-même tous ses navires de guerre. Depuis 1879, l'Allemagne n'a pas voté une seule subvention au Lloyd allemand, à la Compagnie Hambourg ni à aucune autre compagnie sans exiger que tous les navires de ces compagnies sortent de chantiers allemands.

L'honorable M. ROSS : C'est la même chose en Angleterre.

L'honorable M. TARTE: L'Angleterre n'en a que plus de mérite. Après tout, l'Angleterre est notre marché étranger, et ce marché nous est ouvert comme à l'univers entier, tandis que presque tous les autres marchés nous sont fermés. Nous faisions quelques affaires avec l'Allemagne, et je regrette que nous nous soyons pris de querelle avec ce pays, car c'est un fort acheteur de produits alimentaires. Qu'a fait l'Allemagne ? En décembre dernier, le Reichstag a adopté un nouveau tarif qui a presque doublé les droits déjà si élevés, surtout sur les produits agricoles. Pourriez-vous croire qu'à partir du 1 janvier prochain, les droits sur le blé seront de 58 cents par boisseau, et les droits sur la farine de $4.50 par baril. Ce sont là des droits prohibitifs. Les élections qui se sont terminées hier en Allemagne maintiennent au pouvoir le parti qui a adopté ce tarif prohibitif, bien que les socialistes aient gagné quinze sièges. Les Etats-Unis sont pour nous de redoutables concurrents sur le marché anglais, et l'Angleterre achète plus des Etats-Unis que de tout autre pays étranger. La Russie devient aussi un concurrent de plus en plus sérieux, car l'anneé dernière l'Angleterre a acheté pour 10 millions de dollars de beurre provenant de la Sibérie. Peut-être s'imagine-t-on que la Russie n'est encore qu'un pays à moitié civilisé, mais on n'a, cependant, qu'à consulter le Livre bleu anglais pour y voir que l'Angleterre augmente constamment ses importations de Russie. Je ne saurais trop appuyer, auprès du gouvernement, sur la nécessité de donner toute l'attention désirable à la grande importance de notre marché domestique pour nos classes ouvrières et agricoles, et en fait pour tout le pays. La question des transports prend aussi en ces matières une grande importance. Je crois qu'il existe un sentiment très prononcé, au Canada, contre d'autres subsides de chemin de fer, du moins des subsides considérables ; et l'on commence à penser que nos cours d'eau, nos ports et nos rivières devraient recevoir plus d'attention que dans le passé. Il faut rendre ces cours d'eau aussi parfaits que possible. Le gouvernement allemand contrôle plus de 30,000 milles de chemin de fer, et en outre 8,000 milles de cours d'eau et canaux améliorés. Quelle est ici la politique de l'Allemagne ? Elle se sert de ses chemins de fer afin de pouvoir accorder des taux de faveur à ses fabricants et à ses cultivateurs pour des fins d'exportation. Quand elle s'aperçoit que les Etats-Unis ou un autre pays font une concurrence trop vive aux produits allemands, elle emploie ses chemins de fer et ses canaux pour venir en aide à son propre peuple. C'est là une politique d'affaires en même temps qu'une véritable politique nationale. Je prie donc instamment le gouvernement canadien de donner à nos canaux et à nos cours d'eau toute la mesure d'attention et de considération qu'on peut leur donner. Aux Etats-Unis, on a amélioré les cours d'eau et les ports de façon à avantager beaucoup le commerce. Les Américains ont aujourd'hui 20,000 navires sur les grands lacs, pour le trafic entre l'est et l'ouest, alors que le Canada n'a relativement que peu de vaisseaux pour ce service. Les Américains possèdent cette superbe flotte et ce splendide outillage parce qu'ils ont ainsi mis les transport à bon marché, commodes et rapides. Instruisons donc notre peuple. Peut-être le ministre de l'Agriculture sera-t-il surpris de m'entendre ici lui faire un compliment.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Qu'il me permette de lui dire que son département a fait œuvre véritablement nationale en initiant le cultivateur aux devoirs de sa propfession. Si nous obtenons, par exemple, tant de succès en Angleterre avec notre fromage, cela est dû en grande partie à l'éducation qu'on a donnée à nos classes agricoles. Rendons la vie aussi agréable et confortable à nos cultivateurs que nous le pouvons. Mon honorable ami le ministre des Postes a administré son département avec beaucoup de succès. Je dois lui donner le mérite qui lui appartient. Mais il y a, cependant, une chose qui devrait attirer, je crois, toute son attention. Je crois que le temps est arrivé où nous devrions avoir des facteurs ruraux pour la livraison des lettres à domicile et un service de colis postaux. Les Etats-Unis ont inauguré, tout récemment, ces deux services, pour le plus grand avantage des classes agricoles. En 1899, le congrès a voté pour cela la somme insignifiante de $15,000. En 1900, ce crédit a été porté à $450,000, en 1901 à $1,750,000, et en 1902 cette innovation a été jugée si satisfaisante qu'on a dû y affecter $8,000,000, et au moins 8 millions de citoyens bénéficient actuellement de ces avantages. Il me semble que la même politique ferait ici merveille au Canada, car ce serait un encouragement pour nos cultivateurs et cela leur permettrait de se tenir bien plus en contact avec notre marché domestique.

J'ai déjà fait remarquer que le moment me semble opportun pour rajuster et reviser le tarif. Laissez-moi ajouter que, dans mon humble opinion, cette revision est pressante. Il y a aujourd'hui, dans le pays, un manque de confiance qu'on ne saurait nier, car il est partout répandu. Il n'y a qu'à regarder ce qui se passe dans les banques, dans les grandes villes, dans les Chambres de commerce, pour s'apercevoir qu'on manque de confiance et que les affaires sont paralysées. Nous venons de passer par une crise dangereuse.

Je demande à mes honorables amis du gouvernement de me dire ce qu'aurait pu être cette crise, si les promesses d'une bonne récolte n'avaient pas été si encourageantes. J'en appelle à tous les hommes d'affaires de ce pays, pour la réponse qu'il conviendrait de faire à cette question. Il n'en faut pas plus, M. l'Orateur, pour démontrer que notre position n'est pas sûre, et que nous ne sommes pas dans le bon chemin. Ne serait-il pas temps d'avoir une politique sûre et définie ? Le temps n'est-il pas venu, pour le gouvernement, de nous donner un exposé clair et net de ce qu'il entend faire ? Demander au pays d'attendre, et ne pas lui dire pourquoi, ce n'est pas là de la saine politique. Si mes honorables amis du gouvernement ne croient pas qu'il soit sage d'élever le tarif, qu'ils le disent donc et qu'ils nous exposent ce qu'ils entendent faire. Le pays a le droit de leur demander cela. Quand le gouvernement se sera prononcé, le pays saura en quel sens agir. Je sais que nous ne sommes pas tous du même avis, et ces divergences se rencontrent dans cette Chambre. Je sais—je l'ai déjà dit, et je le répète, parce que cela est la vérité—je sais qu'un grand nombre de libéraux sont fermement persuadés que nous devrions avoir un tarif plus élevé. J'ai un bon nombre de lettres dans ma correspondance, et j'ai aussi des mémoires de toute sorte, provenant de libéraux très attachés à leur parti, et venant à l'appui de ce que j'ai eu l'honneur de déclarer là-dessus et de ce que j'énonce en ce moment. Ce n'est pas là une question de parti, et ce n'est pas ainsi, non plus, que j'envisage cette question. Assurément, il y a des questions qui sont bien au-dessus de nos querelles ordinaires de parti, et si la question du tarif n'est pas une de ces questions, je ne vois pas où on pourrait en trouver. Je le répète, si mes honorables amis du gouvernement ne croient pas que le pays devrait avoir un tarif plus élevé, qu'ils le disent donc une bonne fois. D'un autre côté, si c'est bien là leur avis, pourquoi ne se prononcent-ils pas en ce sens ? S'ils croient qu'il vaudrait mieux ouvrir une enquête sur la situation, je les invite à le faire. Cela redonnerait de la confiance au capital et au pays tout entier. Il y a à l'étranger, en Angleterre par exemple, des hommes valant autant que nous, et qui sont d'avis qu'une enquête devrait être instituée. C'est là l'avis du premier ministre d'Angleterre, et le secrétaire d'Etat des colonies s'est aussi exprimé à ce sujet. En Angleterre, on est sur le point d'ouvrir un enquête de ce genre, et chacun sait ce qui se passe en ce pays. Si le gouvernement du Canada se décidait à agir de la même manière, nous en serions fort heureux. Mais il importe que nous sachions en quoi consiste cette politique.

M. l'Orateur, je n'ai pas présenté cette motion comme une motion de non confiance. Je partage les opinions de beaucoup de libéraux au sujet de la politique fiscale du pays. Je sais que les règlements de la Chambre font de ma motion une motion de non confiance, et je supopse que je dois accepter ces règlements tels qu'ils sont, bien que, dans un pays démocratique comme le Canada, nous devrions peut-être interpréter ces règlements dans un sens plus large. En Angleterre, on en arrive maintenant peu à peu à adopter des coutumes parlementaires plus indulgentes. Les ministres y ont le droit de différer d'opinion sur les grandes questions. Je serais heureux de voir cette motion considérée isolément, c'est-à-dire abstraction faite des susceptibilités de parti. Je sais ce que sont ces susceptibilités, et je sais aussi ce que comporte la discipline de parti. Je n'ignore pas, non plus, que si bon nombre de mes honorables amis de la droite étaient libres d'exprimer leurs opinions, ils voteraient pour la motion que je vais avoir l'honneur de présenter. Cependant, je le

répète, on ne doit attacher aucune signification hostile à cette motion. Je présente cette motion, parce que je crois fermement qu'une politique fiscale strictement protectionniste est la seule qui convienne à ce pays. Je crois fermement que c'est là la seule politique qui puisse faire de nous une nation. Cela étant, j'ai l'honneur, M. l'Orateur, de proposer, secondé par M. Brock——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TARTE : Je suis heureux que quelques députés aient jugé ici à propos de m'interrompre. Cela me fournit l'occasion d'expliquer pourquoi j'ai demandé à mon honorable ami de vouloir bien seconder ma motion. Les grandes provinces de ce pays ont un intérêt commun dans cette question, surtout les provinces d'Ontario et de Québec. Ces deux provinces ont un grand intérêt à être d'accord sur des questions de ce genre, qui sont au-dessus de la politique de parti. Nous devrions ici être tous animés du même intérêt, car en réalité nous sommes tous également intéressés. Le Nord-Ouest, les provinces maritimes et la Colombie Anglaise devraient être ici en parfaite harmonie avec nous. Mais les grandes provinces sont plus intimement liées ensemble, et c'est là l'une des raisons qui m'ont porté à demander à mon honorable ami de seconder ma motion, qui se lit comme suit :

Cette Chambre est d'avis que,

Afin d'assurer la stabilité et le progrès plus complet des industries existantes comme aussi d'en créer de nouvelles qui n'attendent pour se développer que le concours d'une saine politique ;

D'inspirer plus de confiance aux capitalistes canadiens, anglais et étrangers qui cherchent à faire des placements dans notre pays ;

De procurer à nos cultivateurs et à ceux que nous invitons à venir partager avec nous les bienfaits de nos institutions et la richesse que la providence nous a donnée tout l'avantage d'un marché intérieur prospère ;

De se rendre aux légitimes demandes des classes laborieuses désireuses de voir leur travail récompensé par des salaires raisonnables et permanents et par le confort de leurs familles ;

De protéger notre marché contre l'envahissement des produits agricoles et industriels du dehors, contre les trusts étrangers, et contre la main-d'œuvre à bon marché ;

De provoquer le développement et l'expansion plus rapide de nos vastes ressources ;

D'amener des relations plus étroites entre les diverses provinces du Canada et entre la Confédération et la mère patrie ;

Le gouvernement est tenu, impérieusement, de reviser et remanier sans délai inutile le tarif actuel de façon à ne laisser aucun doute sur la détermination du peuple canadien d'adopter et de maintenir, tant qu'il sera avantageux de le faire, une politique fiscale ferme et suffisamment protectrice de ses industries nationales.

Et qu'il est aussi du devoir du gouvernement d'adopter une politique énergique concernant les moyens de transport qui puisse donner à nos marchandises et à nos produits de toutes espèces accès facile, rapide et peu coûteux aux marchés intérieurs et à ceux des nations étrangères en relations commerciales avec notre pays.



J'aimerais, M. l'Orateur, à voir un semblable tarif en vigueur en ce pays durant au moins dix ans. Je crois que les résultats en seraient tout simplement merveilleux. Je crois qu'un semblable tarif donnerait ici autant satisfaction que le tarif élevé des Etats-Unis, qui est pour nous une leçon de choses que nous ne devrions jamais perdre de vue.

M. W. R. BROCK : Je ne crois pas, M. l'Orateur, que personne en cette Chambre n'aura lieu d'être surpris de me voir seconder une résolution comme celle qui vient d'être présentée par l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal.

Se tournant vers les ministres dont il s'est heureusement émancipé, ou s'il ne l'avait pas fait, quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre aurait sans doute proposé la résolution qu'il a proposée ce soir—il a demandé aux honorables députés de la droite de juger en toute liberté d'esprit cette question de protection et libre-échange. Nous savons qu'il y a de l'autre côté de la Chambre des députés qui ont des opinions personnelles. N'avons-nous pas vu, hier soir, l'honorable ministre des Finances humilier un de ces députés, en l'obligeant à traiter comme motion de défiance la motion qui était alors proposée.

M. l'ORATEUR : Je crains que l'honorable député ne transgresse les règlements de la Chambre en parlant ainsi. Il n'a pas le droit de faire allusion à un débat précédent.

M. BROCK : Je m'incline, M. l'Orateur, devant votre décision, mais lorsque mon honorable ami demandait aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre de conserver leur liberté de jugement sur cette question, il les soumettait à une tâche très difficile, car nous savons tous comment le gouvernement les terrorise et ne leur permet pas de voter comme il le voudraient. On ne leur permet même pas de voter suivant les promesses qu'ils ont faites à leurs électeurs. Au contraire, ils doivent se soumettre aux vues du ministre qui persiste à considérer comme motions de défiance des amendements qui n'en sont certainement pas. Mon honorable ami qui a proposé cette résolution a appelé notre attention sur le fait que le pays subissait en ce moment une crise sérieuse. Ceux à qui on aurait dit, il y a six mois, à la suite des magnifiques récoltes que nous avons eues, le pays passerait par une crise financière aussi terrible que celle que nous avons eue en ces dernières semaines, n'auraient pas été crus. Mais le fait n'en existe pas moins que nous avons subi une crise financière très sérieuse, et il n'est pas difficile d'en découvrir les raisons. Pendant les sept dernières années, nous avons envoyé à l'étranger des sommes énormes que nous aurions dû conserver chez nous. Tant que nous importerons des quantités énormes de marchandises et que nous enverrons notre argent à l'étranger pour en payer l'achat,

nous serons toujours à la merci des paniques financières au Canada ou à l'étranger. Dans le moment, tous les yeux, non seulement du pays, mais de tout l'empire sont tournés vers ce parlement. Pendant les quatre ou cinq dernières années, nous avons occupé dans les affaires de l'empire une place très en vue, et jamais plus qu'à présent. Nous sommes aujourd'hui en face de l'un des plus grands problèmes qui puissent engager l'attention d'un pays commercial.

La politique douanière de tous les pays du monde est dirigée de façon à nuire beaucoup au grand empire auquel nous appartenons. Il y a moins d'un an, le grand secrétaire d'Etat pour les Colonies (le très honorable Joseph Chamberlain) a cru nécessaire qu'après plusieurs années de guerre ou de luttes contre la rebellion, qu'il devait porter son attention aux affaires de l'Afrique du Sud. Il visita ce pays, il le parcourut en long et en large ; il dit franchement à la population quels étaient les intérêts de leur pays, et quelle devrait être sa politique. Il parla bien souvent devant des auditoires hostiles, mais il quitta le pays dans la paix.

Il revint en Angleterre ainsi qu'avait fait un autre grand homme d'Etat conservateur, il y a plusieurs années, apportant à l'Empire la paix avec l'honneur. Après s'être reposé quelque temps, et couvert du prestige qu'il gagna dans ce voyage heureux, il rendit visite à ses électeurs et prononça un grand discours qui ne s'adressait pas à eux seulement, et à tous les habitants de la Grande-Bretagne, et à tous les habitants des domaines britanniques au delà des mers. Il proposa une politique qui équivalait réellement à une révolution dans la politique fiscale de l'Angleterre. Personne ne pouvait s'attendre que cette politique serait approuvée immédiatement par le gouvernement ou par l'opposition. Mais lorsqu'il se présenta devant l'éminent premier ministre d'Angleterre, après avoir fait ces discours perturbateurs et subversifs de la politique connue du gouvernement, comment fut-il reçu? Lui a-t-on dit qu'il était un traître? Lui a-t-on dit qu'il n'avait pas le droit de faire des discours de ce genre sans l'autorisation du premier ministre ou de son gouvernement? Non, M. l'Orateur, mais le grand premier ministre de l'Angleterre lui dit : Vous aviez parfaitement le droit de parler comme vous avez parlé ; je m'accorde avec vous. Vous avez le droit d'agiter cette question, car elle doit être discutée et il est bon qu'elle soit discutée librement. Et M. Chamberlain fait encore partie du gouvernement. Notre premier ministre a-t-il reçu de cette façon le collègue en qui il avait confiance, celui de qui il disait, il n'y a pas encore longtemps, " Il n'y a rien de trop bon pour Tarte " ? J'ai peine à croire que l'honorable premier ministre ait agi de son plein gré lorsqu'il a essayé d'écraser son collègue, un homme qu'il avait honoré, et en qui il avait confiance. Les influences qui ont agi sur le premier ministre doivent avoir été plus fortes que son bon cœur, son bon jugement et la prudence bien connue de sa politique.

Une des classes de notre société qui bénéficierait le plus de la politique que j'ai proposée ce soir, est celle que l'on essaye de tourner contre cette politique—la classe ouvrière. Dans presque tous les articles manufacturés, c'est la part du travail qui est la plus grande. Toute protection accordée aux manufactures de ce pays est une protection accordée à l'ouvrier et un encouragement aux ouvriers, mais aussi un très grand appat pour les capitaux. Rien n'est plus impressionnable que le capital. S'il sent qu'il y a danger pour lui dans un endroit, il ne s'y portera pas ; dans le moment, nous avons besoin de capitaux d'un bout du Canada à l'autre pour développer les ressources du pays, et il nous faut compter beaucoup sur les capitaux des autres pays. Plusieurs industries manufacturières du pays souffrent dans le moment. Personne ne le sait mieux que le gouvernement auquel les chambres de commerce, les associations manufacturières et les principaux manufacturiers dans toutes les parties du pays sont venus faire des représentations. Les industries, qui, dans le moment, donnent des profits sont rares dans le pays.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BROCK : Il est vrai que le gouvernement nous dit que les manufactures ont plus d'ouvrage qu'elles n'en peuvent faire. Elles ont beaucoup d'ouvrage, c'est vrai, mais leur travail ne produit pas de bénéfices, à cause de la grande difficulté qu'elles éprouvent dans le moment à se procurer des ouvriers. Comment une grande manufacture peut-elle faire des profits, lorsqu'elle ne peut mettre en opération que les trois quarts de son outillage? Des influences sont à l'œuvre pour empêcher les ouvriers d'élite de venir en ce pays, ce qui cause du tort aux manufacturiers. Les députés de cette Chambre qui sont à la tête de manufactures, souffrent en ce moment du manque d'ouvriers, car les ouvriers vont dans les pays où ils sont mieux protégés qu'ici. Les Etats-Unis sont le pays vers lequel se portent aujourd'hui les ouvriers plus que vers tout autre, parce qu'il jouit d'une protection élevée. Il ne faut pas considérer cette question à un point de vue de clocher. La prospérité de tout le pays en dépend. Personne ne peut espérer convaincre les cultivateurs qu'ils doivent s'unir contre la protection, parce que les cultivateurs, étant les plus grands producteurs, sont aussi intéressés sinon plus intéressés qu'aucune autre classe à favoriser la cause de la protection.

Il doit être possible de faire un tarif pour protéger toutes les industries, les mines, les hauts-fourneaux et les manufactures de toutes sortes et qui en même temps donnera à l'ouvrier une protection qui fera plus pour le développement du pays que n'importe quel genre de libre échange connu pui ait jamais

été donné à aucun pays. Le libre échange, je le répète, n'encourage aucunement les capitaux étrangers à venir dans le pays, mais les chasse plutôt. Le gouvernement se trouve aujourd'hui avec un excédent de $13,000,000 dont la plus forte partie est fournie par les droits de douane; il s'imagine que c'est là une preuve de prospérité, mais je puis lui dire que chaque dollar de cet excédent a été payé par le peuple. Si nous avons fabriqué au pays des marchandises sur lesquelles nous avons payé ces droits, non seulement nous aurons économisé cet argent mais nous aurons en plus, la valeur du travail et la valeur des matériaux qui sont entrés dans la fabrication de ces articles. Lorsque nous avons demandé au gouvernement de faire connaître sa politique, il l'a résumée en trois mots : pas cette année. Or, si le gouvernement songe à élever le tarif ce doit être parce qu'il croit que c'est désirable ; alors pourquoi ne pas l'élever cette année ? Si c'est une bonne chose pourquoi ne pas la donner au pays tout de suite, et pourquoi ne pas aborder la question avec courage. Le chef actuel du gouvernement a déclaré avant d'arriver au pouvoir, que si le peuple lui accordait sa confiance il s'entourerait d'hommes d'affaires et nous donnerait un gouvernement d'affaires. Il y a sept ans maintenant qu'il est au pouvoir et que nous avons à la tête du pays ce cabinet d'hommes d'affaires, avec le résultat qu'après sept années de grande prospérité nos hommes de finance sont pris d'une panique qui semble vouloir ébranler les fondements de notre commerce ; et tout cela parce que, ainsi que je l'ai dit, le gouvernement a adopté une politique qui a pour résultat de faire sortir du pays tous les ans des sommes énormes pour payer les marchandises que nous achetons à l'étranger.

M. l'Orateur, je prétends que si l'on adoptait les principes que l'honorable député de Sainte-Marie a posés dans sa motion ce soir, et ceux contenus dans la motion proposée par l'honorable chef de l'opposition il y a quelques jours, nous poserions les bases de la grandeur future du pays. Les Etats-Unis ont adopté cette politique et la poursiuvent avec courage ; ils l'ont adoptée en dépit d'une forte opposition, ils y ont persévéré et le résultat est qu'aujourd'hui ils sont le pays le plus prospère du monde. J'ai ici un court extrait d'un discours prononcé par le sénateur Depew devant la Chambre de commerce de Springfield, que je vais lire :

> La protection est la cause que les Etats-Unis possèdent le plus grand marché domestique qu'il y ait au monde, une puissance de production vraiment merveilleuse, le plus grand développement d'énergie productive, la meilleure échelle de salaires, la plus grande somme de confort et de bonheur chez le peuple, et la plus grande distribution de richesses qu'aucun pays au monde ait jamais connue.

M. l'Orateur, je voudrais voir le Canada adopter cette politique qui a permis à M. Depew de faire une déclaration comme celle-là, déclaration que personne, je crois, ne peut contredire. Je voudrais que notre pays adoptât une politique comme celle-là et c'est pourquoi j'appuie avec plaisir, M. l'Orateur, la motion de l'honorable député de la division Sainte-Marie, Montréal, a déposée entre vos mains.

M. REID (Grenville-sud) : Avant que cette motion soit mise aux voix, je voudrais dire quelques mots. J'occupe un siège dans cette Chambre depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, et j'ai entendu bien souvent le ministre des Finances nous parler de la prospérité du pays. Dans son exposé budgétaire de cette année, le ministre des Finances a dit ce qui suit :

> Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il n'existe pas d'exceptions ici, mais je puis bien affirmer, sans exagération que, sauf quelques exceptions possibles, la situation générale, non seulement du pays tout entier mais des intérêts industriels au Canada dans leur ensemble, est singulièrement prospère. Ces années dernières, on le sait, toutes les classes de la population au Canada ont prospéré, et c'est un fait digne d'intérêt que les industries ont participé, dans la plus large mesure, à cette prospérité ; car ils ont réussi à garder, dans une forte mesure, leurs marchés domestiques.

Je dois dire que j'ai été surpris lorsque l'honorable député——

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait allusion à un débat précédent.

M. REID (Grenville-sud) : Je vous demande pardon, M. l'Orateur. J'ai été surpris lorsque j'ai entendu l'honorable député de Sainte-Marie, cet après-midi, nous lire une longue liste des industries manufacturières du pays—trente-neuf, je crois—et il nous a dit qu'il avait encore une autre liste trop longue pour qu'il la lise—qui ont envoyé au gouvernement des délégations ou des pétitions demandant plus de protection. Or, si cela est vrai, l'honorable ministre des Finances avait-il raison de dire dans son exposé budgétaire que les industries manufacturières——

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un débat précédent.

M. REID (Grenville-sud) : Je vous demande pardon de nouveau, M. l'Orateur. Le ministre des Finances aurait-il eu raison de dire que le Canada était si prospère ? La première industrie que l'honorable député de Sainte-Marie a lu en tête de sa liste, était, je crois, l'industrie du fer et de l'acier. Cette industrie n'est pas aujourd'hui dans un état prospère. Si elle était prospère, elle ne viendrait pas demander au gouvernement de lui donner plus de protection. Si les manufacturiers demandent plus de protection, ce n'est pas seulement parce qu'ils veulent faire plus d'argent pour eux-mêmes. Je crois que si cette industrie n'est pas mieux protégée, les ouvriers qui y travaillent perdront leur emploi et ne pourront plus en conséquence gagner leur vie et celles de leurs familles. Ceux qui sont à la tête de cette industrie de-

mandent seulement assez de protection pour leur permettre de payer à leurs employés des gages suffisants, qui leur permettent de faire vivre leurs familles dans une aisance honnête, ainsi qu'il convient à des familles canadiennes. Ils demandent qu'on fasse un tarif qui leur permettra d'avoir un revenu suffisant pour payer les actionnaires, ou encore laisser un bénéfice raisonnable à ceux qui ont honnêtement placé leur argent dans cette industrie. N'ont-ils pas le droit de faire une demande de ce genre ? Il en est de même pour les autres industries. L'industrie des lainage, au Canada, est dans un état de crise. Il est parfaitement connu qu'elle ne paie plus. Quel sera le résultat ? Ces manufactures devront diminuer les salaires de leurs ouvriers ou fermer leurs portes. Et qu'arrivera-t-il ensuite ? On fera la grève. Les ouvriers de manufacture se plaignent que leurs salaires ne sont pas aussi élevés que ceux payés dans les manufactures des Etats-Unis. Lorsque nos fabricants de lainages, de coton, d'instruments aratoires et autres demandent qu'on leur accorde une protection plus élevée, ils demandent simplement qu'on leur permette de donner à leurs ouvriers des salaires suffisamment élevés pour les garder au pays. La fabrication des instruments aratoires est présentement protégée par un droit de 20 par 100.

L'honorable député de Sainte-Marie nous a dit cet après-midi qu'aux Etats-Unis ce droit est de 45 pour 100, et cependant, les instruments aratoires s'y vendent aussi bon marché, peut-être meilleur marché qu'au Canada. Or, je crois que si le gouvernement portait nos droits au même chiffre, pas une des soixante manufactures d'instruments aratoires que nous avons dans le pays —car c'est le nombre qu'a mentionné l'honorable député de Sainte-Marie—n'augmenterait d'un seul sou le prix de vente de ses instruments. On demandera peut-être : pourquoi alors demandent-ils plus de protection ? Je répondrai que si le gouvernement protégeait davantage cette industrie, s'il mettait sur les instruments aratoires des droits assez élevés pour empêcher ceux des autres pays d'entrer dans le nôtre, et il en est entré pour $2,600,000 l'année dernière, ces soixante manufactures canadiennes pourraient fabriquer les instruments qui sont aujourd'hui importés, et une vente plus active diminuerait le coût de la production, ce qui ferait que les patrons pourraient donner à leurs ouvriers des salaires plus élevés, tout en faisant eux-mêmes des bénéfices. Le même raisonnement s'applique aux fabricants de chaussures. Cette industrie a aujourd'hui à soutenir la concurrence de l'importation dans le pays d'environ un demi-million de dollars valant de chaussures. Les salaires payés aujourd'hui dans nos manufactures de chaussures sont rendus si bas que les pauvres ouvriers qui sont obligés de les accepter, ont de la peine à vivre, simplement parce que les patrons sont obligés de vendre leurs chaussures aux prix des chaussures américaines ou cesser de fabriquer. Je prétends que lorsque les manufacturiers viennent demander au gouvernement de leur accorder plus de protection, ce sont tout simplement les ouvriers du pays demandent qu'on leur accorde une protection qui leur permette de faire vivre leurs familles. Je pourrais en dire autant de toutes les industries manufacturières du pays, mais je veux insister surtout sur l'industrie agricole, parce que j'ai l'honneur de représenter un comté agricole et je me demande : Pourquoi sommes-nous obligés d'importer des Etats-Unis pour plus d'un million de dollars de bestiaux. Nous avons le plus beau pays agricole du monde et pourquoi ne pourrions-nous pas élever tous les bestiaux dont nous avons besoin pour la consommation ? Cependant, sous le régime actuel les éleveurs des Etats-Unis trouvent encore plus de profits à expédier leurs bestiaux au Canada tout en payant les droits que de payer pour les transporter dans les autres parties de leur propre pays où ils trouveraient à les vendre. On peut dire la même chose à propos du grain. Nous avons importé des Etats-Unis, l'an dernier, pour environ $1,200,000 de grains. Nous avons importé pour $3,400 d'orge, $21,923 de fèves, $286,993 de maïs, $69,137 d'avoine, $15,426 de pois et ainsi de suite. Pour ma part, je crois que nous devrions élever les droits sur ces articles suffisamment pour empêcher d'en importer pour la valeur d'un seul dollar. Nous importons pour $170,260 d'œufs des Etats-Unis, et nous en exportons en Angleterre où nous en obtenons un prix plus bas que celui que nous pourrions obtenir sur notre propre marché. Si notre tarif était assez élevé pour empêcher les œufs des Etats-Unis d'entrer en Canada, nos cultivateurs vendraient leurs œufs plus cher.

Nous avons acheté des Etats-Unis pour $90,000 valant de pommes et $121,634 de foin. Y a-t-il au monde un autre pays égal au Canada pour la production du foin? Je prétends donc qu'on devrait imposer les droits de douanes les plus élevés possibles sur tous les articles que nos cultivateurs peuvent produire afin d'empêcher l'importation d'un seul dollar valant de produits semblables des Etats-Unis. Je suis certain que l'ouvrier sans ouvrage serait le premier à dire au cultivateur : Je consens à ce que l'on accorde à l'agriculture toute la protection dont elle a besoin pour écouler ses produits sur nos marchés, parce que je sais que si l'agriculture est protégée, l'industrie le sera aussi; si j'ai de l'ouvrage et de l'argent pour acheter tout ce dont j'ai besoin, je pourrai payer les droits qu'il sera nécessaire d'imposer afin de conserver le marché canadien à ses agriculteurs. L'honorable député de Sainte-Marie a dit qu'en 1876 la dette du Canada était de $31.54 par tête de la population et que celle des Etats-Unis était de $45.66. Nous étions alors dans une condition économique deux fois meilleure que celle

des Etats-Unis, mais l'honorable député nous dit aussitôt après que les calculs statistiques montrent que notre dette est aujourd'hui de $49.97 par tête tandis que celle des Etats-Unis est $12.27. Notre dette a donc augmenté de cinquante pour cent depuis 1876 tandis que les Etats-Unis sont dans une situation quatre fois meilleure. Est-ce là un signe de prospérité? Au contraire cela ne prouve-t-il pas que nous allons de mal en pis? L'honorable député dit qu'il y a aujourd'hui en Angleterre 3,000,000 d'acres de terre de moins en culture qu'il y en avait il y a quelques années. L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a-t-il pas honte?

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. REID (Grenville) : Oui, ne rougit-il pas de sa conduite à l'égard de l'honorable député de Sainte-Marie? Ne croit-il pas qu'il a été très sévère à son égard, maintenant que nous connaissons l'incident Chamberlain en Angleterre. J'aime toujours à voir l'honorable premier ministre aller chercher ses précédents en Angleterre, et dans ce cas je crois que si M. Chamberlain avait prononcé son discours en faveur de la protection, il y a un an, l'honorable député de Sainte-Marie serait encore dans le cabinet et jouirait de la confiance de son chef, parce qu'il a été un de ceux—du moins nous le croyons dans le temps—qui ont le plus contribué à élever l'honorable premier ministre à la haute position qu'il occupe aujourd'hui. Je suis heureux cependant de voir que l'honorable député a eu le courage de ses convictions, et je demande à la Chambre de l'appuyer, car le pays lui-même finira par se ranger à la proposition qu'il nous soumet maintenant.

L'honorable député de Sainte-Marie a dit que la protection apporte de l'argent dans le pays. Cela ne souffre pas de doute. Actuellement nous importons pour $200,000,000 de marchandises. L'honorable député nous a demandé si nous ne pourrions pas manufacturer maintenant ou très prochainement $30,000,000 valant de ces marchandises. Ce serait autant de moins qu'il nous faudrait importer. L'honorable député de l'opposition (M. Borden, Halifax) nous a lu une liste des articles que nous achetons à l'étranger et que nous pourrions tout aussi bien fabriquer au Canada maintenant ou prochainement. Il a montré que si ces articles étaient fabriqués au Canada, cela nous exempterait d'envoyer $32,000,000 de notre argent à l'étranger. S'il en est ainsi ne serait-il pas à propos de cesser d'importer ces marchandises? Si le gouvernement voulait protéger les cultivateurs, les artisans et manœuvres nous pourrions espérer alors être sur un pied d'égalité avec les Etats-Unis. Les Etats-Unis sont aujourd'hui le pays au monde où la vie est à meilleur marché, tout en étant un de ceux où la protection est poussée au plus haut degré. Nous trouvons des marchandises américaines dans tous les magasins d'Ottawa, et je demande au gouvernement de nous donner un tarif assez élevé pour les empêcher d'entrer dans le pays. Je lui demande au nom de mes électeurs et spécialement au nom des cultivateurs d'accorder à tous les produits agricoles la protection la plus élevée qu'il soit possible de leur accorder.



Au nom de la classe ouvrière du comté que je représente, je demande que l'on applique à tous les articles fabriqués, un tarif protecteur, afin que nos industries soient prospères et donnent de l'emploi à nos concitoyens.

M. HUGHES (Victoria) : Si certains députés ministériels n'avaient cherché à démontrer que les cultivateurs du pays ne veulent pas entendre parler de cette protection, qui est un des articles principaux du programme conservateur, je n'aurais pas adressé la parole ce soir. Après l'élection d'Ontario-nord les libéraux se sont efforcés de faire croire qu'ils étaient sortis victorieux de la lutte parce que les cultivateurs s'étaient prononcés contre la protection. Certains députés ont même eu la hardiesse de soutenir cette assertion dans l'enceinte parlementaire.

Pour mieux faire comprendre l'état de choses actuel, je me permettrai de comparer le résultat de la dernière élection partielle d'Ontario-nord à celui de l'élection qui eut lieu il y a quelques années, et dans laquelle M. Duncan Graham, alors député libéral, fut défait par M. McLeod. Dans l'important township agricole de Brock, l'honorable George E. Foster obtint 592 voix, tandis que M. McLeod n'en avait obtenu que 581, et dans la dernière élection, M. Grant n'a rallié que 336 suffrages tandis que M. Duncan Graham en avait eu 437. Je parle ici des deux élections partielles dirigées par le ministre du Travail qui s'est rendu dans le comté en cette qualité, ou comme directeur général des Postes, ou à un titre quelconque. Dans la dernière de ces élections, le village de Cannington a donné à M. Foster 115 voix, tandis qu'en 1897 il en avait donné 138 à M. Angus McLeod, et M. Grant en a eu 157 lorsque M. Graham n'en avait eu que 104. Je n'entreprendrai pas d'expliquer ce déplacement de suffrages dans un village où il n'y a presque pas de cultivateurs, cette explication se donnera en temps et lieu. Le beau township agricole de Scott a donné à M. Foster une majorité de 7 voix, tandis que dans l'élection partielle où M. McLeod fut candidat, le candidat libéral obtenait une majorité de 21 voix. Dans le township agricole de Scott, les conservateurs ont gagné du terrain lors de la dernière élection. Dans le township d'Oro, voisin de Beaverton, et le long duquel le gouvernement fait exécuter certains travaux, la majorité conservatrice a été réduite, mais c'est la seule circonscription agricole où elle l'aitété. Beaverton n'a donné à M. Foster que 96 voix, et

M. McLeod y en avait obtenu 108. A M. Grant il en a donné 99, tandis que M. Graham n'en avait eu que 70. Le township agricole de Mara a donné à M. Foster 190 votes, et il n'en avait donné que 172 à M. McLeod dans l'élection précédente. Voilà encore un township où les cultivateurs ont voté en plus grand nombre pour la protection. Dans le township de Rama, siège de la fabrication de l'alcool de bois, dans laquelle le gouvernement a des intérêts, M. Foster a obtenu 91 votes quand M. McLeod en avait eu 118, ce qui représente une diminution considérable. Les libéraux ayant clamé par tout le pays que les électeurs d'Ontario-nord s'étaient déclarés hostiles à la protection, je citerai des extraits de certains discours adressés aux cultivateurs dans cette élection là et dont le "Globe" du 3 mars a publié des comptes rendus. M. Wm. Thompson, jeune industriel très estimé de Longford et Orillia, aurait dit que :

La Standard Chemical Works employait deux fois plus d'ouvriers que le nombre prévu et mentionné au gouvernement, lorsque celuici lui promit de contribuer aux frais d'installation de partie de son outillage. Il fit voir comment l'argent de la compagnie se distribuait dans la région pour bois, camionnage et salaires.

Il n'était pas question du tout de l'argent distribué dans l'élection.

L'année dernière a été remarquable pour le nombre grandissant d'hypothèques qui ont été purgées dans la région de Muskoka.

Sans doute parce que le gouvernement paie fort cher cet alcool de bois qui se vend à bien meilleur marché aux Etats-Unis et devrait se vendre moins cher que jamais au Canada, parce les dérivés de l'alcool de bois se vendent beaucoup mieux aujourd'hui. Une cinquantaine des attelages employés par cette compagnie furent envoyés à la recherche de votants favorables au candidat libéral, et le gouvernement a fait payer cet ouvrage au peuple en augmentant le prix de l'alcool de bois.

Voici maintenant ce que dit le "Globe" de M. Tudhope, homme très estimable et député à la législature:

Comme on avait insinué que M. Tudhope appuyait le gouvernement libéral parce qu'il avait élevé à 35 pour cent le droit sur les bogheis, ce monsieur fit voir que ce droit, qui était de $25 sous le régime conservateur, n'est plus que de $17.50, et que, déduction faite des droits grevant la matière première dont se servent les carrossiers, ces derniers ne jouissent que d'une protection de 7 ou 8 pour cent.

Cependant, M. Tudhope s'est enrichi à vendre des bogheis aux cultivateurs grâce à des droits de 35 pour 100. Son père, honnête et habile carossier d'Orillia, s'est également enrichi, à la faveur de la politique nationale, à vendre des voitures de roulage et des bogheis aux cultivateurs des comtés de Simcoe et d'Ontario. C'était un bon conservateur, mais son fils, qui appartenait au même parti que lui, est devenu libéral parce qu'on l'a fait consentir à un marché d'après lequel il devait fournir de l'alcool de bois au gouvernement fédéral, et victime de l'influence libérale, il se jeta dans la mêlée et fit servir sa propre influence en faveur du candidat ministériel. C'est après cela que ces messieurs se vantent d'avoir déterminé les cultivateurs d'Ontario-nord à défaire M. Foster. Qu'on me permette de citer l'analyse d'un discours prononcé à cette occasion par M. Peuchen :

Ayant besoin d'un peu d'aide, il s'était rendu à Ottawa, espérant que son titre de vieux lutteur du parti conservateur lui ouvrirait toutes les portes. Il ne put parvenir jusqu'auprès d'aucun des divers ministres auxquels il avait demandé une entrevue et, tout découragé, il dut s'en revenir. Après le changement de gouvernement, il retourna à Ottawa où, cette fois, il n'eut pas de peine à rencontrer les ministres qui l'accueillirent en hommes d'affaires et lui semblèrent disposés à agréer toute proposition raisonnable susceptible de tourner à l'avantage du pays——

——et incidemment, je suppose, à celui de ce monsieur.

On lui promit de l'aide, et ce qui lui permit d'établir son commerce dans cinq villes canadiennes; c'est aussi ce qui détermina une dépense de plusieurs millions. Sans le changement de gouvernement il ne sait ce qu'il serait advenu de l'industrie.

On remarquera que tous ces discours s'adressent aux cultivateurs. Dans cette circonstance, le directeur général des Postes, le ministre du Travail lui-même s'est permis de faire appel aux préjugés des cultivateurs. Leur a-t-il dit qu'ils étaient écrasés sous le talon de fer de quelque monopole? Leur a-t-il fait voir que les manufacturiers leur faisaient perdre de l'argent d'une manière quelconque ? Non pas; il a mieux aimé chercher à soulever les préjugés de ses auditeurs en leur citant les mauvais vers que voici :

Lives of farmers all remind us
We must work at every chance,
And in working get behind us
Bigger patches on our pants.

Mon honorable ami n'a jamais cultivé la terre. Il y avait autrefois à Bowmanville—c'est dans le voisinage de cette ville, dans une vieille circonscription libérale, que j'ai eu le bonheur de grandir—il y avait à Bowmanville, dis-je, un vieux fabricant d'instruments aratoires du nom de Porter. Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock) doit connaître la personne dont je parle. Lorsqu'un cultivateur allait lui acheter une herse ou une charrue, il commençait par faire voir le dessous de l'instrument afin que le client fût obligé de se baisser. Il faisait crédit au cultivateur dont la culotte était usée sur les genoux et non au fond. Je le répète, jamais mon honorable ami le directeur général des Postes n'a fait de culture, sans quoi il ne serait jamais allé faire à ses auditeurs l'injure de leur dire que tout cultivateur respectable doit porter une culotte rapiécée aux genoux et au fond. C'est aux

genoux qu'on l'use. Mais l'honorable directeur général des Postes n'a pas récité toute la poésie. En voici la strophe suivante :

But if William swells the taxes,
As he is inclined to do,
The farmers soon will have no clothing
For to sew the patches to.

Et le " Globe " termine son compte rendu en disant.

Lorsqu'il se leva pour prendre la parole, M. Grant fut l'objet d'une ovation à la fois flatteuse et encourageante. Il fit en termes émus le récit des difficultés qu'il avait éprouvées pour se rendre à l'essemblée, ayant eu pour terminer un voyage de trente milles en voiture, un cheval boiteux et un cocher qui ne connaissait pas le chemin.

Quand j'ai lu cela, je me suis dit que le pauvre garçon trouverait ici une bien plus piteuse haridelle pour le conduire, et des chemins beaucoup plus tortueux que ceux du bon vieux township de Rama. On ne s'est contenté de ces discours du directeur général des Postes, du joyeux ministre des Douanes, et des autres ministres et orateurs qui s'étaient répandus dans le comté, mais à Bracebridge, en présence même du directeur général des Postes, on est allé jusqu'à prier les électeurs de voter en faveur du candidat libéral parce qu'on allait leur construire un quai et un bureau de poste. Le capitaine Sullivan n'était pas dans le comté à cette époque-là, ce me semble, mais on y remarquait la présence d'une nuée de fonctionnaires du gouvernement d'Ontario, dont l'un, M. Christie, vieillard à l'allure très vénérable, parcourut le township de Morrisson où les colons avaient l'habitude de convertir en bois de corde les pins morts couchés sur le sol afin de procurer du pain et du beurre à leur famille, de remplacer les culottes trop usées et de faire instruire leurs enfants. Donc, ce M. Christie et ses acolytes s'en allèrent trouver les colons et leur dirent que ces arbres faisaient partie des concessions octroyées par le gouvernement provincial, et que s'ils ne votaient pas en faveur du candidat libéral on leur ferait payer tant pour chaque corde de bois qu'ils avaient ainsi coupée. Tels sont les moyens qu'on a employées dans ce comté-là. Je regrette d'avoir à dire que le directeur général des Postes s'est oublié au point de chercher à tourner en ridicule la personne de M. Foster en disant que ce candidat long, maigre et étroit avait l'apparence du comté d'Ontario dont la délimitation actuelle était un peu son œuvre. L'honorable ministre était encore au maillot que le comté d'Ontario était déjà tel qu'il est aujourd'hui sous le rapport de la largeur. Ce comté est établi depuis longtemps, et sa largeur actuelle, il l'a depuis nombre d'années. Si l'on avait la fantaisie de comparer l'apparence physique de l'honorable directeur général des Postes à celle de l'honorable George E. Foster, on pourrait placer côte à côte le lac Simcoe et ce comté-là; l'eau représenterait le directeur général des Postes, et la terre ferme, l'honorable M. Foster. Un peu de vent et d'eau constituerait toute la différence qui, pour le regard, serait assez peu sensible.

Nous voyons qu'on a adressé un autre appel aux cultivateurs, en leur faisant valoir les avantages réalisés par la poste impériale à 2 sous (Imperial penny postage). J'admets volontiers que le directeur général des Postes a bien eu ici sa part de mérite, mais, en toute justice, nous ne devons pas oublier qu'une autre personne s'est occupée de cette question pendant plusieurs années, avant que le directeur général des Postes eût abordé la vie publique. Je veux parler de M. Henniker Heaton, d'Angleterre, le créateur même du " penny postage ", qui a parcouru à ses propres frais, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et toutes les colonies britanniques, afin de faire valoir les avantages de cette grande innovation. En toute justice, je le répète, le directeur général des Postes devra donner crédit à cet homme pour l'excellent travail qu'il a fait en cette direction, à même ses propres ressources, et pour avoir tellement avancé la cause qu'il avait à cœur de voir réussir que le directeur général des Postes a trouvé le terrain tout préparé quand il commença lui-même à consacrer ses efforts à cette grande entreprise. Nous voyons aussi qu'on a adressé un appel à nos braves ouvriers au sujet du tarif différentiel, bien que, peu de temps auparavant, et dans la même circonscription, on s'était prononcé en faveur de la doctrine du libre-échange avec les Etats-Unis.

Puis voici qu'apparut ensuite sur notre scène publique un autre acteur, dont la voix a déjà fait vibrer les échos de cette salle, sans que ni le public ni ses amis aient paru se laisser toucher par ces flots d'éloquence. Même ses amis le tinrent à ce point à distance que, quand ils arrivèrent au pouvoir, ils se refusèrent à lui confier aucune charge. Je veux parler du sénateur McMullen. Cet homme est donc apparu sur la scène, et bien qu'il eût déjà pris les cieux à témoin que seule la réciprocité avec les Etats-Unis pouvait faire le bonheur du Canada, ce fut une tout autre antienne qu'il entonna devant ses électeurs. Parlant sur la réciprocité, il dit alors qu'il ne ferait pas un seul pas pour obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis si cela devait nuire en quoi que ce fût à la situation avantageuse en laquelle se trouvaient nos produits sur le marché d'Angleterre. En cela, il ne faisait que suivre la politique que l'ancien parti conservateur conseillait depuis plusieurs années. Il a dit aussi que, dans toutes les négociations qui pourraient être ouvertes avec les Etats-Unis, notre gouvernement insisterait pour recevoir dollar pour dollar. Il s'est en outre exprimé comme suit, au sujet de l'envoi de nos troupes dans l'Afrique du Sud :

Le gouvernement avait agi sagement en se mettant en communication avec le gouvernement impérial, et eu mûrissant tous ses plans avait d'envoyer des troupes. Il fit beaucoup

d'éloges des services rendus par le contingent canadien dans l'Afrique du sud, et il ajouta que le gouvernement actuel avait déjà mis en bonne voie son projet de réforme du Sénat.

Voilà qui dépasse certes toute compréhension, car, en vérité, comment un homme prétendant poser tant soit peu à l'homme d'Etat peut-il avancer des choses semblables.

Le gouvernement actuel avait fait des progrès dans son projet de réforme du Sénat. On ne pouvait pas citer un seul case où, advenant la mort d'un sénateur, le défunt n'avait pas été remplacée par un homme possédant plus de qualité. M. Foster, quand il s'en prend au gouvernement de ne pas avoir réformé le Sénat, veut dire que cette Chambre devrait être amenée en relations plus étroites avec la population. Mais à quoi tous ces efforts pourraient-ils bien servir, tant qu'il n'y aura pas au Sénat la majorité nécessaire pour les mettre en œuvre.

Eh bien, ils ont maintenant cette majorité, et le sénateur McMullen est aussi muet qu'une carpe, et il se contente de toucher $1,500 par année sans murmurer.

Ces honorables messieurs profitent aussi de toutes les occasions pour qualifier ce corps aristocratique de nid de traîtres, et ils ne répugnent pas même à colporter des calomnies. Puis voici qu'apparaît sur la scène le député de Huron-ouest, discourant au long sur les grands avantages offerts aux cultivateurs par la politique libérale au sujet de la ficelle d'engerbage.

Il a dit aux cultivateurs que le gouvernement avait enlevé les droits, mais il ne leur a pas dit que les prix étaient doublés. Voilà sur quoi il a fait appel aux cultivateurs par toute cette circonscription. De Rama il se rendit à Morrison, où ces agents forestiers se mirent à l'œuvre. Je dois dire que M. Christie est un parfait gentilhomme ; mais il lui faut, comme il le dit franchement, exécuter les ordres qu'il reçoit, quitte à perdre son emploi. Quand on analysa le vote, il y avait 95 pour McLeod et 73 pour Foster. Dans la ville de Bracebridge, M. Foster obtint le vote conservateur le plus considérable qu'on eût jamais vu en cette localité, soit 281 contre 244 pour McLeod en 1897, et 278 pour McLeod en 1900, bien que M. Foster eût pour adversaire l'homme le plus populaire de Bracebridge. M. Grant obtint 259 votes dans sa lutte avec M. Foster, contre 113 votes obtenus par le candidat libéral en 1897 et 114 votes en 1900. La raison de cette augmentation des votes à Bracebridge est que les industries de cette ville emploient un bon nombre d'ouvriers. Quelques-unes des industries les plus récemment établies emploient beaucoup de Canadiens-français, et les votes de cette ville n'allèrent ni à M. Grant, ni à sir William Mulock, ni à l'honorable M. Paterson, mais bien plutôt sir Wilfrid Laurier. Ce fut un vote pour sir Wilfrid.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES : Et je ne blâme pas ici les votants. M. Foster excepté, je ne vois pas que leurs votes pouvaient s'adresser à quelqu'un qui pût mieux les mériter, mais cela vous explique le vote considérable obtenu par M. Grant à Bracebridge, bien qu'il s'en manquât encore de 24 voix qu'il pût égaler celui de Foster. Dans le township Macauley, M. Foster obtint 84 votes contre 54 en faveur de M. McLeod dans une occasion, et 100 dans une autre occasion, et Macauley est essentiellement un township agricole. Dans le township Draper, M. Foster obtint jusqu'à 106 votes, contre 117 obtenus par M. McLeod en 1900, et 78 par M. McGillivray en 1896.

Dans le township McLean, M. Foster a recueilli 65 suffrages comparativement à 68 accordés à M. McLeod, en 1897. Dans Ridout, la majorité des voix en faveur de M. Foster s'est élevé à onze tandis qu'elle avait été de 24 en faveur de M. Graham à une élection précédente. Dans Oakley, M. Grant a eu cinq voix de majorité comparativement à quinze auparavant. Dans Ryde, la majorité libérale a été de quatre voix tandis qu'autrefois les suffrages conservateurs l'emportaient ; pourtant là, comme ailleurs, la Langford Lumber Company et les Standard Chemical Works ont fait de la propagande en faveur de nos adversaires. Chaque cultivateur isolé a augmenté la majorité conservatrice et les libéraux n'ont gagné du terrain que dans les endroits où les agents des marchands de bois avaient quelque influence et où la Standard Chemical Company a fait de la propagande. Après m'être efforcé de dissiper à la hâte la fausse impression que nos adversaires ont voulu créer dans l'esprit de la population d'Ontario en ce qui a trait à la défaite de M. Foster, je pourrais attirer l'attention sur d'autres résultats mais j'attendrai pour le faire une autre occasion et des circonstances différentes. Je mettrai au jour quelques-uns des expédients auxquels nos amis du camp opposé ont parfois recours ; mais, présentement, je me contenterai de faire observer que jamais la classe agricole d'Ontario-nord n'a formé un groupe aussi compact lors d'une élection qu'à l'élection qui a eu lieu récemment dans ce collège électoral.

On nous dit : Vous parlez à votre aise de protéger le manufacturier et l'ouvrier, mais quels avantages le cultivateur retire-t-il de la protection Il en retire deux—l'un, direct. parce que la protection empêche l'importation du surplus de la production américaine ; l'autre, indirect, parce qu'elle favorise les établissements industriels et, par là, l'accroissement de la population des villes, ce qui procure aux cultivateurs des marchés intérieurs pour la vente des produits de la ferme. Permettez-moi de signaler brièvement les désavantages dont souffre le cultivateur dans les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis. Lorsqu'un Canadien exporte un cheval aux Etats-Unis il paie un droit de $20 ou, si l'animal vaut plus de $150, un droit de 25 pour 100 *ad valorem* ; tandis que les chevaux américains sont importés en nombre au Canada—ce qui diminue le prix de nos chevaux au Nord-

Ouest et le long de la frontière—et ne sont frappés que d'un droit de 20 pour 100.

Le bétail des Etats-Unis importé au Canada paie un droit de 20 pour 100 tandis que le bétail canadien exporté aux Etats-Unis paie $2 par tête si les animaux sont âgés de moins d'un an ; s'ils ne valent pas plus de $14, le droit est de $3.75 et, s'ils valent plus, de 27½ pour 100. Et je me rappelle que notre excellent ami, le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher), qui s'est éclipsé, s'est levé dans cette enceinte, il y a quelques années, et s'est attribué et a attribué au gouvernement le mérite d'avoir fait abolir la quarantine à laquelle étaient soumis nos bestiaux à leur entrée aux Etats-Unis. Je suis originaire d'un district où il y a un grand nombre de commerçants de bestiaux. L'un d'eux est un gros exportateur sur Buffalo. Lorsque l'interdiction sur le bétail canadien fut abolie il y a quelques années, ce qui nous permettait d'exporter nos bestiaux aux Etats-Unis, je le consultai à ce sujet. Il écrivit à des expéditeurs de Buffalo et de New-York et il reçut les lettres suivantes qu'il a bien voulu me remettre :

East-Buffalo, N.-Y., octobre 1900.

Mon cher Brandon,—J'ai reçu votre letre et pris connaissance de tout ce qu'elle contient. La question a été mise sur le tapis à East-Buffalo et nous avons intéressé M. J. W. Wadsworth qui a porté l'affaire à Washington. Je vous écrirai plus au long dans une couple de jours.

Sincèrement à vous,

(Signé) JNO. HUGHES.

De la maison Swope, Hughes, Waltz and Benstead, commissionnaires, Cleveland, Ohio ; bêtes à cornes, porcs et moutons, East-Buffalo, N.-Y.

East-Buffalo, N.-Y., 20 octobre 1900.

Mon cher Brandon,—Quant à l'abolition de la quarantaine sur le bétail, ce projet a pris naissance à East-Buffalo. La réunion eut lieu dans nos bureaux. Un comité fut nommé avec mission de s'aboucher avec le Col. Morgan, le percepteur de ce port. Les membres du comité étaient John Hughes, Hiram Waltz, Geo. Matheson, Burt Whaley et une ou deux autres personnes. Nous avons discuté l'affaire avec lui et pris ses conseils. Ensuite, nous avons écrit au " Bureau of Animal Industry " lui expliquant l'affaire et lui demontrant que nous avions besoin des bestiaux canadiens. M. John Wadsworth, un membre du Congrès, s'est occupé de la question et en fin de compte, nous avons obtenu l'abolition de la quarantaine. Les minutes de l'association renferment une résolution de remerciements à l'adresse du comité pour son travail efficace.

(Signé) JOHN HUGHES.

Pourtant, le ministre de l'Agriculture a l'audace d'élever la voix dans cette enceinte et de s'attribuer le mérite d'avoir fait abolir la quarantaine.

Nous nous bornons à des généralités, mais les membres de la droite diront : Quels avantages conférez-vous au cultivateur canadien en augmentant la protection ? Pour leur répondre, je ferai observer que, l'an-



née dernière seulement, d'après les documents officiels, nous avons importé des Etats-Unis près de $15,000,000 valant de produits de la ferme que nos cultivateurs canadiens auraient pu produire jusqu'au dernier dollar. Si vous supposez que la classe agricole au Canada renferme 500,000 familles, vous constaterez que cela représente une somme d'environ $30 pour chaque chef de famille. Permettez-moi de m'arrêter à ces chiffres. A la page 645 du rapport du ministère du Commerce, on voit que nous avons importé des Etats-Unis $1,124,874 valant de chevaux, bêtes à cornes, moutons, porcs et autres animaux. A la page 646, on voit que nos importations de biscuits et de farineux alimentaires, qui ont concurrencé les produits alimentaires du Canada, se sont élevées à $332,247. A la même page, on voit encore que $7,917,883 valant d'orge, de fèves, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle, de blé et d'autres céréales ont été importés au détriment des cultivateurs canadiens.

On voit sur la même page qu'il a été importé des Etats-Unis pour $413,741 de farines de blé et autres. Laissant de côté, le foin—$121,000—ainsi que le lin et autres produits importés des Etats-Unis, on constate, à la page 659, qu'on a importé des Etats-Unis, pour $2,462,865 de beurre, fromage, œufs, saindoux, bacon et jambon, bœuf salé et en baril, de viande séchée et fumée en boîtes, et lard. Si l'on fait un calcul, on constate que ces importations s'élèvent à plusieurs dollars, par tête de notre population agricole. A la page 662, on voit que le maïs et autres produits de cette nature, qui font une concurrence directe aux produits canadiens, ont été importés en franchise au Canada jusqu'à concurrence de $2,486,006. Sans compter les oranges et autres produits agricoles, mais en ne prenant que les articles que nous pouvons produire ici et que nous produisons, nous avons donc importé pour $15,000,000 de produits alimentaires. En présence de pareils chiffres, on ose encore nous demander quel bien la protection peut faire aux cultivateurs de ce pays.

Les honorables députés de la droite nous disent : nous avons à nos portes un grand marché de 70,000,000 d'âmes et voyez quel avantage c'est pour nous. Prenons les rapports de l'an dernier et voyons ce que le cultivateur canadien a vendu aux Etats-Unis. Il a vendu pour environ $1,000,000 de bestiaux, mais si on examine le nombre des animaux, on constate qu'ils ont rapporté environ $10 par tête; c'est-à-dire qu'il aurait mieux valu les garder dans nos étables, les engraisser et les expédier en Angleterre. Nous avons expédié aux Etats-Unis pour $282,000 de chevaux, pour un million de dollars de moutons; pour $69,000 d'autres bestiaux. Il y a ensuite les haricots, le beurre, le fromage, les œufs, la laine, le poil, les peaux vertes, les extraits de viande, la saucisse de boulogne,—on range même cela parmi les pro-

duits agricoles—la viande non désignée ailleurs, l'orge, l'avoine, les pois moulus, la farine de blé, le crin végétal,—pour plus de $300,000—conserves de fruits, fruits non mentionnés ailleurs, tabac, haricots et pois, pommes de terre et légumes, soit un total de moins de $7,000,000, que les cultivateurs canadiens ont vendu aux Etats-Unis. Pourquoi cela? Parce que lorsque notre cultivateur veut expédier ses produits aux Etats-Unis, il est arrêté par un droit prohibitif, mais lorsque c'est le cultivateur américain qui expédie ses produits au Canada, il n'a qu'un droit insignifiant à payer. Quand on songe que le Canada en plus des $15,000,000 de produits agricoles que je viens de mentionner, importe pour $67,000,000 de marchandises imposables, et pour $60,000,000 de marchandises admises en franchise, et que la très grande partie de ces importations pourraient tout aussi bien être fabriquées au Canada, et fournir de l'emploi aux fils et aux filles de nos cultivateurs, que nos cultivateurs pourraient produire les aliments consommés par ceux qui fabriqueraient ces marchandises, que les chemins de fer canadiens transporteraient tous ces produits dont les avantages iraient aux industries du pays, il est facile de voir où sont les avantages que le cultivateur retirerait de la protection. Je ne comprends pas qu'on puisse paraître devant un auditoire de cultivateurs et soutenir que la classe agricole n'a rien à attendre de la protection. La preuve que la protection profite aux cultivateurs, c'est que les produits agricoles se vendent beaucoup plus cher dans les localités où il y a des manufactures. Nous en avons une autre preuve dans l'augmentation du prix de la main-d'œuvre agricole. Voyons ce qui se passe aux Etats-Unis. Dans un ouvrage qui établit une comparaison entre les salaires dans les différentes parties des Etats-Unis, il est dit à la page 45 :

> Dans les Etats et territoires où la main-d'œuvre agricole est plus élevée que la moyenne pour les Etats-Unis, la moyenne des salaires pour les employés de ferme paraît être de $15.85 par mois, avec la pension; et dans ces Etats et territoires, 12·3 pour cent de la population, à partir de dix ans et au-dessus, sont employés dans l'inlustrie, 7:8 dans le commerce et le transport, et 14·6 dans l'agriculture. Dans les Etats où la moyenne des salaires des ouvriers de ferme est au-dessous de la moyenne pour les Etats-Unis, la moyenne est de $9.80 et les personnes engagées dans les industries représentent 5·4 pour cent de la population à partir de dix ans et au-dessus ; dans le commerce et le transport 4·2 pour cent, et dans l'agriculture 28·6 pour cent.

Les salaires des ouvriers de ferme dans les districts industriels sont donc, en moyenne, de $15.85 contre $9.80 ailleurs. Il n'est pas possible aujourd'hui au Canada de se procurer un employé de ferme pour $9.80 et sa nourriture et, cependant, ce sont là les salaires que l'on paye dans les districts agricoles des Etats-Unis. Mais à mesure que l'on se rapproche des centres industriels, les salaires des ouvriers de ferme augmentent, parce que ceux qui les emploient peuvent les payer plus cher, vu qu'ils vendent leurs produits plus avantageusement.

Depuis que le premier ministre et ses collègues sont au pouvoir, ils ont dû renoncer à leurs anciennes utopies du libre-échange continental, de la réciprocité absolue et à une foule d'autres que je connaissais par cœur il y a quelques années—le libre-échange tel qu'il se pratique en Angleterre, etc., etc. Ils ont renoncé à tout cela parce qu'ils ont compris que la partie saine de notre population ne permettrait pas qu'on changeât la bonne vieille politique nationale inaugurée par sir John A. Macdonald.

Les capitalistes canadiens et étrangers ne craignent pas de placer des capitaux dans les entreprises canadiennes, parce qu'ils savent que ceux qui sont présentement à la tête des affaires de ce pays n'osent pas toucher au tarif et que l'opposition ne leur permettrait pas d'y toucher s'ils s'en avisaient. L'opposition d'aujourd'hui reste fidèle à son pays, tandis que sous le gouvernement conservateur on avait une opposition qui cherchait par tous les moyens à ruiner les industries canadiennes et à empêcher les capitalistes étrangers à placer leur argent dans ce pays.

C'est ce qui fait que même aujourd'hui on voit des capitalistes canadiens, anglais et américains prospérer en dépit des principes politiques des hommes au pouvoir. Nos voisins les Américains, qui seraient trop contents de pouvoir expédier leurs machines agricoles dans notre Nord-Ouest canadien, publient à présent des calendriers sur lesquels on voit un petit matelot anglais agitant un drapeau anglais et disant : moi aussi je suis Anglais. La " Deering Manufacturing Co." de Chicago, installe des usines au Canada, sous l'égide du drapeau britannique et espérons que ces succursales seront turing Co." de Chicago, intalle des usines américaines. Les McCormick viennent l'établir parmi nous. Les industries métallurgiques nous arrivent de tous côtés, des manufactures de toutes sortes se construisent parce que ces gens savent que l'opposition est fidèle à la politique qui a fait le Canada ce qu'il est, pendant que nos adversaires n'ont pas été fidèles à leur pays.

Je pourrais mentionner en passant que nous avons autre chose à faire qu'augmenter un peu la protection sur les produits des jardins potagers, mais je ne traiterai pas cette question, car je vois que mon honorable ami de la droite, qui s'y intéresse tant, est endormi. Il y a d'autres moyens de faire une grande nation du Canada, et un de ces moyens c'est de travailler au développement du pays. Nous avons de magnifiques cours d'eau, des chemins de fer, des ports de mer sur les deux océans et nous devons nous en occuper, mais ce n'est pas tout. Nos adversaires de la droite, qui ne veulent pas de la protection pour les cultivateurs ni pour les industriels, n'hésitent pas

—les représentants du Nord-Ouest surtout— à approuver une politique de nature à développer leur pays au moyen de subventions à même le trésor public, et je maintiens que les cultivateurs de l'ouest retirent un avantage indirect de la protection accordée aux industriels.

J'ai parlé de notre développement intérieur, mais il ne faut pas s'en tenir là. Il faut que nous nous développions aussi à l'extérieur ; il nous faut outiller nos ports, Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax, Sydney, Cap-Breton, Canso, Country-Harbour. L'honorable député de Guysborough (Mr. Fraser) n'est pas ici—mais tous ces ports incomparables sont là et il est du devoir du peuple canadien de mettre ces ports sur un pied convenable. Les ports de mer de l'Atlantique ne sont pas les seuls dont nous devons nous occuper. Nous avons sur l'océan Pacifique un littoral très étendu et un grand nombre de magnifiques ports. Nos voisins américains sont prêts, et prévoient qu'il se fera bientôt vers l'ouest un commerce aussi important que celui qui se fait vers l'est. Ils savent qu'il y a au delà du Pacifique les îles Philippines, le Japon, la Chine et ces innombrables rivages de l'Asie, qui, avec les Antilles, formeront un immense marché pour l'écoulement de leurs produits. Les îles Philippines seules, l'an dernier, ont importé pour $60,000,000 de produits américains ; la Chine et le Japon, pour $100,000,000. Avec un littoral comme nous en avons un, nos navires peuvent facilement transporter nos produits dans tous ces pays. Aujourd'hui les grands cours d'eau de la Chine, qui vont jusqu'à des milliers de milles à l'intérieur du pays, s'ouvrent au commerce du monde entier. Il n'y a pas d'exagération à prédire que dans un avenir rapproché des navires canadiens, montés par des équipages canadiens, transporteront nos produits dans ces contrées lointaines. Ces mêmes pays importent déjà de grandes quantités de farines, de blé, de bois, de fer, des ustensiles en fer, de machines agricoles. L'an dernier, des ports de San Francisco, Portland, de Seattle et de Tacoma, sur le détroit de Puget, sont partis 361 navires portant pour $27,722,000 de blé cultivé sur le versant du Pacifique. Et dans cette même année il a été expédié de la côte du Pacifique pour $36,000,000 de céréales. L'honorable premier ministre et ses collègues me permettront de leur faire observer que le Canada possède sur le versant du Pacifique des terres à blé qui sont aussi supérieures aux terres à blé de l'ouest américain que le soleil est supérieur à la lune. Quand les industries de la Colombie Anglaise seront solidement établies et que ces ports seront convenablement outillés, le trafic du blé dans cette direction prendra des proportions dont on ne peut se faire d'idée. Edmonton est au centre d'un district à blé plus étendu que toutes les terres arables d'Ontario. Dans un rayon de 150 milles autour d'Edmonton on ne rencontre rien autre chose que de magnifiques terres arables.

Dans ces lointains Territoires du Nord-Ouest, vous pouvez parcourir des distances de 400 milles à la fois sans cesser d'avoir sous les yeux de magnifiques terres agricoles, éloignées de 200 ou 300 milles de l'océan Pacifique, une fois les chemins de fer construits. Dès lors, pourquoi ne nous mettons-nous pas à l'œuvre et ne travaillons-nous pas au développement de ce jeune pays ? Pourquoi passer notre temps à des bagatelles, à nous quereller, à propos de jardins maraîchers ? Pourquoi ne pas nous appliquer plutôt à développer ces jardins maraîchers, à établir nos ports de mer ; à étendre nos moyens de transport par terre et par eau ; à encourager nos fabricants, nos cultivateurs et nos ouvriers ; enfin à faire du Canada ce qu'il est destiné, dans notre pensée, à devenir dans le cours du siècle ? J'ai pleine confiance, en effet, qu'à la fin du siècle où nous sommes, le Canada ne sera surpassé par aucune nation de la terre.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville). (Texte) : M. l'Orateur, la proposition qui nous est soumise en amendement à celle de l'honorable ministre des Finances est le résumé d'une série d'articles et de discours écrits et prononcés par son auteur, l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte), depuis environ dix mois. Dans le discours que l'honorable député prononçait il y a un instant, il suppliait la droite d'entendre ses appels et de ne pas rester sourde à la démonstration qu'il voulait faire.

Après tout, je crois que la proposition nouvelle soumise par l'honorable député a peu de chance d'obtenir un grand succès ni dans cette Chambre ni dans la province de Québec. Cette question du tarif me semble assez bien étudiée depuis un grand nombre d'années. Je ne sache pas qu'il y ait dans la province de Québec un parti libre-échangiste. L'honorable député a fait une comparaison entre le libre-échange et la protection mais, j'insiste sur ce point, je ne sache pas qu'il y ait dans le pays un parti favorable au libre-échange pur et simple. L'éducation du peuple a été faite sur ce sujet et elle est dans un sens modéré.

Je ne pense pas que les électeurs se rendent aux arguments de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte), et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord l'Evangile nous dit de nous défier des faux prophètes. Or, d'un côté, nous avons les affirmations de l'honorable député depuis dix mois en faveur de la protection ; de l'autre, les multiples protestations qu'il a faites pendant dix ans en sens contraire. Lesquelles devons-nous croire ? A ses affirmations d'aujourd'hui nous pouvons opposer les affirmations du député de L'Islet, du candidat de Beauharnois, de l'ancien ministre des Travaux publics et du candidat dans la division de Sainte-Marie de Montréal aux dernières

élections. Pour ceux qui connaissent l'honorable député, ils ne peuvent manquer d'avoir de grandes objections à le suivre dans le mouvement dans lequel il veut entraîner le pays.

Tout d'abord, je constate qu'au lieu de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, il est aujourd'hui d'avis d'élever les droits. Voilà une proposition entièrement nouvelle, et je vais le démontrer. L'honorable député de Sainte-Marie s'est présenté, en 1893, comme candidat libéral dans le comté de L'Islet, où il fut élu ; voici le programme qu'il mit devant les électeurs de ce comté. Je le trouve reproduit à la page 910 des "Débats" de cette Chambre de 1893, où je lis ce qui suit :

Je suis résolu à faire tous mes efforts pour obtenir des changements dans le tarif de nature à permettre à la classe agricole d'acheter à meilleur marché les choses dont elle a besoin et de vendre plus cher les produits du sol.

Ls manufacturiers des grandes villes, qui réalisent des centaines de mille piastres de profit par année au moyen du tarif actuel, s'opposent à ces réformes. Ils sont organisés en association, et sans distinction de parti, ils appuient le gouvernement dont la politique fait leur fortune.

A leur point de vue, ils ont raison. La politique dite nationale adoptée en 1879, dans le but de favoriser l'établissement et le développement de nos industries, en empêchant les produits industriels étrangers d'entrer au Canada, n'a plus aujourd'hui la même raison d'être. Les intérêts des manufacturiers ont été assez longtemps protégés ; l'heure est venue de protéger les intérêts de l'agriculture.

L'intérêt des manufacturiers est de tenir le marché canadien fermé aux produits manufacturiers des Etats-Unis, afin de vendre plus cher leurs propres produits.

L'intérêt du cultivateur canadien est de travailler à se faire ouvrir le marché américain, afin d'y vendre plus cher les produits agricoles.

Plus loin il ajoutait :

Faisons en sorte que le marché américain, qui nous est pour ainsi dire fermé, nous soit ouvert, afin que nous puissions y vendre nos chevaux, nos patates, nos œufs, nos volailles, etc.

Le cultivateur canadien y trouvera un double intérêt : d'abord il paiera moins cher pour ce dont il a besoin, et il vendra ses produits d'une manière plus avantageuse.

La lutte est donc réellement entre le cultivateur qui a besoin du marché américain, et le manufacturier qui a peur de faire moins de bénéfices si l'industriel américain peut venir lui faire concourrence dans la vente des meubles, les instruments d'agriculture, des cotons, des étoffes, des voitures, etc.

Poursuivant la même idée l'honorable député disait :

Qui ne se rappelle, M. l'Orateur, les luttes partielles que nous avons faites, par exemple, celles de Drummond et d'Arthabaska, en 1877. C'est l'une des luttes que je regrette le plus, soit dit en passant.

Ce n'est pas tout à fait d'accord avec le discours de Chatham en 1902.

Eh bien, nous avons fait ces élections partielles et les élections générales en disant : adoptons un tarif protecteur, et nous forcerons le gouvernement américain à traiter avec nous. L'illusion que nous avions alors doit être dissipée aujourd'hui, et cependant elle a servi même à faire les élections de 1891.

C'était en 1893. En 1896, l'honorable député, alors candidat libéral dans le comté de Beauharnois, lançait une grande circulaire aux électeurs de ce comté,—dont j'ai une copie en ce moment,—où il persévérait dans son opinion que la surélévation des droits était un malheur pour le pays; qu'on devait chercher à avoir la réciprocité avec les Etats-Unis:

Il y a dix-huit ans, disait-il, que le parti tory est au pouvoir.

On remarquera : "le parti tory".

Quels ont été les résultats de son administration ? Je ne suis pas du nombre de ceux qui disent que tout ce que le parti conservateur a fait est mal. En tenant ce langage, je m'accuserais moi-même, car j'ai marché jusqu'en 1891 dans les rangs du parti conservateur, tout en différant parfois, sur certains points, de sa politique. Mais je n'hésite pas à affirmer que le but que nous nous étions proposés en 1878, en adoptant le système protecteur, n'a pas été atteint.

Notre argument favori dans les élections de 1878 était que nous voulions, en élevant le tarif du Canada, obliger les Etats-Unis à nous donner un traité de commerce et de réciprocité. Loin d'avoir vu nos espérances se réaliser, nous avons, au contraire, été depuis cette époque en lutte violente avec nos voisins, qui ont maintenu, et parfois même modifié leur tarif, de manière à nous causer les torts les plus considérables.

Ainsi donc, sur ce point, l'honorable député a profondément changé les opinions qu'il entretenait en 1893 et en 1896.

Maintenant, quel était, en 1896, d'après l'honorable député, la situation économique des manufacturiers ? Quelle position occupaient-ils dans le pays ? L'honorable député soutenait que les manufacturiers exploitaient le peuple ; qu'ils étaient des monopoleurs, payant des salaires insuffisants à leurs ouvriers. Il soutenait de plus que les cultivateurs étaient sacrifiés. Dans le même discours qu'il prononçait en cette Chambre, le 21 février 1893, à la page 917, du "Hansard", il disait :

Il n'y a aucun doute qu'à l'aide de la protection un certain nombre d'industriels ont amassé de grandes fortunes. Mais il n'y a aucun doute non plus que la fortune publique n'est pas équitablement partagée. Pendant qu'à Montréal on voit des gens, pauvres en 1878, devenus millionnaires, nous assistons en même temps an dépeuplement de nos campagnes.

Si les campagnes se dépeuplaient en 1893, est-ce que la position économique des cultivateurs s'était améliorée en 1896 ? Voyons ce qu'il disait sur ce point dans son adresse aux électeurs de Beauharnois :

Je n'ai pas besoin de vous dire que l'abolition, ou au moins l'abaissement des droits, serait un gain net pour les cultivateurs et augmenterait dans une large mesure notre commerce avec les Etats-Unis.

Et plus loin :

Donc aussi en permettant l'entrée libre sur nos marchés de certains produits manufacturés, nous donnerons aux consommateurs l'avantage de payer moins cher pour les choses dont ils ont besoin. Il y a 18 ans que les gros industriels jouissent d'un système protecteur qui est devenu excessif. L'heure est venue, il me semble, de donner au cultivateur et au consommateur leur tour.

Ainsi le consommateur et le cultivateur n'avaient pas encore eu leur tour, c'était simplement le manufacturier. Et parlant des manufacturiers dans ce même manifeste, il disait :

M. Laurier et ses amis ne songent point à détruire les manufactures. Pourquoi le feraient-ils ? Ils veulent seulement que les manufacturiers réalisent des profits raisonnables, et pas plus.

En permettant l'entrée en franchise ou à des taux réduits des matières premières employées dans l'industrie, nous donnerons aux manufacturiers des avantages qui les mettront en état de vendre leurs produits à meilleur marché que maintenant. Le fer, l'huile de charbon et une foule d'autres matières premières devraient avoir accès à notre marché sans acquitter les droits excessifs dont ils sont frappés maintenant au profit de quelques douzaines d'individus. Naturellement, les monopoleurs, ceux qui réalisent tous les ans des centaines de mille piastres aux dépens du consommateur, sont les ennemis acharnés de tout changement. Ils feront dans la présente lutte un effort suprême, car ils savent bien que M. Laurier gouvernera le Canada pour le peuple et non pour eux, comme le fait le gouvernement actuel.

L'habile candidat posant la question : " le gouvernement est-il l'ami des cultivateurs et des ouvriers ", y répond comme suit :

Un système fiscal qui oblige les consommateurs à payer un tribut de 25 et 30 pour cent à une classe prévilégiée ne peut être favorable aux foules. Les cultivateurs savent où ils en sont. Une couple d'années encore comme celles que nous venons de passer, et l'agriculture dans ce pays est ruinée.

Encore une prophétie ! Voilà pour les ouvriers des campagnes ; voyons maintenant ce qu'il dit aux ouvriers des villes :

Demandez aux ouvriers des villes quelle est leur situation actuelle. Ils n'ont point de travail la moitié des jours de l'année, et ils touchent des salaires à peine suffisants pour empêcher leurs familles de souffrir de la faim. Jamais il n'y a eu autant de misère dans la ville de Montréal que durant l'année écoulée. Il en est de même de toutes les grandes villes. La raison de cet état de choses est bien simple. Les monopoleurs——

Toujours les monopoleurs !

—ont écrasé toutes les petites industries, et ils sont maintenant les maîtres du marché de la main-d'œuvre. Ils payent à l'ouvrier ce qu'il leur plaît de payer. Voyez ce qui se passe à Valleyfield où beaucoup d'hommes forts, solides, honnêtes, laborieux, ne gagent que 90 cents par jour. La moyenne des salaires dans cette grosse manufacture ne s'élève pas à au delà de 55 cents par jour.

Tel était l'appel adressé en 1896 aux électeurs de Beauharnois par l'honorable député en sa qualité de candidat dans ce comté. Et dans le journal " Le Cultivateur " de 1896, l'honorable député de Sainte-Marie y publiait également des articles dans le même sens. Le 13 juin 1896, sous le titre : " A bas les tributs ", je lis ce qui suit :

Quelques années de plus de notre système fiscal et nos classes laborieuses tomberont dans le servage dans lequel les monopoleurs américains ont tenu longtemps leurs employés.

Libérons-nous des étreintes des monopoleurs.

Le 6 juin 1896, voici ce que publiait le même journal :

Nous voulons que les manufacturiers fassent des profits raisonnables. Mais il nous semble que l'heure est venue pour les ouvriers et aussi pour les consommateurs d'avoir leur tour. Il est temps que nous cessions de payer tribut à des hommes comme M. Simpson et à des douzaines d'autres de son espèce.

Les électeurs suivirent l'avis du " Cultivateur ". Le parti libéral arriva au pouvoir, et un tarif modéré favorable aux industries manufacturières en ce qu'il leur permet de réaliser des bénéfices légitimes, fut voté. Le peuple donna sa confiance au parti libéral, il eut foi dans ses promesses, et l'honorable député de Sainte-Marie fut appelé à faire partie du ministère. Voyons ce qu'il pensait du tarif Fielding le 24 avril 1897. Je lis ce qui suit dans une correspondance d'Ottawa publiée par son journal " Le Cultivateur ", correspondance que j'ai raison de croire avoir été écrite par lui, car elle trahit son auteur :

Il est dans l'ordre, il est de nécessité plutôt, qu'il y ait quelques gémissements, par ci par là, chez les fauteurs de monopoles——

Encore les monopoles.

—qui, sous l'ancien régime, était les véritables tenants du pouvoir.

Plus loin :

Il est donc juste de rétablir l'équilibre, la justice entre l'industriel, le marchand et le consommateur.

Le 1er mai 1897, il écrivait :

Les industries légitimes n'ont aucune raison de se plaindre.

Les droits spécifiques devenus si odieux, à cause de l'abus qui en a été fait, sont chose du passé. Les manufacturiers, protégés par des droits qui s'élevaient à 30, 40, 50, 70 pour cent cent sur certains objets, ne doivent pas être surpris des changements opérés. Ils n'avaient pas le droit de s'attendre à la prolongation d'un régime tout à fait intolérable. Il leur a été laissé une marge suffisante pour leur permettre de continuer leurs opérations, mais ils n'auront plus de monopole.

Voilà quel était le sentiment de l'honorable député exprimé dans son journal " Le Cultivateur ".

De 1896 aux élections de 1900, le Canada avait pris sous l'administration actuelle un essor inouï. Les affaires avaient augmenté d'une façon prodigieuse. Notre commerce général avait augmenté de 150 millions. L'exportation des objets manufacturés avait doublé. Alors, l'honorable député se décida

à briguer les suffrages des électeurs de la division Sainte-Marie.

J'entendais il y a un instant l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) dire que les députés de la droite ne votaient pas conformément aux désirs de leurs électeurs. Il me semble, que la première chose qu'un député doit faire, c'est de voter conformément aux promesses qu'il a faites lors de son élection. Voyons les déclarations que faisait l'honorable député de Sainte-Marie en octobre 1900, d'après son organe, "La Patrie" du 18 octobre 1900. Ce discours paraît reproduit textuellement.

On vous parlera dans cette lutte de la revision de tarif : l'on vous dira que nous avons donné à l'Angleterre une préférence de 33⅓ pour 100; c'est vral, c'est ce que nous avons fait de mieux.

Plus loin :

Les industries,—un certain nombre d'entre elles du moins—étaient protégées d'une manière que nous croyions un peu trop élevée. Nous avons fait une petite entaille dans l'arbre. Nous avons donné à l'Angleterre une préférence de 33⅓ pour cent.

Plus loin :

Nous faisions d'une pierre deux coups. Remarquez bien : nous allégions les charges du peuple, nous stimulions les industries en abaissant un peu les droits. Nous ne faisions que donner un intelligent coup de fouet aux capitalistes qui s'étaient quelque peu attardés. Quelle a été la conséquence ? C'est que les industries canadiennes se sentant serrer de plus près ont amélioré leurs méthodes. Elles ont importé des machines nouvelles de manière à pouvoir lutter avec plus d'avantage. Le résultat est maintenant visible. Vous avez vu dans les deux ou trois dernières années des développements inouis. Mais comment ! le commerce de ce pays s'est accrû de 150 millions de piastres ! Encore une fois, si vous n'êtes pas contents, eh, bien ! vous êtes difficiles à contenter.

Puisque le commerce du Canada a continué d'augmenter jusqu'à ce jour de la même manière, n'avons-nous pas le droit de dire à l'honorable député : si vous n'êtes pas content, vous êtes difficile à contenter.

Voici maintenant qui est plus surprenant, et ce dont la plupart de mes collègues ne se doutent pas, relativement à la revision du tarif. C'est le passage suivant du programme de l'honorable député à ses électeurs,—que l'on trouve toujours dans "La Patrie" du 18 octobre 1900. C'est sur ces représentations que l'honorable député a été élu dans la division Sainte-Marie :

Par notre revision du tarif, nous avons donné à l'industrie une impulsion nouvelle. Je suis, pour ma part, un croyant dans la stabilité du tarif. Je ne dis point qu'il n'y aura pas quelques remaniements à faire mais les grandes lignes du tarif devront rester ce qu'elles sont.

On voit que l'honorable député était bien orthodoxe alors. Il voulait le maintien du tarif dans les grandes lignes où il est aujourd'hui.

Eh bien, deux ans à peine après ces déclarations, lorsque le pays était dans un état de prospérité toujours croissant, sans qu'aucune crise économique ne se fût produite; l'honorable député juge à propos d'ouvrir une campagne de protection à outrance, prétendant que là seulement se trouve le salut du pays. Il me semble que nous avons bien le droit de lui dire que ces dix mois de campagne actuelle ne doivent pas peser plus, dans la balance de notre jugement, que les dix années de campagne qu'il a faites dans les rangs du parti libéral.

L'honorable député nous a dit qu'il y avait eu des pétitions d'adressées au gouvernement, demandant des changements au tarif. Mais qui a commencé cette agitation, si ce n'est l'honorable député ? Qui a parcouru les manufactures du pays, faisant croire aux manufacturiers qu'il était urgent de venir à leur secours, si ce n'est encore l'honorable député ?

L'honorable député ne disait pas la même chose l'année dernière à l'occasion de la motion soumise par le député de Laval qui réclamait une protection pour les cultivateurs, en disant qu'il existait dans le pays une agitation demandant que les légumes importés fussent frappés d'un droit. Voici ses paroles :

Il n'y a rien de plus simple que de créer du malaise chez 25 personnes qui croient qu'elles ne vendent pas assez cher leurs produits ; mais ce malaise est assez facile à faire disparaître.

C'est ce qui est arrivé dans l'espèce, et le malaise n'existe guère, puisque les candidats libéraux dans les récentes élections partielles ont réussi facilement à se faire élire par de plus fortes majorités qu'auparavant.

L'honorable député a fait une comparaison entre l'état de choses existant aux Etats-Unis et celui de l'Angleterre, entre un pays libre-échangiste et un pays protectionniste, pour démontrer que les classes ouvrières aux Etats-Unis recevaient une rémunération plus élevée pour leur travail que celles de l'Angleterre. La réponse que l'on peut lui faire est bien simple. Il suffit de lui dire que les ouvriers reçoivent encore moins pour leur travail en Allemagne qu'en Angleterre, bien que le tarif allemand soit tout à fait protectionniste. Les salaires des ouvriers sont plus élevés en Amérique qu'en Europe, où les ouvriers travaillent presque pour rien.

D'un autre côté, la prospérité de notre classe agricole est indéniable. Cette prospérité est si grande depuis l'inauguration de l'excellent tarif que l'honorable député lui-même a approuvé, que nos cultivateurs, au lieu de quitter le pays pour aller travailler dans les manufactures des Etats-Unis, vont ensemencer les terres de l'ouest. Nous voyons même des cultivateurs américains traverser tous les jours la frontière et nous apporter le concours de leurs bras et de leur argent.

La situation se résume à ceci : sur la question du tarif, l'honorable député de Sainte-Marie a évidemment changé d'attitude bout pour bout. Dans un moment où

le pays traverse une époque de prospérité sans précédent, il voudrait que le cabinet se déclare franchement et hautement protectionniste. Par les citations que j'ai faites de son discours et de son programme de 1893, n'ai-je pas démontré qu'il était d'accord avec la politique libérale en réclamant la réciprocité avec les Etats-Unis. C'était alors sa politique comme celle du parti, et il n'était pas question de surélévation des droits douaniers qu'il considérait comme une mauvaise politique. Le tarif Fielding qui a produit de si excellents résultats a été adopté avec plaisir. Ce n'a pas été un tarif arraché par lui à la faiblesse de ses collègues comme l'honorable député voudrait le faire croire.

M. T. E. SPROULE (Grey-est) : Je ne prends pas la parole dans le but de réfuter les arguments de l'honorable préopinant (M. Demers), car je n'ai pas l'avantage de comprendre sa langue aussi bien que mon honorable ami de Saskatchewan (M. Davis), qui a paru goûter ce discours tout autant que s'il avait été prononcé dans son idiome natal. Je crois comprendre, toutefois, que l'honorable député (M. Demers) a cité des extraits des anciens discours du représentant de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte), lesquels contiendraient des opinions différentes de celles qu'il a exprimées, ce soir. L'honorable député de Saint-Jean-Iberville (M. Demers) trouverait un emploi profitable de son temps à faire la comparaison entre les discours des sept dixièmes des membres de la droite prononcés il y a quelques années et ceux que ces mêmes députés prononcent aujourd'hui ; ils se contredisent du tout au tout. L'honorable député oublie que les conditions d'un pays peuvent changer ; que les opinions des hommes politiques peuvent changer pareillement ; que ce qui était expédient en 1896 peut ne pas l'être aujourd'hui, ne pas l'être demain. L'homme politique qui modifie ses opinions en vue de s'adapter aux nécessités du temps présent, fait preuve de sagesse. J'appuie la résolution qui nous est soumise ce soir, croyant que les principes qui y sont énoncés sont à l'avantage du Canada à l'époque actuelle. Mon honorable ami commence par dire :

Afin d'assurer la stabilité et le progrès plus complet des industries existantes, comme aussi d'en créer de nouvelles.

Quel est le membre de cette assemblée, quel est le vrai Canadien qui n'accepterait pas ce principe ? Puis vient la proposition suivante :

Inspirer plus de confiance aux capitalistes canadiens, anglais et étrangers qui cherchent à faire des placements dans notre pays.

Il nous faut inspirer la confiance avant que les capitaux nous viennent, et il nous faut assurer la stabilité afin que les capitalistes puissent réaliser des bénéfices raisonnables sur leurs placements. Vient ensuite cette proposition :



Procurer à nos cultivateurs tout l'avantage d'un marché intérieur prospère, et assurer à la classe ouvrière des salaires plus élevés.

Qui n'approuvera pas cela ? Le marché intérieur est le meilleur que nos cultivateurs puissent avoir. C'est celui qui leur assure les plus forts bénéfices, car ils n'en sacrifient pas une partie pour transporter leurs produits sur les marchés étrangers. Le paragraphe suivant de la résolution dit :

De protéger notre marché contre l'envahissement des produits agricoles et industriels du dehors, contre les trusts étrangers, et contre la main-d'œuvre à bon marché ;

De provoquer le développement et l'expansion plus rapide de nos vastes ressources.

Cela est admis de tout le monde.

D'amener des relations plus étroites entre les diverses provinces du Canada et entre la confédération et la mère patrie.

Y a-t-il un seul membre de la droite, depuis le premier ministre jusqu'au plus modeste député qui trouve quelque chose à blâmer dans cette proposition ? L'honorable député (M. Tarte) dit encore :

Le gouvernement est tenu, impérieusement, de reviser et remanier sans délai inutile le tarif actuel de façon à ne laisser aucun doute sur la détermination du peuple canadien d'adopter et de maintenir, tant qu'il sera avantageux de le faire, une politique fiscale ferme et suffisamment protectrice de ses industries nationales.

Et qu'il est aussi du devoir du gouvernement d'adopter une politique énergique concernant les moyens de transport qui puisse donner à nos marchandises et à nos produits de toutes espèces accès facile, rapide et peu coûteux aux marchés intérieurs et à ceux des nations étrangères en relations commerciales avec notre pays.

Voilà ce que demande l'honorable député de Sainte-Marie par sa résolution, et je me permettrai quelques courts commentaires sur les différentes questions qu'elle affecte. La première de ces questions est celle-ci : Y a-t-il nécssité de reviser le tarif à présent ? D'année en année, le gouvernement nous dit que le temps arrive où une révision du tarif sera nécessaire, mais, d'année en année, il remet ce travail à plus tard. Voici une raison qui devrait nous engager à reviser le tarif dès à présent. L'an dernier nous avons importé de l'étranger pour $120,000,000 de marchandises dont la plus grande partie aurait pu être fabriquée dans le pays ; sur cette somme $68,000,000 représentent des articles fabriqués. Le but de nos industriels est d'approvisionner le marché canadien, et si ce sont les industriels étrangers qui pourvoient aux besoins de notre population, c'est une preuve que le tarif a besoin d'être revisé.

Du moment que le tarif permet l'importation de produits industriels pour une somme de $68,000,000 dans une seule année, c'est pour moi la preuve que la révision du tarif est une nécessité qui s'impose.

Il faut admettre aussi que notre tarif fonctionne au détriment de l'industriel canadien, du cultivateur canadien, de l'ouvrier

canadien, du mineur canadien, du journalier canadien. Nous privons l'ouvrier canadien de tout le travail que représentent ces marchandises importées.

Cette importante résolution est soumise à la Chambre et le gouvernement est muet. Croit-il que la question n'en vaut pas la peine ou qu'il est plus prudent pour lui de se taire ? S'imagine-t-il qu'il faut laisser ainsi sacrifier nos intérêts industriels, sans faire quoi que ce soit pour remédier à cet état de choses ?

On a prétendu que le moment n'est pas opportun pour une revision du tarif. Il y a quelques semaines, le ministre des Finances nous disait que les temps étaient prospères et qu'il ne fallait pas toucher à la situation. Cela me rappelle l'histoire de ce vieillard auquel on demandait pourquoi il ne réparait pas le toit de sa chaumière puisque la pluie passait à travers. Il répondit qu'il pleuvait et qu'il ne pouvait pas sortir. On lui demanda alors, pourquoi il ne l'avait pas réparé quand il faisait beau et il répliqua que quand il faisait beau son toit n'avait pas besoin de réparations.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'eau ne passait pas à travers, alors.

M. SPROULE : Le gouvernement raisonne comme ce vieillard. Ignore-t-il que les mauvaises années succèdent aux bonnes années et qu'il est prudent de se prémunir contre les mauvais temps pendant que les revenus sont considérables et qu'un changement dans le tarif pourrait se faire sans grands inconvénients ?

Quand viendront les mauvaises années, et elles viendront sûrement, quand la valeur et la consommation des marchandises auront diminuées, quand le marché canadien sera inondé de produits étrangers vendus à sacrifice, sera-t-il temps d'appliquer un remède ? Le gouvernement attendra-t-il jusque là ?

Si les ministres actuels sont de cette opinion, ils ne sont pas les législateurs prudents que le peuple canadien veut voir à la tête de ses affaires. Ce n'est pas la première fois que les libéraux agissent ainsi ; quand les produits étrangers inondaient le pays, de 1874 à 1878 et amenèrent la crise la plus aiguë qu'ait jamais traversé le Canada, le gouvernement du jour se décida enfin à agir. Est-ce cela que veulent les Canadiens ? Je dis non. Ils demandent tout le contraire. Quand viendront les temps dûrs, toutes les classes de la population, toutes les industries auront alors besoin de protection. Beaucoup en ont besoin, dès à présent. Est-il nécessaire de rappeler les importations considérables de produits agricoles qui se font actuellement pour démontrer que nos cultivateurs ont besoin de protection ? Ai-je besoin de rappeler à nos ouvriers que l'importation de $60,000,000 d'articles fabriqués les prive d'un travail qui devrait être fait dans le pays, au lieu d'être donné aux ouvriers des Ettats-Unis, d'Angleterre, d'Allemagne et autres pays, d'où nous viennent ces marchandises ? Ai-je besoin de parler des mineurs de la Colombie Anglaise, où l'industrie minière est aujourd'hui dans le marasme, faute de protection ? Est-il nécessaire de dire à ceux qui sont engagés dans l'industrie métallurgique de ce pays, que cette industrie périclite parce qu'elle manque de protection pour revivre et se développer ?

Tous reconnaissent aujourd'hui que le tarif a un urgent besoin d'être revisé. Ce qu'il nous faut pour l'avenir c'est un tarif plus élevé qui donne une protection adéquate à nos industriels, à nos cultivateurs, à nos ouvriers, à nos mineurs. Voilà le besoin du moment; il devient de plus en plus pressant. Le gouvernement se décidera-t-il à agir avant que le jour fatal arrive, avant qu'il soit trop tard, avant que les capitaux étrangers aient été chassés du pays, avant que les sommes déjà engagées dans nos industries soient perdues, avant que les portes de nos ateliers soient fermées, avant que nos ouvriers soient sans ouvrage?

Il nous faudrait aussi un zollverein impérial dans le genre de celui que réclamait l'honorable Joseph Chamberlain, il y a quelques semaines. Voilà ce qu'il faudrait au Canada et à tout l'empire britannique. Lorsque nous l'aurons je suis convaincu que nous en retirerons des avantages encore plus grands que tout ce que nous pouvons imaginer. Il nous faut aussi des moyens de transport rapides et peu coûteux, pour écouler nos produits sur les marchés étrangers. C'est là encore un des grands besoins du moment. J'arrive à l'instant même du grand Nord-Ouest canadien ou les perspectives sont des plus brillantes. Les immigrants arrivent en grand nombre; la quantité de terres ensemencées est immense; les récoltes sont superbes; les cultivateurs comptent sur une moisson abondante depuis les dernières pluies que nous avons eues. Tout ce qu'ils redoutent c'est qu'il y ait un encombrement de trafic quand il s'agira d'expédier le grain.

Que fait le gouvernement en prévision de ce qui nous attend ? On le dirait en léthargie. Nos ministres ne s'occupent que de bagatelles. Nulle part nous ne voyons de grands projets pour mettre nos grandes artères commerciales en état d'écouler rapidement et à bas prix les produits du pays. Où sont les transatlantiques rapides qu'on nous promet depuis des années, pour transporter nos marchandises en Angleterre ? On prétend que le gouvernement a reçu deux soumissions, mais comme toujours, il hésite et tâtonne. Que fait-il avec nos ports ? En passant le long du lac Supérieur j'ai pu constater qu'il ne faisait rien ou presque rien pour l'amélioration de nos ports. Le temps presse et le gouvernement se montrera-t-il à la hauteur de la situation ? Je ne le crois pas. Nos ports ne sont pas outillés et le gouvernement s'en rapporte à l'avenir, sans s'inquiéter des conséquences.

Dans l'Ouest, on dit que nos ministres sont endormis; on se demande ce qu'ils font avec les travaux des rapides de Saint-André. Cette importante entreprise devrait être terminée au plus tôt, et on ne s'en occupe, pour ainsi dire pas. Il en est de même sur toute la ligne. Ce n'est pas ce que le peuple attend de ceux qui le gouvernent.

Pour toutes ces raisons j'appuierai la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) que je considère comme admirablement adaptée aux besoins du pays. J'ai vu avec plaisir l'honorable député se séparer de ses anciens amis, et il a la satisfaction de se dire qu'il s'en est séparé sur de grandes questions nationales, et d'une importance vitale pour le Canada. Il n'a pas à rougir de différer d'opinion avec eux sur ces questions, car la majorité du peuple est avec lui. Je suis convaincu que beaucoup de ses anciens amis aimeraient à faire comme lui, mais ils craignent de voter contre le gouvernement. A en juger par les discours prononcés pendant le débat sur le budget, beaucoup de libéraux seraient disposés à voter en faveur de la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie. Le feront-ils ce soir ? Je les défie de faire voir qu'ils ont le courage de leurs convictions et d'approuver ce soir la politique fiscale qu'ils défendaient il y a quelques semaines. Ils n'auront pas ce courage. Pour ma part, j'approuve cette politique et je voterai en faveur de la résolution.

M. A. C. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, il est assez étrange qu'après le discours soigneusement préparé de l'honorable député de Sainte-Marie, personne du côté ministériel n'a entrepris de lui répondre, si j'en exeepte un discours prononcé dans une langue que je ne comprends pas suffisamment pour avoir pu l'apprécier, ce qui me met dans l'impossibilité de le réfuter. Le gouvernement et ses partisans avaient à leur dispositions plusieurs manières de traiter cette résolution. Une de ces manières qu'on aurait pu s'attendre à les voir adopter, c'eut été une vigoureuse répudiation des doctrines émises par l'honorable député de Sainte-Marie. Il y a eu un temps ou les libéraux ne manquaient pas d'arguments pour attaquer la protection et défendre le libre-échange.

Nous savons tous qu'il n'y a pas bien longtemps l'honorable chef du gouvernement actuel avait des opinions bien arrêtées sur la protection. Nous savons que lors de son voyage en Angleterre en 1897, quand il s'est agi du tarif de préférence, et qu'il était question d'adopter une politique dans le genre de celle que vient d'exposer l'honorable député de Sainte-Marie, l'honorable premier ministre s'est très fortement prononcé contre la protection. Il prétendit alors que la protection avait été le fléau du Canada et qu'il ne pouvait pas souhaiter un pareil malheur à l'Angleterre. Si le gouvernement et ses partisans professent encore ces opinions, ils auraient dû s'efforcer de répéter les solides arguments de l'ex-ministre des Travaux publics. Mais, ce soir, personne du côté ministériel ne l'a tenté. Il est évident que le gouvernement entend garder ses positions et compte sur sa majorité pour faire rejeter cette résolution et remettre à plus tard la discussion de cette importante question.

Mais le pays connaîtra enfin l'attitude du gouvernement; il saura que les ministres ne nourissent plus contre la protection le farouche antagonisme d'autrefois et sont disdisposés à discuter cette question avec calme et impartialité. S'il en est ainsi et si le gouvernement croit que cette résolution est inopportune, peut-être que plus tard, même durant la présente session, il sera prêt à reprendre la discussion et à nous annoncer une politique fiscale dans le sens de la présente résolution.

C'est ainsi du moins que je crois devoir interpréter l'attitude du gouvernement. Alors, le travail si consciencieux et si soigné de l'honorable député de Sainte-Marie, n'aura pas été fait en vain. Il aura eu, du moins, pour résultat de nous faire savoir que l'attitude des deux partis sur cette question n'est plus du tout ce qu'elle était en 1896, quand les conservateurs ont été défaits et que les libéraux sont arrivés au pouvoir. A cette époque on pouvait croire qu'il y avait un abîme entre conservateurs et libéraux, mais aujourd'hui l'abîme est comblé et nous sommes tous du même avis sur cette question de la protection.

Un partisan convaincu du libre-échange ne manque pas d'arguments. Il est évident que dans des conditions quelque peu semblables, en Angleterre, ce gouvernement se dispose à se tourner du côté de la protection ou à nommer une commission qui lui facilitera cette évolution et nous verrons alors les adversaires du gouvernement défendre chaleureusement le système du libre-échange. Il y a de solides arguments qui ne manquent pas de trouver ceux qui croient sincèrement que les merveilleux résultats obtenus sont dus à la doctrine de Cobden et de Bright, au libre-échange; il y a aussi des masses d'arguments pour démontrer le contraire et nous savons tous que l'Angleterre vers laquelle nous nous tournons pour avoir des exemples, des conseils et de la protection, se prépare à une évolution économique. Ce n'est donc pas par manque de précédents que les orateurs de la droite sont muets ce soir et ne cherchent pas à réfuter le solide plaidoyer de l'honorable député de Sainte-Marie.

A mon sens, la question la plus importante qui occupe en ce moment les esprits au Canada, est celle des moyens à prendre pour développer rapidement le pays.

L'honorable M. TARTE: Ecoutez ! écoutez !

M. BELL : C'est cette question qui occupe tous les esprits et c'est à sa solution que

nous devons consacrer tous nos efforts. Alors, il n'y a donc pas à nier que la résolution qui nous occupe en ce moment est de la plus haute importance. Elle affecte non seulement notre position actuelle, mais aussi notre position future. Il faut admettre que l'honorable député de Sainte-Marie vient de prononcer un vigoureux plaidoyer en faveur de l'adoption d'une politique protectionniste par le Canada.

Le tarif actuel est déjà protectionniste, mais je considère que les arguments développés par l'honorable député sont irréfutables et doivent convaincre le gouvernement de la nécessité de faire plus et d'adopter une politique fiscale stable et franchement protectionniste.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Victoria (M. Hughes) les capitaistes ont les yeux tournés de ce côté, et il est très important de les convaincre que la protection ne court aucun danger, et cette assurance, ils l'auraient si le gouvernement acceptait la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie. Faites connaître les immenses ressources de ce pays, montrez es énormes richesses naturelles que nous possédons et faites savoir en même temps que vous avez adopté une politique fiscale propre à assurer de beaux bénéfices et nous n'aurons pas longtemps à attendre, avant de voir les capitaux affluer chez nous.

Tant que durera l'incertitude, tant qu'il y aura une possibilité de changement, le capital étranger hésitera à s'engager dans des entreprises canadiennes. Mais avec un tarif stable, avec une acceptation franche de la protection, je suis convaincu que les capitaux afflueraient et les capitaux sont, avec la population, la seule chose qui nous manque pour faire du Canada un des plus riches pays du monde.

J'ai été très intéressé par cette partie du discours de l'honorable député de Sainte-Marie, où il refait l'histoire économique des Etats-Unis et démontre que les richesses accumulées dans ce pays, à l'heure qu'il est, s'élèvent à $1,200 par tête de la population. Il a fallu environ cent ans pour accumuler ces richesses. Naturellement, il y a un siècle, les Etats-Unis avaient fait certains progrès, mais cette énorme richesse représentée par quelque chose comme $6,000 ou $7,000 par famille dans un pays de 80,000,000 n'a été accumulée que depuis 100 ans. Notre pays est aussi étendu que les Etats-Unis, nos ressources égalent celles de nos voisins et notre population, encore à ses débuts, peut prétendre aux mêmes succès industriels et commerciaux. Nous avons ici des richesses de toutes sortes, et nous en avons surtout une qui donnera bientôt les plus beaux résultats. Je veux parler de nos pouvoirs hydrauliques qui surpassent tout ce qu'il y a en ce genre aux Etats-Unis. Nous avons tous les éléments de succès que possédaient les Etats-Unis quand ils sont entrés dans la brillante carrière qu'ils ont parcourue avec tant de succès. Vivant à côté des Américains dont nous ne sommes séparés que par une ligne imaginaire, nous voyons d'un côté un développement merveilleux, de grandes villes, des progrès incroyables dans toutes les industries, qui attirent l'attention de tout le monde civilisé ; et de l'autre côté, bien que la situation soit satisfaisante, les progrès sont comparativement lents. La seule raison à assigner à cette différence, c'est que le Canada, surtout à venir jusqu'en 1867, n'a eu que des tarifs excessivement bas, peu propres au développement des industries, tandis que pendant près de 100 ans, c'est-à-dire, depuis 1809, nos voisins ont constamment joui d'un tarif protecteur favorable au développement de toutes les industries. Je ne puis pas assigner d'autre raison à cette différence dans la situation économique des deux pays. Si nous avions développé rapidement les anciennes provinces au moyen d'un tarif protecteur, nous aurions accompli nos destinées beaucoup plus tôt ; longtemps avant 1867, toute la partie nord de ce continent aurait été amenée sous un gouvernement unique et nous aurions depuis longtemps une grande nation. Avec nos idées routinières, surtout dans la province d'où je viens, nous n'avons jamais songé à faire servir le tarif au développement des industries. Jusqu'en 1857, ou à peu près, nous avons eu un tarif de 10 pour 100, destiné à fournir au gouvernement les sommes peu élevées que nécessitait alors l'administration des affaires du pays. Nous menions une vie assez primitive et nous nous contentions de produire les matières premières. Notre commerce se faisait en grande partie avec les Etats-Unis. Nous leur vendions les produits agricoles qu'ils voulaient bien nous acheter, notre poisson, notre plâtre et nous en recevions tous les articles fabriqués dont nous avions besoin. La fabrication des objets en bois, les plus simples, était inconnue dans notre province. Ce n'est qu'après l'heureuse dénonciation du traité de réciprocité que nous nous sommes livrés à l'industrie avec quelque succès.

Je considère, M. l'Orateur, que la Chambre devrait approuver la résolution soumise par l'honorable député de Sainte-Marie.

Je comprends que cela ne peut pas se faire d'un coup. Nous ne pouvons pas nous attendre à voir le gouvernement prendre cette attitude. Mais nous savons, d'un autre côté, que le gouvernement préfère garder l'attitude définie par le ministre des Finances dans son discours sur le budget, et continuer à regarder la situation satisfaisante pour nos industriels. Pour citer sinon les paroles, du moins le sens des déclarations du ministre des Finances, le gouvernement veut faire savoir aux manufacturiers que ce à quoi il tient par-dessus tout, c'est à la stablilité. Il ne veut pas de changement, ni pour le mieux, ni pour le pire; il ne veut ni avancer ni reculer. Il veut s'en tenir au tarif qu'il nous a donné en 1897, avec les quelques changements introduits

depuis. Il considère la situation comme satisfaisante et refuse d'accepter la proposition de l'honorable député de Saint-Marie, qui nous doterait d'un tarif protecteur élevé. L'adoption de cette résolution nous donnerait une protection adéquate, suffisante pour assurer à nos industriels tous les avantages de notre marché, des droits aussi élevés que ceux que les Etats-Unis prélèvent sur nos produits. Nous ne pouvons pas attendre cela du gouvernement actuel, mais je ne puis m'empêcher de remarquer avec plaisir que pas un seul orateur ministériel n'a cherché à réfuter les arguments de l'honorable député de Sainte-Marie. J'en conclus que nous pouvons supposer que la Chambre est unanime sur cette question de protection. Nous n'avons pas entendu un seul mot en faveur du libre-échange. Nous n'avons pas entendu un seul mot de nature à faire croire que le gouvernement est composé d'hommes qui, il n'y a que sept ans, déclaraient que la protection est un système qui contient des germes de destruction, un système néfaste, grâce auquel une nation ne peut progresser. Ils déclaraient que la protection était le vol légalisé, qu'elle conduisait infailliblement aux monopoles, aux accaparements, à la richesse scandaleuse pour quelques-uns et à la misère abjecte pour la masse de la population.

Aujourd'hui nous n'avons entendu aucune de ces expressions dont on nous cassait les oreilles il y a quelques années. Je répète donc, M. l'Orateur, qu'il nous est permis de supposer que les ministériels d'aujourd'hui ont renoncé à leurs principes d'autrefois et que nous n'en entendrons plus parler. Je considèrerais cela comme de bon augure, car d'après ce que je vois, d'après ce que je connais du Canada, de l'Angleterre et de tous les autres pays qui luttent avec elle pour obtenir la suprématie industrielle et commerciale, je suis convaincu que la protection est une arme que chaque nation doit avoir dans son arsenal. Un pays qui n'a pas la jouissance exclusive de son propre marché ne peut pas grandir.

Après cinquante ans d'un régime représenté par une école qui ne permettait seulement pas à un homme public d'émettre un doute sur l'exactitude des théories libre-échangistes, l'Angleterre sous la direction du plus éminent de ses hommes d'Etat, commence à se rendre compte du danger de sa position. Nous en avons la preuve dans le discours célèbre prononcé par le secrétaire des Colonies après son retour de l'Afrique-sud, discours qui a éclaté comme un coup de tonnerre dans un ciel serein. Ce discours a été lu, commenté et discuté et il est assez probable que dans quelques mois, l'idée aura fait assez de chemin pour que M. Chamberlain la fasse accepter par la majorité des électeurs de la Grande Bretagne.

Les faits sont là pour démontrer au peuple anglais qu'en persistant dans sa politique libre-échangiste il se voue à un déclin inévitable, à la perte de ses marchés, à la perte de sa suprématie. S'il en est ainsi, si l'Angleterre doit renoncer à une politique pratiquée avec tant de succès pendant cinquante ans, si elle doit renoncer au libre-échange pour revenir à la protection comme les autres nations, le dernier argument des libre-échangistes aura disparu.

Que l'on regarde n'importe où et l'on verra partout que le secret du succès pour un pays qui aspire à de grandes choses, c'est de se servir des armes du tarif pour assurer l'existence et le développement de ses industries. Il est trop tard ce soir, et d'ailleurs devant le silence du gouvernement, il est inutile d'entreprendre la défense du système protecteur. Il n'y a pas le moindre doute que c'est grâce à un système protectioniste outré et pratiqué pendant des siècles que l'Angleterre a pu s'engager avec succès dans la voie du libre-échange.

Il est indéniable que c'est par la protection qu'elle a supplanté la Hollande qui détenait la suprématie commerciale du monde. Il est admis aussi que les Français, les Allemands et les autres peuples, après avoir constaté que l'Angleterre était la grande puissance commerciale, ils résolurent de la combattre en élevant contre ses produits les murs d'un tarif protecteur. Il faut reconnaître que la protection est le seul régime fiscal que puisse adopter un pays qui aspire à la grandeur industrielle.

Malgré nos grands avantages naturels, nos ressources agricoles et autres, personne ne voudrait souhaiter au Canada de se contenter de produire des matières premières, ou du blé, de la viande, du poisson, qui seront consommés dans les grands centres industriels des autres pays. Ce n'est pas l'avenir que nous rêvons pour le Canada. Nous voulons en faire un grand pays industriel, en profitant de ses richesses naturelles, de ses denrées, de ses pêcheries, de ses matières premières, de ses immenses cours d'eau, de ses mines de charbon, etc. Nous voulons voir ses industries progresser, nous ne voulons pas que notre population ne soit employée qu'aux plus humbles fonctions, aux occupations les plus mal rétribuées. Nous voulons que le peuple canadien se livre aux travaux, aux arts, aux occupations les plus relevées, les plus honorables et qu'il soit, sous tous les rapports, l'égal des premiers peuples de l'univers.

Il me parait donc indispensable que la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie soit adoptée ou refutée. Si nous ne pouvons pas la refuter notre devoir est de l'adopter, afin que tout le monde sache bien, au Canada et au dehors, que nous sommes décidés à adopter une fois pour toutes la protection, une protection adéquate et suffisant à produire les effets qu'elle est appelée à donner, c'est-à-dire, pour protéger nos industries et garder le Canada pour les Canadiens.

M. BELL.

M. S. E. GOURLEY (Colchester) : M. l'Orateur, il ne m'arrive pas souvent de prendre part aux débats de cette Chambre, mais ce soir, je demande la parole pour quelques minutes. Il y a dans mon comté une grande industrie métallurgique qui ne fait que renaître tranquillement. En 1896, quand les honorables députés de la droite étaient encore dans l'opposition, cette industrie était florissante, mais les libéraux hésitèrent si longtemps avant de faire connaître leur politique fiscale—un an et demi ou deux ans—qu'elle expira pendant que ce cabinet de médecins se tenait à son chevet. Le comté de Colchester se ressent encore des pertes causées par la chute de cette industrie. Une compagnie anglaise a englouti £2,000,000 dans cette entreprise pour produire du fer dans la Nouvelle-Ecosse ; il y a 25 ans de cela. Si la tentative avait réussi nous aurions aujourd'hui une industrie métallurgique solidement établie et très perfectionnée. Malheureusement, les conservateurs, pendant qu'ils étaient au pouvoir, se sont laissés influencer plus ou moins par les critiques des libéraux, et ne surent pas lui donner toute la protection dont elle aurait eu besoin. S'ils l'avaient sérieusement protégée, s'ils lui avaient donné toutes les garanties nécessaires elle aurait surnagé et les libéraux, en arrivant au pouvoir, n'auraient pas pu l'abattre, au grand détriment de toute la population de Colchester. Cette déconfiture chassa des centaines de personnes de la Nouvelle-Ecosse. Cette industrie au centre du comté procurait un marché avantageux à tous les cultivateurs des environs. Une ville à 4,000 à 5,000 âmes avait surgi et consommait tous les produits du comté. Ces ateliers durent fermer leurs portes, et en moins d'un an la ville était déserte. Les maisons se vidèrent et cette population prit la route des Etats-Unis. L'automne dernier, des capitalistes de Montréal achetèrent pour $350,000 de la compagnie anglaise, des intérêts qui avaient coûté £2,000,000. En dépit de la politique vacillante du cabinet, ils entreprirent de faire renaître cette industrie dans l'espérance que les ministres finiraient par nous donner un régime fiscal raisonnable.

On peut se faire une idée du désarroi dans lequel était tombée cette industrie quand on voit une compagnie anglaise vendre pour $350,000 ce qui lui avait coûté $10,000,000. Aujourd'hui, cette industrie commence à revivre, et je déclare à l'honorable ministre des Finances que s'il veut demander pardon aux électeurs de Colchester du tort qu'il leur a causé, je suis prêt à lui donner l'absolution; mais pour cela il lui faut le repentir et le ferme propos, sans lesquels toute absolution est impossible. S'il veut s'engager à prendre les mesures nécessaires pour remettre cette industrie sur des bases solides, je demanderai aux conservateurs de lui pardonner.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député prétend que ces usines vont reprendre leurs opérations dans les conditions actuelles, et sans exiger plus de protection.

M. GOURLEY : Les opérations doivent reprendre, mais ceux qui ont mis leurs capitaux dans cette entreprise ont passé trois ou quatre mois ici à supplier le ministre de leur venir en aide.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis affirmer à l'honorable député que les opérations vont reprendre, si elles ne sont pas déjà reprises.

M. OSLER : L'honorable ministre fait une affirmation très sérieuse en disant que ces usines sont actuellement en opération.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le tiens d'un des associés, qui m'a dit aussi que sa compagnie se proposait de pousser vigoureusement les affaires sous le tarif actuel. Je répète que je tiens ce renseignement d'un des associés.

M. GOURLEY : Ces messieurs étaient ici l'autre jour pour rencontrer l'honorable ministre. J'apprends avec plaisir que les opérations vont continuer, car on m'avait dit le contraire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député était mal renseigné.

M. GOURLEY : Tant mieux si je me trompe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces usines fonctionnent à l'heure qu'il est.

M. GOURLEY : Je maintiens qu'aucune industrie ne peut prospérer avec le tarif actuel. J'ajouterai que les usines métallurgiques de Sydney, cette entreprise chère à l'honorable ministre, est à la veille de passer entre les mains d'un syndic.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je trouve très déplacé de la part d'un membre de cette Chambre, de faire ainsi des affirmations dénuées de tout fondement.

Le MINISTRE DES FINANCES: Surtout quand elles sont de nature à faire un tort considérable.

M. GOURLEY : Je regretterais de causer du tort à cette entreprise, mais je ne fais que répéter ce qui se dit couramment dans le public.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: A l'ordre.

M. GOURLEY : Je ne puis accepter les rémontrances de l'honorable député du Cap-Breton. Il n'est pas directeur de la compagnie et ne connaît rien de l'état de ses affaires. Mais je répète que je regretterais de dire quoi que ce soit de nature à nuire à cette entreprise.

M. JOHNSTON : Dois-je comprendre que l'honorable député affirme que les affaires de cette compagnie sont sur le point de passer entre les mains d'un syndic, et qu'il tient ce renseignement d'un directeur de la compagnie ?

M. GOURLEY : Je n'ai rien dit de semblable, mais je dis que l'honorable député n'étant ni directeur ni actionnaire de cette compagnie, ne connaît rien de son administration.

M. JOHNSTON : C'est sans doute à la " Dominion Iron and Steel Company " que l'honorable député fait allusion. Or, je déclare que cette compagnie n'a pas du tout l'intention de remettre ses affaires entre les mains d'un syndic.

M. GOURLEY : La compagnie n'a peut-être pas cette intention, mais les tribunaux peuvent lui nommer un syndic, si elle devient insolvable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-elle incapable de payer ses dettes ?

M. GOURLEY : Je n'en sais rien, et je cite seulement la rumeur publique, mais je ne le crois pas. Avec toute la déférence possible pour me shonorables contradicteurs, je ferai remarquer que les bruits de la rue, sur les questions financières, sont généralement bien fondées. Je serais enchanté d'apprendre que toutes ces rumeurs sont fausses, car depuis que j'habite le Canada j'ai toujours été le défenseur des industries et de la réputation de ce pays, et sous ce rapport, le dossier des honorables députés de la droite ne peut guère être comparé à celui des députés de la gauche.

L'honorable député de Pictou (M. Bell) a cru remarquer des signes de repentir chez le ministre des Finances, parce que personne du côté ministériel n'a pris part à ce débat. J'observais la figure du ministre à ce moment et j'y ai vu un parti pris bien arrêté de ne se laisser fléchir par aucun raisonnement. Je le regrette, car je pensais que l'honorable ministre avait fini par consentir à modifier sa politique fiscale.

En prenant la parole ce soir mon intention est de ne dire que quelques mots. Je désire féliciter l'honorable député de Sainte-Marie (M. Tarte) sur le brillant et solide discours qu'il a prononcé. Ce discours restera dans les annales du pays comme un des plus forts qui aient été prononcés dans cette Chambre. Il repose sur une saine doctrine et démontre que le temps est arrivé pour le Canada de prendre place parmi les grandes nations de la terre. Le nom de celui qui vient de ce distinguer d'une manière si éclatante, ce soir, vivra longtemps parmi ceux des hommes d'Etat canadiens qui, à l'heure du danger, ont su faire leur devoir. En le félicitant je ne fais que mon devoir. Il a suivi le précepte de l'Evangile. " Par conséquent, sortez de leurs rangs et vous serez béni et vous serez séparé ".



Je suis certain que Celui qui a prononcé ces paroles répand aujourd'hui ses bénédictions sur l'honorable député de Sainte-Marie, au moment où il se prépare à châtier ceux qui dans sa personne ont fait sortir du cabinet tout ce qu'il y avait d'intelligence, de largeur de vues et d'esprit de commandement.

Après avoir entendu les paroles prononcées par l'honorable député (M. Tarte), je comprends facilement comment il se fait que les autres membres du cabinet aient pu éprouver une certaine gêne en présence de la libéralité et de la largeur de vue de cet honorable député. Il y a quelque trois ans passés, au cours d'une élection qui avait lieu au Canada, j'étais fermement convaincu que l'honorable député (M. Tarte) n'était pas un bon citoyen.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était aussi l'opinion générale dans votre parti.

M. GOURLEY : Je suis impérialiste et je suis convaincu qu'il n'existe pas un autre pays au monde capable d'offrir à une homme intelligent les charmes que possède le Canada; je suis aussi convaincu qu'aucune partie de potre population ne devrait être plus fidèle à l'Empire que la race à laquelle appartient le député de Sainte-Marie (M. Tarte). C'est donc avec le plus profond regret que j'ai pris connaissance des discours qu'il a prononcés à Paris et je les ai condamnés dans toutes les assemblées publiques devant lesquelles j'ai pris la parole.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. GOURLEY : Mais la conduite qu'il a suivie depuis qu'il a abandonné le cabinet m'a fait oublier tout cela, et je suis maintenant disposé à lui accorder ma bénédiction.

M. TARTE : Donnez-moi l'absolution.

M. GORLEY : Oui, je vais vous donner l'absolution, car je suis convaincu que vous êtes sincèrement répentant. Et maintenant que j'étudie la conduite récente de l'honorable député, j'en arrive à la conclusion que les mauvaises fréquentations sont la causes des discours qu'il a prononcés à Paris. Depuis qu'il a quitté le cabinet, voyez le magnfique discours qu'il a prononcé ce soir.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. GOURLEY : J'avais dans l'idée qu'il existait une règle parlementaire non écrite prescrivant qu'un député devait avoir assisté à trois sessions de ce parlement avant de posséder les connaissances voulues pour prendre part aux discussions de la Chambre, et j'ai été élevé dans une branche de l'industrie qui a foi dans les précédents, mais durant le temps que j'ai siégé dans cette Chambre en observant cette règle, j'en ai profité pour étudier l'attitude des ministres, avec l'espoir de voir un jour le premier ministre montrer assez de courage pour déclarer qu'ils avaient fini de tromper

le peuple canadien avec leur politique de libre-échange, et qu'ils allaient enfin adopter une politique de protection destinée à favoriser les intérêts canadiens.

Il se peut qu'une politique qui convienne à l'Angleterre ne fasse pas l'affaire du Canada, car notre pays est jeune, il nous faut faire face à des besoins nouveaux, et quand bien même il serait sage d'établir le libre-échange en Angleterre, j'ose prétendre que nous avons besoin d'un système protecteur sur le continent américain. Ce sont les conditions actuelles qui doivent règler la situation économique de ce pays, et nous ne pouvons nous laisser guider sous ce rapport par de vieux principes qui peuvent convenir à la France, à l'Allemagne ou à l'Angleterre.

J'ai remarqué au cours de cette discussion un fait extraordinaire qui doit faire présager quelque chose. Cette impression s'est gravée dans mon esprit au moment où le député de York-ouest (M. Campbell) occupait le fauteuil présidentiel. On doit se rappeler les magnifiques discours prononcés par cet honorable député dans le comté de York-ouest, il y a quelques années, en faveur du libre-échange. Maintenant, si l'on doit en juger par le discours qu'il a prononcé hier soir, il a abandonnée cette doctrine, ce qui est, à mon avis, la chose la plus extraordinaire qui ait jamais existée. Cet honorable député a parcouru le comté de York-ouest en prêchant le libre-échange, tout en préconisant la protection en faveur des maraîchers. Je crois que le seul homme qui ne s'est pas laissé convaincre par ces discours dans tout le comté est l'honorable député lui-même, car, alors que ses comettants l'ont envoyé ici en qualité de protectionniste, il a prononcé un discours hier soir en faveur du libre-échange, tout en réclamant une large mesure de protection pour les maraîchers. Si nous devions faire ici l'application d'un précepte de l'Evangile, nous dirions : le semeur a semé de la bonne graine, mais à certains endroits elle est tombée dans du mauvais terrain—c'est là la semence du libre-échange jetée dans l'esprit de la population de York-ouest. Il a prêché le libre-échange aux électeurs de York-ouest, et ses discours ont fait naître en leur cœur des sentiments favorables au protectionnisme.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Avec les dernières pluies.

M. GOURLEY : Si la pluie a fait du bien aux protectionnistes de York-ouest, elle n'a guère servi aux membres protectionnistes du cabinet, car ils ont refusé de protéger les jardiniers de ce pays.

Je veux maintenant m'occuper de notre industrie métallurgique dans le comté de Colchester, et traiter la question à un point de vue local, afin d'en faire ressortir un principe général. Nous ne pouvons songer à appliquer aux ouvriers du comté de Colchester un principe qui convient aux ouvriers d'Angleterre. Ces ouvriers du comté de Colchester sont des hommes instruits. Ils vivent dans de jolies maisons ; plusieurs d'entre eux, dans la ville de Truro, tiennent des écoles du soir et enseignent aux enfants de leurs voisins le dessin à main levée et autres sujets d'éducation. Je crois même que les membres du cabinet ne sauraient mieux employer leur temps libre qu'à suivre ces cours donnés par les ouvriers de Truro, et je suis convaincu qu'ils en reviendraient des hommes d'Etat à l'esprit plus large qu'ils ne le sont maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce qu'ils enseignent de quelle manière s'y prendre pour composer les cabinets ?

M. GOURLEY : Nous avons adopté dans ce pays un système d'écoles gratuites ; nous faisons de nos ouvriers des hommes instruits ; nous faisons naître chez eux des goûts raffinés. Allons-nous après cela établir dans ce pays un régime fiscal destiné à faire obtenir à ces ouvriers les gages que reçoivent les ouvriers ignorants de la France, de l'Allemagne et de l'Angleterre ? Non, il faut que vous adoptiez une politique qui convienne aux intérêts du pays. J'ai souvent visité des résidences d'ouvriers dans la ville de Truro, et là j'ai vu les jeunes filles jouer du piano et les jeunes gens jouer du violon. Vous trouvez à chaque pas des preuves d'une éducation raffinée ; d'une éducation que vous ne trouvez peut-être pas dans les salons des pairs d'Angleterre, et encore bien moins dans la demeure des ouvriers anglais.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et tout cela sous l'empire d'un gouvernement libéral.

M. GOURLEY : Je demande que ce principe de la protection s'applique à nos industries, ce principe qui a été mis en vigueur par les hommes d'état les plus compétents des Etats-Unis. Les difficultés auxquelles le Canada a à faire face aujourd'hui, ont existé et ont été surmontées, il y a plusieurs années passées, par des hommes comme Henry Clay et Daniel Webster. J'ose dire que les principes énoncés par ces hommes ont réfuté à tout jamais tout argument favorable au libre-échange. Daniel Webster a dit avec beaucoup de raison : Pouvez-vous comparer l'artisan américain instruit à l'ouvrier imbécile ou à l'artisan de bas étage de quelques-unes des villes manufacturières de France ou l'Allemagne ?" Si la chose est impossible, alors il vous faut adopter sur ce continent une politique qui convienne à notre condition sociale et qui ait pour résultat de donner à nos artisans des salaires plus élevés.

Nos classes ouvrières s'organisent ; elles se choisissent des chefs instruits, et en essayant de leur donner $1 ou $1.50 par jour, vous commettez une grave erreur. Nous devons nous efforcer de faire comprendre aux fabricants de ce pays qu'ils leur faut payer à leurs ouvriers des salaires qui puissent leur

permettre de donner à leurs familles une éducation qui convienne à leur genre de vie. Pour en arriver à ce résultat, il faut que nos industries soient protégées et que la porte de nos marchés soit fermée aux produits à bon marché qui nous viennent de l'Allemagne et de l'Angleterre. Si nous voulons que nos fabricants soient en mesure de payer des salaires élevés, il faut qu'ils reçoivent des prix rémunérateurs pour leurs marchandises, et qu'ils soient protégés contre l'entrée de ces marchandises de pacotille qui nous arrivent des pays où le travail ne coûte presque rien. Voilà une doctrine que les membres de la droite ne semblent pas comprendre. Actuellement, les ouvriers des provinces maritimes tiennent des assemblées dans lesquelles ils discutent ces questions, et ils exigent depuis $2 jusqu'à $2.50 par jour pour les manœuvres ordinaires. Quand vous discutez cette question au point de vue de l'ouvrier instruit, et que vous admettez que tous les enfants, garçons comme filles, doivent posséder une certaine éducation, que chaque demeure doit être un séjour heureux, vous bouleversez tous les arguments déduits du système libre-échangiste en vigueur en Angleterre, car là ce système est fondé sur l'ignorance et la pauvreté, une condition que je prie la Providence d'épargner au Canada. Il vous faut envisager cette question en vous plaçant au même point de vue que l'ont fait les hommes d'état américains; quand le peuple intelligent et logique de ce pays, qui, à l'origine, était partisan du libre-échange, s'aperçut qu'il devait adopter une nouvelle politique fiscale pour le continent américain, ses hommes d'état l'appliquèrent aux Etats-Unis, comme nous devrons l'appliquer au Canada, si nous ne voulons pas rendre inutiles les efforts que nous faisons pour assurer le développement de notre pays.

Voilà, en résumé, tout l'historique de la question du libre-échange et de la protection sur ce continent. Les allusions que l'honorable ministre a faites à ce qui existe en Angleterre n'exercent donc aucune influence sur moi. Je lui demande de discuter la question au point de vue de la condition qui existe actuellement en Amérique. Notre régime de vie est bien différent sous ce rapport de tout ce qui existe en Europe. Il nous faut traiter cette question en tenant compte des conditions telles que nous les trouvons; et quand nous voyons une grande nation commerciale comme le peuple américain, un pays qui compte un plus grand nombre d'universités et d'écoles, dans lesquelles on enseigne les auteurs classiques, les mathémathiques, les sciences, que n'importe quel autre pays de l'univers ; quand nous voyons un peuple aussi intelligent adopter en bloc le principe de la protection, ne semble-t-il pas ridicule de la part d'un homme de la force du ministre des Finances, qui ne possède aucune expérience quant à ce qui concerne le libre-échange ou la protection, qui est absolument ignorant au sujet des industries ou de la situation commerciale du Canada, de discuter la question du libre-échange ? Quand il entreprend de le faire, il n'apporte aucun argument, ni élément nouveau de conviction.

Je désire féliciter l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) sur le magnifique discours qu'il a prononcé. Je suis quelque peu superstitieux, ce soir, et je crois qu'il est de bon augure de voir la province de Québec donner la main à la province d'Ontario, pour établir cette nouvelle politique de protection. Quand un homme qui vient d'abandonner le cabinet et qui a fait les plus grands sacrifices que l'on puisse exiger de lui,—si l'on considère comme sacrifice le fait d'abandonner un portefeuille de ministre pour sauvegarder des principes—donner la main au député de Toronto-centre, je crois voir là une magnifique illustration de ce qui devra arriver plus tard, quand les hommes publics de ce pays consentiront à mettre de côté l'esprit de parti chaque fois que l'avenir du Canada sera en jeu. Quant à moi, je ferai toujours passer les intérêts du pays avant ceux du parti, quoi qu'on puisse penser de cette déclaration ; mais le parti conservateur est conduit avec tant de sagesse, et ses traditions sont tellement brillantes qu'il est impossible que je puisse jamais me trouver exposé à faire un pareil sacrifice.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : M. l'Orateur, j'éprouve beaucoup de sympathie pour l'honorable député de Colchester (M. Gourley) qui a gaspillé ce soir son éloquence à essayer d'amoindrir la position de l'Angleterre, de la plus puissante nation de l'univers. Il n'est pas un véritable Canadien celui qui tente de décrier ce pays dont les navires chargés des produits de son industrie visitent toutes les parties du monde, portant avec eux la civilisation partout où ils vont, et tout cela sous l'empire du libre-échange. Il n'est pas juste de comparer l'Angleterre avec les Etats-Unis ; c'est avec n'importe quel autre pays européen qu'il faut établir cette comparaison, et c'est alors que vous constaterez qu l'Angleterre les dépasse tous grâce au libre-échange, tant sous le rapport de la force que de l'industrie. Il est généralement admis aujourd'hui qu'il se fabrique deux fois plus de coton à l'heure actuelle en Angleterre qu'aux Etats-Unis.

M. CLANCY : Voici que l'honorable député est lui-même en frais d'établir une comparaison entre les deux pays.

M. ROSS : Quand j'aurai fini de parler l'honorable député aura son tour. J'éprouve beaucoup de sympathie pour l'honorable député (M. Tarte). Les membres de la gauche n'avaient jamais d'expressions assez insultantes ffl lui adresser quand il siégeait du côté de la droite. Leur haine à son égard ne connaissant point de bornes. Ils ne trouvaient jamais de paroles assez blessantes et assez injurieuses à lui jeter à la figure. Aujourd'hui, ils rengainent toutes les insultes qu'ils

lui ont jetées. Ils sont prêts à lui ouvrir les bras, à le presser sur leur cœur et à l'inviter à se joindre à eux. Mais dans quelle situation va-t-il se trouver s'il accepte cette invitation ? L'honorable député ne consentira jamais, je suppose, à occuper une autre position que celle de chef du parti conservateur dans la province de Québec; et, dans ce cas, il va se trouver à jeter dans l'ombre le député de Jacques-Cartier (M. Monk), car il ne conviendrait pas à mon honorable ami d'occuper une position secondaire. Il devra être leur chef à tous, son activité ne lui permet pas d'en agir autrement; il doit commander ou mourir.

Je crains beaucoup que le discours qu'il a prononcé ce soir ait pour résultat de mettre considérablement en danger sa candidature dans le comté de Midland, Angleterre, car il ne peut y augmenter sa populatrité en cherchant à amoindrir ce grand pays au profit des Etats-Unis. Il nous a dit que nos voisins du sud étaient les plus ardents protectionnistes de l'univers. Or, les Etats-Unis constituent le pays le plus libre-échangiste de l'univers, car il bénéficie du commerce de 80,000,000 d'habitants dans ses propres limites. L'honorable député nous a fait plusieurs citations. Il a remonté jusqu'au duc de Wellington. Il est certain que le duc de Wellington fut un grand général, et nous avons toujours été fiers de ses succès militaires. Mais quand il résolut de se mettre à la tête d'une grand parti politique, en Angleterre, son administration fut un véritable fiasco, il humilia son pays d'origine, l'Irlande.

J'ai lu l'hiver dernier la correspondance du grand homme d'Etat, Daniel O'Connell, et j'y appris à quoi m'en tenir sur la valeur politique du duc de Wellington. Je considère que tout ce que l'on peut citer comme étant de lui ne peut avoir une grande importance dans ce pays. L'honorable député n'a pas assez parlé de Daniel Webster. J'avais l'habitude d'être un admirateur de cet homme d'Etat, mais, comme l'honorable député de Colchester (M. Gourley), il a commis des erreurs dans sa vie. Il y a cinquante ans passés, au cours d'une discours qu'il prononça à Boston, ainsi que dans le Sénat américain, à Washington, le grand Daniel Webster s'opposa à ce que l'on dépensât un sou dans le territoire situé à l'ouest de la rivière Missouri, ce territoire qui est aujourd'hui couvert d'Etats et de villes prospères. Voici ce qu'il disait :

> Que cette partie du pays située à l'ouest du Missouri était une vaste solitude, une région remplie de sauvages et de bêtes féroces, de déserts, de sables mouvants et de tourbillons de sable, de cactus et de chiens de prairie. " A quel usage—s'écriait le grand homme d'Etat, dans le Sénat américain—pouvons-nous espérer employer ces immenses déserts et ces chaines de montagnes qui s'étendent à perte de vue, inabordables et couvertes jusqu'à leur base de neiges éternelles.' ? '

Il est donc évident que le Grand Daniel Webster s'est trompé sous bien des rapports.

M. GOURLEY : Etes-vous bien sûr que ce n'est pas là un extrait d'un discours prononcé par l'honorable Edward Blake au sujet du Nord-Ouest, que vous venez de citer ?

M. ROSS : Vous vous trompez. Permettez-moi maintenant de citer un passage d'un discours prononcé par l'honorable député de Pictou (M. Bell) :

> Le libre-échange est un argument auquel on ne peut répondre. Je suis bien convaincu que du moment que le Canada s'engagera résolument dans la voie du libre-échange, il sera sur le chemin de la prospérité. La raison qui me fait dire que le Canada doit modifier sa politique fiscale et adopter le libre-échange, c'est qu'en agissant ainsi il se délivrera de l'influence sans cesse grandissante des Etats-Unis ; à part cela il ne faut pas oublier que la politique nationale a été un véritable fiasco pour notre pays, si nous devons en croire les chiffres du recensement de 1889.

L'honorable député de Pictou devait être dans un bon moment quand il a prononcé ces paroles, mais cela n'a pas duré longtemps. Il m'a demandé l'autre soir comment je pouvais siéger de ce côté-ci de la Chambre et écouter les discours prononcés par les partisans du gouvernement, discours qui, à mon avis, sentaient un peu trop la protection. A cela je lui ai répondu : où voulez-vous que j'aille? Pas de votre côté, dans tous les cas.

J'espère que le ministre des Finances apportera de nouveaux changements au tarif, ils auront pour résultat d'abaisser les droits actuels. Je crois que nous pouvons administrer les affaires de ce pays avec un tarif beaucoup moins élevé que celui que nous avons actuellement, ce qui serait une bénédiction pour le pays. Mon honorable ami (M. Tarte) a rendu justice au ministre des Finances quand il a dit qu'il comprenait l'économie politique et l'étudiait. Je suis heureux qu'il le fasse, et j'espère qu'il aura l'énergie de résister aux influences que l'on pourra mettre en jeu pour essayer de lui faire élever les droits. J'ai éprouvé beaucoup de plaisir à lire le compte rendu de son entrevue avec une délégation des fabricants. Il a voulu leur faire dire ce qu'ils voulaient et ils ont été incapables de le faire. Ils y auraient consenti en secret, mais non en public. Peu de temps après, une délégation des cultivateurs de ce pays venait protester contre l'élévation dans les droits. Il s'agissait là des gens honnêtes, et je suis heureux que ces citoyens constituent la majorité des électeurs dans ce pays. Je félicite le ministre des Finances d'avoir eu la fermeté de résister à toutes ces influences que l'on a essayé de mettre en jeu pour l'amener à modifier sa politique fiscale, et j'espère, pour le plus grand bien du Canada, que lorsque des changements auront lieu, ils tendront à diminuer les droits au lieu de les augmenter. La position qu'il occupe me rappelle la lutte entre FitzJames et Roderick Dhu :

His back against the wall he bore,
He firmly stood his foot before ;
Come one, come all, this rock shall fly
From its firm base as soon as I.

M. OSLER: Je ne puis que féliciter le gouvernement sur le bon sens dont il fait preuve. Il a pris les mesures nécessaires pour conserver un empire absolu sur la majorité de ses partisans, ce qui s'est passé hier soir l'a mis sur ses gardes, et il a vu à ce qu'aucun des membres de la droite ne prenne la parole qu'en cas d'absolue nécessité. Nous venons d'entendre un magnifique discours en faveur du libre-échange. J'admire l'honorable député qui vient de reprendre son siège, car il a le courage de ses convictions. Il déclare sans hésiter qu'il est partisan du libre-échange et qu'il veut un tarif réduit. Je voudrais que les gens de son calibre seraient plus nombreux du côté de la droite, cela permettrait d'en arriver rapidement à une conclusion.

Il est très consolant de voir un libéral exprimer ouvertement sa pensée. Je félicite l'honorable député. Le gouvernement a fait d'un de ses collègues—je croyais que c'était le dernier partisan du libre-échange du côté de la droite—un sénateur, mais je constate qu'il en reste encore un, et j'espère qu'avant longtemps il sera nommé à une position plus facile et appelé à siéger dans une chambre plus distinguée que celle-ci.

M. ROSS : Je désire demeurer ici pour pouvoir voter dans chaque circonstance contre les membres de l'opposition.

M. OSLER : Il est vraiment encourageant de voir un membre de la droite voter suivant sa conscience. C'est là une exception qui faisait défaut hier soir. J'ai pris la parole pour déclarer que j'approuve entièrement l'amendement proposé. Je l'approuve tellement que même en supposant qu'il eut été soumis par le ministre des Finances et combattu par mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, je lui aurais accordé mon appui. Deux grandes questions occupent en ce momet l'opinion publique, et leur importance est si considérable que toutes les autres tombent dans l'insignifiance si on veut les comparer à celles-là. Je veux parler de la question du transport et de la protection à accorder à nos industries. Elles marchent de pair.

L'honorable M. TARTE : Ecoutez ! écoutez !

M. OSLER : Il nous faut de la protection si nous voulons devenir autre chose qu'un pays agricole. Quel pays agricole s'est jamais fait un nom parmi les nations de l'univers? Pour ma part, je n'en connais pas. A moins d'avoir des fabriques importantes, la fleur de notre jeunesse, les fils les plus intelligents de nos agriculteurs, ceux qui veulent aller dans les villes afin d'y trouver un moyen de développer leur énergie, gagneront les Etats-Unis, si nous manquons de centres industriels.

M. ROSS (Victoria).

L'autre question importante est celle du transport. La protection étant accordée, il s'ensuit nécessairement que nous devons transporter nos marchandises sur les marchés où elles peuvent être vendues. Nous nous préparons à dépenser, et nous dépensons de fait, des sommes considérables pour améliorer nos moyens de transport. L'honorable député qui a proposé cette résolution a probablement oublié que le gouvernement a promis de confier cette question du transport à une commission composée d'hommes habiles qui devront résoudre ce problème sans retard et à la satisfaction générale. Il est vrai qu'avant que ces hommes distingués soient à l'œuvre, le gouvernement désire disposer de deux ou trois questions de moindre importance qui pourraient causer des ennuis à cette commission. Ainsi, il a l'intention, avant que cette commission soit nommée et avant qu'il puisse bénéficier des conseils de ses membres, de donner $3,000,000 à la commission du port de Montréal. C'est là une question de peu d'importance, et la commission n'aura rien à voir dans la manière dont cet argent sera employé. Il est vrai que nos intérêts sont considérablement liés à nos moyens de communication avec le Nord-Ouest. Il y a ce projet de chemin de fer transcanadien amené sur le tapis par le Grand Tronc, qui comprend environ 2,000 à 2,500 milles de voie ferrée et qui devra recevoir du gouvernement une subvention très importante. C'est encore là une de ces bagatelles dont le gouvernement veut disposer avant de demander à ses influents commissaires de lui faire rapport sur la question du transport. Il y a encore le " Canadian Northern ", une affaire de huit ou neuf cent milles de chemin de fer, qui se trouve dans la même position. Ce n'est qu'une fois que ces questions peu importantes auront été réglées que le gouvernement se propose de mettre sa commission à l'œuvre.

Je crois que le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) doit avoir oublié que le gouvernement se propose d'adopter des mesures efficaces pour résoudre ce problème du transport—une fois que ces bagatelles seront réglées. Toutefois, je désire répéter que j'appuie entièrement la résolution proposée, étant persuadé qu'elle est dans l'intérêt du Canada, et que sans l'adoption d'une telle politique notre pays ne pourra jamais atteindre le rang auquel il a droit par sa position, sa richesse et ses ressources naturelles.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on aille aux avis, je désire dire quelques mots, mais la Chambre peut être certaine que je ne la retiendrai que quelques minutes. La résolution de l'honorable député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) quoique plus laborée dans la forme, est au fond la même que celle que j'ai présentée durant cette session et que les deux résolutions que j'ai eu l'honneur de présenter au cours des sessions de 1902 et de 1901.

L'honorable député de Sainte-Marie a appuyé sa résolution par un discours très habile et très complet, qui contient au moins deux enseignements précieux pour la Chambre et pour le pays. Il a d'abord démontré que les intérêts agricoles de ce pays sont plus importants que ceux de tout autre industrie, et en deuxième lieu il nous a fait voir l'influence sur l'industrie agricole de l'Angleterre, de la politique de libre-échange qui est en vigueur dans ce pays depuis cinquante ans. Il a démontré ou aurait pu démontrer que le libre échange serait encore beaucoup plus fatal à l'agriculture canadienne qu'à l'agriculture anglaise. Car, bien que l'Angleterre soit surtout un pays industriel, elle possédait de grandes ressources agricoles qui, autrefois et dans d'autres conditions, ont été tellement développées qu'elles avaient presqu'autant d'importance que les intérêts industriels.

L'honorable député aurait pu démontrer, comme je l'ai dit, que si le libre-échange a ruiné l'agriculture en Angleterre, il serait encore beaucoup plus funeste au Canada. Nous sommes les rivaux des Etats-Unis pour la vente des produits agricoles en Europe. Il en sera toujours ainsi. Il est possible qu'avec le temps les Etats-Unis trouvent chez eux un marché de plus en plus considérable pour l'écoulement de leurs produits agricoles, mais il leur faudra toujours compter sur l'Europe. Notre rivalité avec les Etats-Unis se poursuit dans des conditions assez singulières. Non seulement les industries manufacturières sont syndiquées et régies par de puissantes organisations, mais l'industrie agricole, ou du moins la production de l'industrie agricole, est aussi entre les mains de puissantes combinaisons de trusts gigantesques qui fixent les prix, non seulement aux Etats-Unis mais sur tous les marchés du monde. Voyons ce qui se passe aujourd'hui dans les fers. Les Etats-Unis avec son énorme production de fer et d'acier, et par l'entremise de ses trusts, contrôle même le rendement des usines allemandes destiné à l'exploitation, et de cette manière nos voisins fixent le prix du fer et de l'acier dans le monde entier.

Si ce libre-échange a été fatal à l'industrie agricole en Angleterre, l'honorable député de Sainte-Marie n'est certainement pas allé trop loin en disant que ce régime fiscal aurait les mêmes résultats pour l'agriculture au Canada. Examinons un instant ce qui aurait lieu si nous abolissions le tarif et si les produits agricoles des Etats-Unis étaient admis ici aux mêmes conditions qu'en Angleterre. Peut-on douter un instant que les grandes combinaisons des Etats-Unis n'amèneraient pas aussitôt un état de choses qui mettraient nos cultivateurs dans l'impossibilité de lutter dans des conditions avantageuses ? Sur ce point, du moins, l'honorable député de Sainte-Marie, par son discours soigneusement préparé et fortement étudié, aura grandement contribué à faire comprendre à notre population la nécessité de la protection, non seulement pour nos industries manufacturières, mais aussi pour notre agriculture.

Il nous a aussi fait voir les résultats de la protection sur les industries des Etats-Unis. Il a établi que dans plusieurs genres d'industries, les Américains ont, non seulement égalé, mais ont même surpassé les Anglais. En réponse à l'honorable député de Victoria, N.-E., (M. Ross), je ferai remarquer que cette même question prend tous les jours une importance plus grande dans la mère-patrie. La situation devient de jour en jour plus difficile et donne plus d'actualité à la question de savoir si l'Angleterre persistera dans sa politique de libre-échange, ou si elle en cherchera pas à endiguer le torrent de la concurrence en donnant une certaine mesure de protection à ses industries.

Cette politique que l'honorable député de Sainte-Marie prêche ce soir, et que nous avons toujours défendue, je l'appelle une politique nationale pour la défense des intérêts commerciaux du Canada. Voilà en quoi consiste notre politque. On se rappelle qu'il y a une cinquantaine d'années, quand fut inauguré en Angleterre le mouvement en faveur des enrôlements volontaires, on avait pris pour devise " Défense et non défi." La même chose a lieu aujourd'hui au Canada, au point de vue commercial. Nous nous trouvons en présence de tarifs élevés, de forts droits protecteurs imposés par tous les pays et il s'agit de savoir si nous allons adopter la politique si bien exposée dans la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie. Devons-nous rester isolés en ouvrant nos marchés à la concurrence étrangère au grand détriment de nos propres industries ? A l'exception de l'Angleterre, il n'y a pas une nation au monde dans la position du Canada.

Il me semble, M. l'Orateur, que le gouvernement aurait dû faire une déclaration quelconque ce soir. Il est vrai que le ministre des Finances a annoncé sa politique fiscale, il y a déjà quelque temps, et s'il m'est permis de la rappeler ici, elle se résume à ceci : nos industries sont si prospères, nos entrepôts sont si remplis, que le besoin de reviser le tarif ne se fait nullement sentir. Je crois, cependant, que certains événements qui se sont produits au cours de ces derniers mois sont de nature à diminuer un peu la listes étrangers d'engager leur argent dans le temps. L'honorable ministre à prétendu alors que l'incertitude de la politique fiscale du gouvernement n'empêche pas les capitalistes étrangers d'engager leur argent dans des entreprises canadiennes. Je ne sais pas s'il en est aussi sûr aujourd'hui, et je crois même que s'il voulait tout dire, il serait obligé d'admettre que certaines promesses ont été exigées, si elles n'ont pas été données, avant d'engager de nouveaux capitaux dans certaines grandes entreprises canadiennes que nous désirons tous voir réussir.

Examinons, maintenant, la résolution de l'honorable député de Sainte-Marie. Voici ce qu'elle dit :

Le gouvernement est tenu, impérieusement, de reviser et remanier sans délai inutile le tarif actuel de façon à ne laisser aucun doute sur la détermination du peuple canadien d'adopter et de maintenir, tant qu'il sera avantageux de le faire, une politique fiscale ferme et suffisamment protectrice de ses industries nationales.

Voilà, à mon sens, une proposition bien claire. Le ministre des Finances peut prétendre qu'elle est trop vague, et peut être demandera-t-il à ses partisans de la rejeter sous prétexte qu'elle n'est pas assez précise, qu'elle est inopportune, ou pour quelque autre raison.

Mais je défie qui que ce soit du côté ministériel de se lever à sa place pour contester victorieusement l'utilité pour le Canada d'une politique fiscale ferme et définie dans le sens indiqué par la résolution. Dans tous les cas, personne du côté de la droite n'a osé entreprendre cette tâche ce soir, si on laisse de côté les déclarations quelque peu vagues de l'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross), dont nous admirons tous, j'en suis sûr, le courage, la sincérité et les profondes convictions. Mais l'honorable ministre des Finances et ses collègues se trompent s'ils s'imaginent renforcer leur position en gardant le silence et en refusant de discuter ces questions. Tôt ou tard, ils seront bien obligés de répondre; un temps viendra où il ne pourront plus rester muets à leurs sièges. Ce temps n'est peut-être pas éloigné. Quelles sont les raisons et les arguments que donne mon honorable ami dans sa résolution ?

Afin d'assurer la stabilité et le progrès plus complet des industries existantes comme aussi d'en créer de nouvelles qui n'attendent pour se développer que le concours d'une saine politique;
D'inspirer plus de confiance aux capitalistes canadiens, anglais et étrangers qui cherchent à faire des placements dans notre pays.

Je demande à nos honorables adversaires si nous ne voyons pas aujourd'hui dans la condition où se trouvent certaines industries les meilleures raisons possibles pour que l'honorable député de Sainte-Marie propose cette résolution et pour que nous l'appuyions.

La résolution dit encore :

De procurer à nos cultivateurs et à ceux que nous invitons à venir partager avec nous les bienfaits de nos institutions et la richesse que la Providence nous a donnée tout l'avantage d'un marché intérieur prospère.

Mon honorable ami a étayé cette partie de son discours sur des arguments si solides que je n'ai pas à y revenir. Nos cultivateurs s'en trouveraient-ils mieux ou plus mal si nous abolissions les droits et si les grandes industries établies au Canada et qui s'y établiront plus tard s'en allaient aux Etats-Unis ? Cela serait-il un bien ou un mal pour le Canada ?

M. BORDEN (Halifax).

Les articles dont nos cultivateurs et nos ouvriers ont besoin peuvent être fabriqués au Canada et y a-t-il un homme dans son bon sens qui osera prétendre qu'il ne vaut pas mieux que nous ayons nos grandes villes, nos centres manufacturiers, et de fabriquer nous-mêmes ces articles avec nos propres ouvriers et nos propres capitaux ?

Or c'est absolument ce que demande l'honorable député de Sainte-Marie par sa résolution appuyée sur les arguments que je viens de donner. Il déclare qu'il est préférable pour les cultivateurs d'avoir des centres industriels dans leur propre pays, parce que cela leur assure un marché intérieur avantageux. Il donne encore une autre raison :

De se rendre aux légitimes demandes des classes laborieuses désireuses de voir leur travail récompensé par des salaires raisonnables et permanents et par le confort de leurs familles.

Cet argument n'est pas nouveau, et je l'ai moi-même invoqué dans cette Chambre au cours des sessions précédentes, en faisant remarquer que les conditions de l'existence pour la classe ouvrière au Canada n'étaient pas les mêmes que dans beaucoup de pays dont les produits viennent en concurrence avec les nôtres.

Nous savons que, sur le continent européen, et dans certains états de la république voisine, la classe ouvrière ne vit ni dans les mêmes conditions, ni sur le même pied, que la classe correspondante du Canada. Nous ne pouvons nous attendre à ce que les industries manufacturières se maintiennent à moins d'être protégées par un tarif, qui est tout autant à l'avantage des ouvriers employés dans ces fabriques et ces industries qu'à l'avantage des capitalistes dont les fonds sont engagés dans ces industries.

D'empêcher l'avilissement des cours dû à l'envahissement de nos marchés par les produits de l'industrie étrangère, des trusts étrangers, de l'agriculture étrangère et des pays à main-d'œuvre peu rétribuée.

C'est là une application de l'idée si souvent émise en cette Chambre, que, si nous pouvons au Canada, réglementer les trusts par législation directe (et la présente administration a cherché à le faire), cette législation ne peut avoir d'effet sur les coalitions industrielles étrangères qu'en autant que nous avons un tarif suffisamment protecteur. Car une fois la barrière du tarif renversée, rien n'empêche le trust de faire au Canada exactement ce qu'il fait aux Etats-Unis, ou dans tout autre pays. Vous ne pouvez vous protéger efficacement contre l'influence des trusts étrangers qu'en protégeant convenablement vos industries nationales ; et à moins que vous ne preniez des mesures à cet effet, les industries de ce pays, et—ce qui est plus grave encore—les consommateurs de ce pays, se trouveront à la merci de ces coalitions industrielles. Or, les résultats de leur action sont bien connus et

ont été signalés maintes et maintes fois par les économistes des Etats-Unis.

Mon honorable ami continue :

De déterminer l'exploitation et le développement plus rapide de nos vastes ressources.

Je n m'attarderai pas à discuter ce point. Voici le dernier motif :

De favoriser l'établissement de relations commerciales plus étroites entre les diverses provinces du Canada, ainsi qu'entre le Canada et la métropole.

Puis, en vue de cela, et particulièrement en vue de cela, mon honorable ami a terminé sa résolution en ces termes :

Et aussi d'adopter une politique vigoureuse des transports, de manière à assurer à nos marchandises et à nos produits de toutes sortes un accès facile, rapide et peu coûteux aux marchés intérieurs ainsi qu'à ceux des nations étrangères en relations commerciales avec nous.

Nous sommes, sous ce rapport, au Canada, dans des conditions particulières. La partie de notre pays qui est le plus densément peuplée forme ce que l'on pourrait appeler une lisière assez étroite bordant les Etats-Unis sur un parcours de 4,000 milles. Il en résulte que les marchands et les manufacturiers de ce pays se cherchent constamment des débouchés au Canada ; et que d'autre part, il est très difficile d'établir entre la population de l'est et celle de l'ouest du Canada ces rapports étroits qu'il serait si nécessaire d'établir, si nous voulons devenir une forte et grande nation. Mon honorable ami fait voir qu'en vue de stimuler les échanges entre les diverses provinces du Canada, ainsi qu'entre le Canada et la métropole, il ne suffit pas que nous ayons un tarif suffisamment et fermement protecteur de nos industries nationales. Il faut encore que nous ayons ces moyens de transport qui non seulement nous mettront à même à expédier nos produits sur le marché principal de l'Europe, mais nous assureront les avantages du marché domestique en permettant, dans des conditions faciles et économiques, l'échange des articles manufacturés de l'est contre les produits agricoles de l'ouest. C'est là le but de la résolution de mon honorable ami, si je la comprends bien ; et je ne pense pas qu'il y ait en cette Chambre ou dans le Canada d'homme réfléchi qui n'en approuve entièrement l'esprit, bien qu'il puisse s'en trouver, ce soir, pour voter à son encontre. Je dis, M. l'Orateur, qu'il est nécessaire que cette partie, surtout, de la résolution soit mise en pratique.

En vue de nous assurer de ces moyens de transport dont mon honorable ami nous signale dans sa résolution l'utilité et la nécessité, il est indispensable que le ministère soumette à la Chambre quelque plan à cet effet, large, mûri, complet. Ce sera mieux que de présenter tantôt une demande de crédit, tantôt une demande de charte, sans plan suivi, bout par bout ; sans dire à la Chambre, lorsque la charte est votée, si la compagnie à laquelle cette charte est accordée devra, ou ne devra pas, recevoir un susbside pour 600 milles de chemin de fer ; sans lui dire si le plan du gouvernement comprend, ou ne comprend pas, des subventions pour le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique ; sans lui dire en quoi consiste le système de communication projeté par le gouvernement depuis Port-William ou Port-Arthur jusqu'à la côte de l'Atlantique. Il peut être très commode pour ce gouvernement de se présenter à la Chambre et de dire qu'il s'agit simplement de 600 milles de chemin de fer ; que c'est une entreprise distincte et dont il faut s'occuper séparément. Au point de vue des promoteurs de l'entreprise, la chose peut être parfaite ; mais je nie catégoriquement qu'au point de vue des intérêts du pays en matière de transports, l'affaire puissse être traitée par elle-même. Il vous faut avoir une politique générale des transports pour ce pays, et l'administration devrait faire de deux choses l'une : ou bien elle devrait tenir closes les portes du Trésor jusqu'à ce qu'elle soit en mesure d'annoncer cette politique au pays ; ou bien elle devrait nous faire connaître en quoi consiste cette politique quand nous sommes appelés à nous occuper de ces matières pendant la session. Je dis donc qu'il sied mal aux membres du cabinet de s'abstenir de prendre part au débat lorsque des affaires de cette importance sont discutées avec habijeter pas leur vote des motions à l'encontre rester tranquilles à leurs sièges se contentant de demander à leurs partisans de rejeter de leur vote des motions à l'encontre desquelles ils n'ont aucune bonne raison à alléguer. Nous avons entendu discours sur discours à l'appui des opinions si habilement énoncées dans la résolution de mon honorable ami ; mais il n'est pas un seul des ministres qui aient daigné ouvrir la bouche et dire un mot sur cette question des communications. Il n'est pas de membres de la députation, il n'est pas d'esprit réfléchi en ce pays, qui ne sache qu'à l'heure actuelle aucune question n'occupe l'attention publique plus que cette politique des transports prêchée par mon honorable ami, ce soir, devant des ministres muets. Lorsque je pris la parole, je ne me proposais pas de parler aussi longuement. Je ne m'étais pas figuré qu'il serait nécessaire que je prisse part à cette discussion, ayant eu l'occasion, au début de la session de faire connaître mes vues assez au long. Mais considérant que pas un seul ministre n'avait jugé à propos de parler sur cette question très importante, j'ai cru qu'il était de mon devoir de ne pas voter en silence, mais de dire ce que je viens de dire à l'appui de la résolution présentée si habilement par mon honorable ami. Pour ma part, c'est avec un extrême plaisir que je voterai en faveur de la résolution.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, je commencerai par répondre aux observations faites en dernier lieu par mon honorable ami le chef de l'opposition, sur la question des transports. Rien n'est plus facile en ces matières que de se payer de phrases creuses et de négliger le fond de la question. L'honorable député peut fort bien, à propos de ce grand problème des communications, demander qu'on lui formule une politique large et générale ; mais pour les hommes d'affaires du pays, ces mots sonores ne veulent rien dire. Tandis que ces honorable députés se contentent de parler des transports, le gouvernement, lui, agit en la matière ; et nous nous proposons de continuer à agir, en dépit de l'opinion émise par mon honorable ami que nous ne devrions pas nous occuper de la question pièce par pièce avant d'avoir soumis l'exposé général de notre politique des transports.

Nous nous proposons de continuer à nous occuper de la question, pièce par pièce, si cela est expédient, si par là nous aidons au développement du pays. S'il est nécessaire en vue d'ouvrir l'Ouest de construire 600 milles de chemin de fer, nous sommes prêts à nous occuper de la question des communications en cette manière pratique, en vue de satisfaire aux besoins de ce territoire neuf et important. S'il est nécessaire de venir en aide au port de Montréal, le principal du Canada, nous demandons un crédit qui mettra les commissaires en mesure de faire ce qui est exigé. N'est-ce pas là travailler au développement de notre système de communications ? Laissons parler ces messieurs. Quant à nous, dès que le besoin se fait sentir, que ce soit dans l'ouest, à Montréal, ou dans les provinces maritimes, nous cherchons à y satisfaire jour par jour. Nous travaillons au développement des moyens de communication, tandis que certains de ces honorables députés se contentent d'en parler. Je ne voudrais pas que mon honorable ami de la division Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) pensât que c'est par manque d'égards que nous avons négligé de le suivre jusqu'au bout de son discours un peu long de ce soir. Pour des raisons que nous jugeons bonnes, et à quelques-unes desquelles je toucherai, nous n'avons pas pensé qu'il était expédient de le faire. Le discours de mon honorable ami, bourré de faits, était dans une mesure, ce que je pourrais appeler une dissertation philosophique sur la question du libre-échange et de la protection. Ce n'était pas tant une discussion du libre-échange et de la protection au Canada qu'une discussion du libre-échange et de la protection en Angleterre ; et on admettra que pour le moment cette question ne regarde guère le parlement canadien. Mon honorable ami a paru se féliciter de ce que l'idée de protection gagnait beaucoup de terrain en Grande-Bretagne. A mon avis, il s'est montré un peu trop pressé. A-t-il donc oublié qu'il y a quelques jours à peine lorsque la question des droits sur les céréales a été soulevée dans le parlement anglais, vingt-huit députés seulement votèrent en faveur de l'imposition de ces droits ? Mon honorable ami trouvera difficilement là une justification de son opinion que l'Angleterre renonce au libre-échange. Et même la politique plus modérée et plus large de M. Chamberlain, que nous voyons d'un bon œil parce qu'elle s'inspire de la politique du Canada....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est reconnu aujourd'hui en Angleterre que la politique préconisée par M. Chamberlain est le résultat de la politique que nous avons adoptée au Canada ; ce que M. Chamberlain veut faire est précisément ce que nous faisons au Canada depuis sept ans. Mais même cette politique plus modérée et plus large de M. Chamberlain n'est pas très bien vue pour le moment. Je sympathise avec cet homme d'Etat ; je souhaite qu'il marche de l'avant et que son idée fasse du chemin. Mais rien ne nous justifie de dire aujourd'hui que l'Angleterre acceptée l'idée de M. Chaplin en vue de l'imposition de droits sur les céréales ou même la conception plus vaste de M. Chamberlain. Celui-ci aura une lutte sérieuse à faire avant d'atteindre le but. Nos sympathies lui sont acquises ; mais en même temps ne perdons pas de vue qu'on lui fait une vigoureuse opposition et qu'il n'est pas près de remporter la victoire. Dès lors, pourquoi perdre le temps à des discussions philosophiques ? Le chef de l'opposition a parlé de ce qui se produirait si nous renversions la barrière du tarif. Qui donc propose de renverser la barrière du tarif ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Victoria (l'honorable M. Ross).

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Victoria ne propose rien de tel. Il a lui-même fait partie d'un ministère qui avait un tarif. Le libre-échange n'a pas été en vigueur au Canada depuis la confédération. Il n'est pas en vigueur au Canada aujourd'hui. Il n'y a aucune probabilité que le libre-échange soit adopté ici dans le cours de l'existence d'aucun des membres de cette assemblée.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, pourquoi parler de la question abstraite du libre-échange et de la protection ?

M. OSLER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami de Toronto (M. Osler) m'interrompt ? Diffère-t-il d'opinion avec moi sur ce point ? Mon affirmation n'est-elle pas exacte ?

M. OSLER : J'admirais l'enthousiasme avec lequel vos partisans accueillirent votre déclaration que nous n'aurions pas le libre-échange au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la connaissance de mon honorable ami, quelqu'un prétend-il que probablement nous aurons le libre-échange au Canada dans un avenir rapproché

M. OSLER : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui est-il ? Mon honorable ami sait bien que depuis l'établissement de la Confédération, nous avons toujours eu un tarif et que ce tarif impliquait une certaine somme de protection. Il en a toujours été ainsi ; il en est ainsi maintenant ; et il est probable qu'il continuera longtemps d'en être ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. R. L. BORDEN : Nie-t-il qu'en 1894 son chef ait à maintes reprises déclaré dans l'Ouest que la politique du parti libéral était le libre-échange comme il existe en Angleterre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député sait fort bien que l'expression libre-échange, comme on l'emploie dans ces débats——

M. R. L. BORDEN : Le libre-échange comme il existe en Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il sait fort bien que dans nos débats le terme " libre-échange " a une signification qu'aucun honorable député ne voudrait lui donner dans la pratique.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas libre-échangistes dans ce sens.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : La Confédération du Canada dans son ensemble a eu d'une manière générale ce que quelques-uns ont appelé une politique de libre-échange. Nous avons eu le libre-échange, diront peut-être quelques-uns, dans les provinces maritimes avant la Confédération ; pourtant, nous avions un tarif de 15 pour cent. Sir John Macdonald était censé être, dans une certaine mesure, libre-échangiste ; mais il avait un tarif de 15 à 17½ pour cent. Il est absurde de parler de libre-échange et de protection dans l'abstrait lorsqu'on a devant soi l'histoire de la politique fiscale de notre pays. Il y a toujours eu, en effet, un tarif assez élevé, et il continuera d'en être ainsi longtemps encore. Je ne connais personne qui ait prêché le libre-échange dans le sens où l'on emploie le terme en cette Chambre, à moins que ce ne soit mon honorable ami de Pictou (M. Bell), dont les paroles ont été rapportées ce soir. Je ne me propose pas de faire allusion à cet incident ; mais je ne connais personne dans toute la Nouvelle-Ecosse qui pourrait être appelé libre-échangiste radical, à moins que le discours de mon honorable ami (M. Bell) ne puisse être regardé comme l'expression de son opinion sur la question.

M. CLANCY : Quelle est la politique de l'honorable ministre? Est-ce le libre-échange ou la protection?

Le MINISTRE DES FINANCES : La politique de l'honorable ministre est de maintenir le tarif actuel pour le moment.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : La politique du gouvernement s'y trouve énoncée ligne par ligne, chiffre par chiffre, dans le plus grand détail ; et aucun des membres de la gauche ne s'est jamais aventuré à coucher sur le papier une seule indication au sujet de la politique fiscale de son parti. La gauche se complaît dans des assertions vagues, générales, mais elle se donne bien garde d'indiquer le taux du droit à imposer sur un seul article en particulier. Le pays sait que c'est là ce qu'elle a fait.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais on se demande quelle est la raison d'être de cette résolution ce soir. Il n'y a pas très longtemps encore, les relations de la gauche et du député de Sainte-Marie, sur cette question comme sur d'autres, n'étaient pas aussi agréables qu'elles le sont aujourd'hui, et à cette époque on appelait l'honorable député (M. Tarte) le Maître de l'administration.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES: J'espère que mes honorables amis de la gauche ne se considèreront pas insultés si je leur dis que le député de Sainte-Marie est devenu le Maître de l'opposition.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous eûmes un grand débat sur cette matière, et toutes ces grandes questions furent soumises à la Chambre il y a quelques semaines. Le chef de l'opposition, après avoir dûment consulté ses amis et partisans, je n'en doute pas, fit connaître sa politique. Il prépara une résolution, qu'il présenta en amendement à l'exposé budgétaire. C'était la poli-

tique de l'opposition alors. Mais le député de Sainte-Marie arrive sur les entrefaites et dit : Vous vous trompez du tout au tout ; vous ne savez comment vous y prendre pour formuler une politique pour l'opposition. vous vous servez de mots et d'expressions qui ne seront pas goûtés par le peuple, et vous ne pouvez triompher avec une politique comme celle-là. Je m'en vais vous indiquer un grand moyen.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Le député de Sainte-Marie leur dit : Vous pouvez bien présenter votre motion et parler de ces choses, mais plus tard je soumettrai ma motion et je vous enseignerai ce que c'est que la vraie politique conservatrice. Le député de Sainte-Marie présente donc sa motion ; l'opposition l'accepte humblement, et le leader de la gauche emboîte le pas derrière l'auteur de cette résolution.

M. COCHRANE : Pas mal imaginé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de mériter l'approbation de mon ami toujours aimable le député de Northumberland-est (M. Cochrane). Quoique la discussion ait eu un caractère surtout théorique, j'admets qu'elle renfermait certaines considérations plus originales propres à engager les membres de la droite à prendre part au débat.

Par exemple, l'honorable député de Sainte-Marie fit observer que nous avons un excédent de $13,000,000, et il en conclut que c'était un bon moment de remanier le tarif. Je n'ai jamais entendu dire, dans aucun pays où une économie politique quelconque est enseignée, que lorsque vous avez un excédent considérable, c'est le moment d'augmenter les impôts. Si l'honorable député avait dit : Vous avez un excédent considérable, donc, vous devez réduire les impôts, il y aurait eu quelque fond à son argumentation. Il est vrai qu'à cet argument nous aurions pu répondre que les droits ne sont pas lourds. La gauche, du reste, ne prétend pas qu'ils soient lourds ; au contraire, elle voudrait les élever. Nous aurions donc répondu que les droits ne sont pas lourds et que le peuple ne se plaint pas qu'ils le soient. Et puisque sous l'empire de ce tarif nous obtenons un revenu considérable, il sera de bonne politique d'appliquer cet excédent en paiements à compte du capital, évitant ainsi de nous endetter.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais il y aurait là matière à discussion. Si l'honorable député était venu se plaindre qu'en une période de forts excédents, nous ne réduisions pas les taxes, il y aurait eu quelque semblant de raison à sa critique. Mais son raisonnement ne tient pas debout lorsqu'il dit : Parce que vous avez un excédent considérable et plus de revenus qu'il ne vous en faut, alors il vous faut augmenter les impôts, faire payer davantage au peuple.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami dira peut-être : Vous ne feriez pas payer davantage au peuple en élevant les droits, parce que l'effet de cette élévation serait de réduire le chiffre des importations. C'est là, semble-t-il, un argument de théoricien.

M. BROCK : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami qui a appuyé la motion dit : écoutez ! écoutez ! Il a, sans doute, oublié que le député de Sainte-Marie, dans la suite de son discours, s'efforça de démontrer qu'une augmentation des droits n'aurait pas pour effet de réduire les importations ; et il développa ce point assez au long. Or, M. l'Orateur, si vous réduisez les importations de marchandises du dehors, d'autre part vous fabriquez ces mêmes marchandises à plus haut prix dans le pays, et par conséquent vous ne diminuez réellement pas les impôts. Vous diminuez les recettes du fisc ; mais vous prélevez autant ou plus d'impôts sur le peuple. Seulement, au lieu de prélever ces taxes au profit du Trésor, vous en versez le montant dans la caisse des manufacturiers. J'ai été stupéfié par les tableaux de ruine noire que les députés de la gauche nous ont présentés ce soir. La seule consolation que nous ayons, c'est que personne probablement ne les prendra très au sérieux. Si les discours prononcés par ces messieurs de l'opposition en cette Chambre, ce soir, devaient être envoyés à l'étranger et pris au sérieux, ils auraient l'effet le plus désastreux sur le crédit, la réputation et les industries du pays. Il existe dans le public une impression, fondée sur les faits, que notre pays est assez prospère dans le moment. Nous en avons la preuve non seulement au pays même, mais dans tout l'univers, dans les grands journaux du monde civilisé, où vous trouverez des articles parlant du grand progrès, de la richesse et de la prospérité du Canada. N'est-ce pas le cas ? Ne savons-nous pas que c'est le cas ? Cependant, les honorable députés de la gauche soutiennent, ce soir, qu'il n'en est pas ainsi, que ce pays n'est pas prospère.

M. BROCK : L'honorable ministre voudra-il nous dire qui a soutenu cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami de Toronto-centre l'a dit.

M. BROCK : Je le nie absolument, et je m'en rapporte au compte rendu des Débats. J'ai dit que certaines industries en ce pays n'étaient pas prospères.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les industries dont mon honorable ami a parlé étaient des spéculations de bourse.

M. BROCK : Je n'ai pas parlé de spéculations de bourse du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les observations de mon honorable ami sur le sujet peuvent être prises avec le même sérieux que l'observation qu'il fit dans une autre circonstance, lorsqu'il soutint que la politique du gouvernement canadien était responsable de l'affaissement des valeurs aux Etats-Unis. Mon digne ami de Toronto-centre avait une histoire lamentable à nous conter à propos de machines inactives dans les fabriques, d'hommes incapables d'obtenir de l'emploi. Nous ne prenons pas cette affirmation très au sérieux ; car nous avons la circulaire des marchands et des manufacturiers de la ville de Toronto disant qu'ils ne peuvent trouver assez d'hommes pour exécuter le travail.

M. BROCK : Précisément les mots dont je me suis servi ce soir : que nous avons des machines inactives, parce que nous ne pouvions trouver assez d'hommes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au milieu de cette désolation que la gauche nous a mise sous les yeux, ce soir, l'honorable député, un ancien et respecté négociant, engagé dans de vastes entreprises et intéressé dans la fabrication, avoue que les industries canadiennes, règle générale, et particulièrement dans la ville de Toronto, sont tellement prospères que l'offre de main-d'œuvre ne suffit pas à la demande. Puis, on nous dit que ce mouvement est dans l'intérêt des cultivateurs. Il y a nombre d'années, lorsque les accidents de chemins de fer étaient nombreux, on disait en badinant qu'il faudrait mettre un directeur de la compagnie anglaise sur le chasse-pierres afin de parer à tous ces accidents. La gauche voudrait, ce soir, mettre le cultivateur en avant, où, nous dit-elle, il aura tous les avantages; je pense qu'il est destiné plutôt à y recevoir tous les coups. Comment se fait-il que nous ayons si peu de demandes de la part des cultivateurs de ce pays en faveur d'une augmentation de tarif ?

M. JOHNSTON (Cardwell) : N'avez-vous pas eu une députation des cultivateurs de betteraves à sucre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; c'est l'industrie que mon honorable ami de Halton (M. Henderson) désire ruiner en réduisant les droits sur le sucre allemand. La députation dans l'intérêt de l'industrie betteravière n'était pas particulièrement une députation de cultivateurs, bien qu'il s'y trouvât des cultivateurs. L'industrie betteravière est une industrie de fabrication.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Cette députation n'était-elle pas composée surtout de cultivateurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est très probable ; et c'est ce qui rend mon honorable ami d'Halton encore plus blâmable de vouloir les traiter si durement. Mais nous avons eu une autre députation représentant une organisation de cultivateurs. Je ne sais trop de combien de personnes elle se composait ; mais elle prétendait être provinciale dans son organisation.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Elle comprenait quatre personnes.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai vu des députations de quatre personnes qui représentaient des corps très importants. Mon honorable ami à lui seul représente beaucoup de personnes. Nous avons reçu une députation de cultivateurs qui nous a priés de ne pas augmenter la protection accordée aux manufacturiers. Puis, il y a l'ouvrier : comme ces messieurs de la gauche se préoccupent du sort de l'ouvrier ! Et pourtant, il n'y a jamais eu de période dans l'histoire du Canada où les ouvriers ont eu autant d'occasions de gagner et ont reçu des salaires aussi élevés. Nos honorables amis pensent-ils qu'ils vont pouvoir tromper les classes ouvrières du Canada à un moment où elles sont plus prospères qu'elles n'ont jamais été ? Nous avons également reçu une députation d'une organisation ouvrière. Je n'étais pas présent dans la circonstance, mais on m'informe que cette députation, parlant au nom des ouvriers, pria le gouvernement de ne pas augmenter le tarif, étant persuadée qu'une telle mesure ne serait pas dans l'intérêt des classes ouvrières.

Les cultivateurs ! Mais, M. l'Orateur, ils se libèrent des hypothèques qui grèvent leurs biens. J'en causais justement, l'autre soir, avec un membre respecté de cette Chambre, venant de la province d'Ontario. Il me disait qu'à sa connaissance des cultivateurs qui, il y a peu d'années, étaient contraints d'emprunter, aujourd'hui, non seulement dégrèvent leurs propriétés, mais ont des économies dont ils cherchent à faire le placement. Il n'y a jamais eu d'époque dans l'histoire de notre pays où les cultivateurs ont été aussi prospères, aussi à l'aise, aussi bien pourvus qu'ils le sont en ce moment. Permettez-moi d'ajouter ceci : Quoique de grands changements aient été faits dans le tarif par le parti libéral, quoique des centaines d'item importants aient subi des réductions, il se trouve que les droits sur les produits agricoles, sauf trois ou quatre exceptions n'ont pas été changés ; ils sont les mêmes qu'ils étaient du temps de la politique nationale. Le seule différence, c'est qu'au temps de la politique nationale les cultivateurs n'étaient pas aussi prospères qu'ils le sont aujourd'hui sous une administration libérale. C'est là l'heureuse situation des cultivateurs. Pour ce qui est du capital, mon ami le chef de l'opposition parle de l'incertitude qui empêche les placements de capitaux de se faire.

Mon honorable ami ne peut pas être sérieux. Ignore-t-il donc que, pendant les sept années de l'administration libérale, la Gazet-

te du Canada et les gazettes provinciales ont littéralement débordé d'annonces de nouvelles compagnies et de projets de toute sorte pour engager les capitalistes à placer leurs fonds au Canada. Je crois pouvoir dire que, pendant les sept années de l'administration libérale, il y a eu plus de capitaux engagés dans l'industrie manufacturière au Canada que pendant toute la période de quatorze ans qu'on pourrait nous citer dans l'histoire du pays. Je ne parle pas ici de choses qu'on peut ignorer. On n'a qu'à lire les journaux pour constater qu'il y a eu, dans le pays, un énorme développement de l'industrie. Soit que vous vous adressiez à l'artisan, au fabricant, au cultivateur, à l'homme d'affaires, partout ces indices d'industrie et de prospérité sont évidents. Cette prospérité ne saurait s'appliquer, bien entendu, à chaque individu, parce que, même dans les temps les plus prospères, il est toujours certaines classes d'individus qui ne réussissent pas aussi bien que nous le voudrions. Mais, parlant du pays en général, on peut certainement assurer que le Canada n'avait jamais encore été aussi prospère qu'il l'a été durant les sept années de l'administration de sir Wilfrid Laurier.

M. HENRI BOURASSA : M. l'Orateur, j'admets volontiers qu'il est très osé de ma part d'entreprendre d'adresser la parole à une heure aussi tardive, et que c'est mettre la patience de mes collègues à une rude épreuve. Mais je me vois forcé de présenter quelques observations, en réponse d'abord à une partie du discours de l'honorable député de Sainte-Marie de Montréal, et, en second lieu, comme suite à une remarque qui a été faite ce soir par l'honorable ministre des Finances. Le discours qui m'a le plus vivement intéressé, dans tout ce long débat, est peut-être celui de l'honorable député de Pictou (M. Bell). Je ne parle pas de celui qui a été cité par l'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross), mais de celui même qui a été prononcé ce soir. Dans ce discours, il a dit que la situation actuelle du Canada était telle que nous pouvions considérer comme admis que le principe de la protection formait la base de notre politique fiscale. Si l'on admet cela, il s'ensuit que l'amendement présenté par l'honorable député de Sainte-Marie est complètement inutile, et il en est de même de toute la discussion que nous avons eue aujourd'hui. Si la protection constitue la base de notre politique fiscale, à quoi peut-il bien servir de soulever une discussion académique sur les mérites respectifs du libre-échange et de la protection, et de demander au gouvernement de se ranger à cette dernière politique ? Quand j'ai prononcé mon premier discours en Chambre, en 1898, j'ai soulevé beaucoup de gaieté parmi les membres de la gauche parce que j'ai dit alors que, vu le tarif de 1897, nous en avions probablement fini avec toute discussion au sujet des mérites respectifs du libre-échange et de la protection, et que nous devions considérer que les deux partis n'auraient plus à l'avenir cette pomme de discorde. Je ne puis pas, quoi que je fasse, convenir pourquoi il en devrait être autrement. Je regrette que l'honorable député de Sainte-Marie, qui a tant fait depuis cinq ans pour doter ce pays d'une politique fixe et déterminée, ait jugé à propos ce soir de tenter de détruire l'excellent travail qu'il a fait. J'ai été l'un de ceux qui ont le plus admiré l'honorable député dans les combats qu'il a livrés, afin d'en arriver à convaincre ce pays qu'une politique protectrice modérée était nécessaire, et pour l'attitude qu'il a prise, lors de la dernière élection, en faveur de la stabilité du tarif. C'est donc avec le plus grand regret que je l'ai vu présenter cet amendement, sans qu'il nous eût donné aucune raison de son changement d'orientation. Il n'y a aucun doute qu'il était nécessaire d'en finir avec cette idée que chaque changement de gouvernement entraîne un changement radical de notre politique fiscale, et que par conséquent les capitalistes répugneraient de plus en plus à placer leurs fonds dans des entreprises industrielles. Mais le tarif de 1897 tendait précisément à dissiper cette idée, et il me semble que cette motion de l'honorable député est conçue de telle sorte qu'elle peut jeter l'alarme dans l'esprit des capitalistes.

Nous devons prendre les choses telles qu'elles sont, et personne certes ne doit s'imaginer que nous allons adopter une politique de libre-échange. Dans la première partie de son discours, mon honorable ami a fait une comparaison entre la politique de l'Angleterre et celle des Etats-Unis. Il a parlé là-dessus si au long que je commençais à croire qu'il était à nous formuler le programme avec lequel il entendait disputer un siège à la Chambre des communes de Londres, au lieu de préparer des armes à l'opposition. J'ai bien peur qu'il ait, comme on dit communément, trop de fers au feu dans le moment. Non content de dessiner les grandes lignes d'une politique pour le parti conservateur du Canada, il nous paraît aussi vouloir aller jusqu'à tracer une ligne de conduite au nouveau parti conservateur d'Angleterre. Ce faisant, non seulement entreprend-il là un tâche bien trop lourde pour ses épaules ou celles de tout autre homme, mais il perd aussi une bonne partie de la confiance que plusieurs membres indépendants de cette Chambre et beaucoup de gens du pays avaient en lui.

L'honorable député a fait une comparaison entre les ouvriers d'Angleterre et ceux des Etats-Unis, et il en a tiré la conclusion qu'il s'ensuivait, parce que les ouvriers libre-échangistes d'Angleterre recevaient de petits salaires, tandis que les ouvriers bien protégés des Etats-Unis recevaient des salaires élevés, que la politique des Etats-Unis était

celle qui était la plus sage. Mais pourquoi ne pas parler aussi de l'Allemagne et de la France, qui sont deux pays très protégés, et où, cependant, les salaires ouvriers sont encore plus bas qu'en Angleterre. Je ne veux pas ici poser au libre-échangiste, car je n'en suis pas un, mais simplement démontrer que quand on en arrive à analyser toutes ces statistiques elles sont loin de prouver ce qu'on croit. L'autre jour, un honorable député de cette Chambre nous a présenté des arguments en faveur de droits plus élevés sur le fer et l'acier, et à l'appui de ses dires il nous a fait remarquer qu'il y avait dépression dans l'industrie du fer et de l'acier, aux Etats-Unis, sous un tarif protecteur élevé. L'honorable député de Sainte-Marie nous a exposé à quel point les classes agricoles des Etats-Unis étaient prospères, mais là encore il a été induit en erreur par des données statistiques générales. Il nous a dit quels étaient les prix payés aux Etats-Unis pour la laine, les grains et les bestiaux, mais il ne nous a pas dit quels étaient les profits réalisés par chaque cultivateur, une fois ses taxes et ses dépenses payées, et combien d'argent il pouvait déposer à la caisse d'épargne après qu'il avait acheté tout ce qui lui était nécessaire. Quand on veut prouver quelque chose par la statistique, il faut analyser cette statistique à fond. L'honorable député de Pictou s'est fort intéressé aux statistiques rassemblées par l'honorable député de Sainte-Marie, afin de démontrer quelles étaient les épargnes qui s'étaient accumulées pour chaque homme, femme ou enfant des Etats-Unis. Mais cela n'est pas suffisant. Il aurait dû aussi tenir compte de la dette publique, aussi bien que de la dette privée et de la dette municipale qui reste à la charge de chaque homme, femme et enfant. Laissez-moi vous citer un exemple pris dans notre propre pays. On nous a dit que, dans la province de Québec, nous étions bien plus endettés que dans la province d'Ontario. Si l'on ne considère que la dette provinciale, cela est parfaitement vrai. Mais si vous allez au fond de la chose, si vous analysez la dette municipale d'Ontario, si vous prenez en considération la dette des cultivateurs, et que vous divisez le total par le chiffre de la population, vous vous apercevez que les cultivateurs de la province de Québec sont moins endettés, bien que selon toute apparence la dette publique soit bien plus élevée. Toutes ces opérations statistiques sont trompeuses, surtout pour ce qui est de la condition des classes ouvrières et des salaires. La question est non seulement de savoir combien gagne un ouvrier, mais combien il peut acheter avec l'argent qu'il gagne, et combien il lui reste à déposer à la caisse d'épargne au bout de la semaine, du mois ou de l'année. Je ne vois pas qu'il soit utile d'en dire plus long. Je me range parmi les protectionnistes modérés. Je crois que le Canada a besoin d'une politique de protection modérée. Mais je ne vois pas comment je pourrais appuyer cet amendement.

L'honorable député de Sainte-Marie s'est trouvé avoir annulé en quelque sorte sa propre motion quand il a déclaré, alors qu'il faisait partie du gouvernement, que le tarif était suffisant.

Mais il considère que bien que le tarif fût suffisant dans ce temps-là, de récents événements ont démontré qu'il ne l'était plus. Assurément, si l'honorable député de Sainte-Marie veut garder sa réputation d'homme sérieux—et je crois que c'est là son désir, parce qu'il peut rendre des services au Canada comme homme d'Etat—il ne voudra pas nous faire croire maintenant que parce que certaines gens, au dire des plus hautes autorités financières du pays, ont poussé jusqu'à l'automne la rage de l'agiotage, il doive s'ensuivre que nous devions changer notre tarif. C'est là ce qui m'a engagé à adresser à mon tour la parole. Deux ou trois députés de la gauche, et l'honorable député de Sainte-Marie nous ont mis au défi de montrer que nous pouvions agir ici en toute liberté. Je me suis levé pour venir vous dire en ma qualité d'homme libre et de protectionniste modéré, et parce que je crois qu'une protection modérée est nécessaire à ce pays, que je ne suis pas prêt à demander au gouvernement de changer sa politique fiscale, tout simplement parce qu'il s'est produit une baisse à la bourse, ou parce que l'opposition peut tirer quelque avantage en lançant de nouveau ce cri de guerre. La situation n'est pas ce qu'elle était en 1878. Dans sa campagne de l'année dernière, l'honorable député de Sainte-Marie nous a dit que l'histoire se répétait. Mais, afin de nous convaincre que l'histoire va se répéter ainsi qu'il l'indique, l'honorable député devra nous convaincre que la situation actuelle ne diffère pas de celle de 1878. L'honorable député de Sainte-Marie nous a dit lui-même pendant sept ans que la politique fiscale du pays avait été remaniée, que cette politique avait été remaniée sur le principe d'une protection modérée, et que cela avait pleinement rassuré le capital et l'industrie. S'il faut s'en rapporter aux paroles mêmes prononcée par l'honorable gentleman, quand il s'est présenté la dernière fois devant ses électeurs, ce que le pays demande maintenant, c'est la stabilité. Je suis toujours convaincu que le tarif actuel nous donne toute la protection dont nous avons besoin. Nous devons nous attendre, sans doute, à ce que des députations viennent demander au gouvernement de changer le tarif. C'est là le principal argument du leader de l'opposition. Mais l'honorable gentleman a refuté ses propres arguments quand il nous a parlé du grand danger offert par les monopoles ou trusts aux Etats-Unis. Ce que nous voulons, nous les protectionnistes modérés, qui répugnons à faire servir la protection en faveur de ceux qui pourraient tourner leur influence contre le gouvernement, ce que nous vou-

lons, dis-je, c'est que, tout en ayant suffisamment de protection pour empêcher que notre pays soit inondé du surplus de la production étrangère, cette protection ne soit jamais si élevée qu'elle puisse amener sur ce pays les maux mêmes que l'honorable leader de l'opposition s'est plu à dénoncer comme existant aux Etats-Unis.

J'en arrive maintenant à la remarque du ministre des Finances, contre laquelle je dois présenter aussi des objections. C'est celle où il a dit que M. Chamberlain suivait une politique qui était d'accord avec celle du gouvernement du Canada. J'ignore si l'honorable ministre a bien réfléchi là-dessus, ou s'il exprime à ce sujet l'opinion du gouvernement. Mais je désire déclarer que si telle est bien la politique du gouvernement du Canada, ce gouvernement n'aura plus ma confiance, pas plus qu'il ne devrait avoir la confiance de tout homme qui a à cœur les intérêts du Canada. Si j'ai bien compris l'attitude prise par les représentants du Canada lors de la conférence coloniale de l'année dernière, c'était que nous avions accordé la préférence à la Grande-Bretagne—préférence que l'honorable député de Sainte-Marie me paraît avoir approuvée alors qu'il était ministre de la Couronne, mais que son organe de Montréal a dénoncée la semaine dernière —et que nous étions disposés à aller encore plus loin en ce sens, avec l'entente, naturellement, que certains changements seraient faits à notre tarif, si nous décidions d'en agir ainsi. Mais ce que j'ai aussi compris être l'attitude du gouvernement—attitude qui, je l'espère, est encore la leur actuellement—c'est que, tout en étant disposés à conclure un traité avec la métropole pour l'avantage mutuel de l'Angleterre et du Canada, nous devions rester toujours libres de révoquer cette convention si nous jugions à propos de le faire.

C'est là la position prise cette année par le ministre des Finances dans son discours du budget. Mais quels sont les projets de M. Chamberlain ? Nous avons entendu l'honorable député de Sainte-Marie faire l'éloge de la politique de M. Chamberlain. Cette politique est basée sur le libre-échange entre la métropole et les colonies. Quel serait le premier résultat de cette politique. Le premier résultat serait la ruine de la moitié de nos industries manufacturières.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Bourassa) me permettra-t-il de rectifier ce qu'il vient de dire.

M. BOURASSA : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a de cela plusieurs années, M. Chamberlain énonça qu'une préférence mutuelle, comme celle que nous désirions avoir, ne pouvait être obtenue qu'en consentant à une politique de libre-échange par tout l'empire. Nous lui avons dit alors franchement que, pour ce qui était du Canada, nous ne pouvions pas souscrire à cette politique.

M. HENDERSON : Pourquoi pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que les industries du Canada n'ont été établies que grâce à un tarif de protection, et que, même si ces industries n'avaient pas des droits acquis, elles possèdent des droits que nous sommes résolus de respecter.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a dit que le libre-échange pourrait vouloir dire un tarif de 15 à 17½ pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà exposé à plusieurs reprises l'opinion du gouvernement sur ce sujet. Bien que M. Chamberlain se soit exprimé comme je l'ai dit, il y a quelques années, il se rend parfaitement compte que le Canada, et non seulement le Canada mais les autres colonies, ne sont pas prêts à souscrire à un arrangement de ce genre. Et ce qu'il propose c'est une préférence mutuelle où il y aurait des droits modérés, tant en Angleterre qu'au Canada, sur certaines articles où nous préférerions que ces droits fussent maintenus. Mais il n'y a eu aucun engagement—M. Chamberlain comprend parfaitement cela—de la part du Canada d'accepter les conditions dont il a été question il y a quelques années pour le libre-échange entre l'Angleterre et le Canada.

M. BOURASSA : Je ne nie pas que l'attitude de M. Chamberlain sur ces questions soit maintenant quelque peu différente de celle de ces années passées. Mais, cependant, que voyons-nous qu'aient été ici les paroles de M. Chamberlain, quoi qu'aient pu déclarer, depuis que la conférence a pris fin, le ministre des Finances et tous les organes du gouvernement ? Il a dit que la préférence actuelle que nous accordons à toutes les marchandises anglaises, et que tous les esprits indépendants reconnaissent comme étant une charge trop lourde pour nos industries, devrait être beaucoup augmentée avant qu'on puisse conclure un arrangement de ce genre. S'il n'invoque plus, comme autrefois, le libre-échange absolu entre la métropole et les colonies, il soutient toujours que la préférence déjà accordée n'est pas suffisante. Je répète, en ma qualité de protectionniste modéré, que je suis satisfait du tarif général de 1897. Mais quand, en 1900, nous avons voté la préférence, j'ai pensé que nous étions allés un peu trop loin en ce sens. Assurément, le gouvernement n'est pas prêt à dire aujourd'hui qu'il est disposé, à la demande de M. Chamberlain, à aller encore plus loin en ce sens, et à augmenter la préférence que nous avons déjà accordée aux marchandises anglaises.

Mais ce n'est pas là le point le plus important que je désire signaler dans le projet

de M. Chamberlain. Sa politique—quelle que soit l'opinion qu'on entretienne à cet égard—diffère certainement de la politique reconnue de ce gouvernement en tant qu'il s'agisse des relations entre l'Angleterre et les colonies. Son projet comporte la conclusion d'un pacte, entre l'Angleterre et ses colonies, pour des fins de commerce. Quel serait le premier résultat d'une convention de ce genre ? Il en résulterait, en premier lieu, que nous perdrions pour ainsi dire dans une grande mesure le contrôle politique, sinon légal, de notre propre tarif.

En second lieu, nous subirions les contrecoups de tous les traités étrangers que le nouveau Zollverein pourrait conclure avec d'autres pays. Les délégués de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud pourraient peut-être forcer le Zollverein à conclure un traité avec une autre nation, qui serait favorable aux intérêts de ces colonies du sud, mais ne le serait pas autant à ceux du Canada. La majorité des délégués du conseil impérial, ou de tout corps représentatifs constitué à ces fins, déciderait toute question de ce genre qui pourrait se présenter. En quelle situation nous trouverions-nous alors ? Nous nous trouverions acculés à cette situation : ou sortir du Zollverein, ou accepter un traité qui nous serait désavantageux. Ce que j'ai toupours demandé et espéré—et en dépit des déclarations du ministre des Finances, je ne désespère pas de voir cela—c'est qu'un jour viendra où l'on reconnaîtra le droit du Canada de conclure des traités de commerce avec toute nation qu'il lui plaira. Le discours prononcé récemment à Lille, en France, par le premier ministre, était une indication en ce sens, et j'espère que c'est toujours là la politique du gouvernement.

Le premier ministre a déclaré à Lille, après la conférence, que le Canada avait adopté en 1897 le principe du commerce préférentiel avec tous les pays qui nous accorderaient la même faveur. Dans la suite, il est vrai que nous avons refusé d'étendre ces faveurs à d'autres pays, et que nous n'en avons fait profiter que les marchandises anglaises. Mais j'avais espéré, à la suite des déclarations faites à Londres par nos délégués, et à la suite des discours prononcés à Paris et à Lille par le premier ministre et le ministre des Finances, que nous en reviendrions à la politique de 1897, qui aurait un double effet ; d'abord de nous permettre de réduire la préférence que nous accordons aux marchandises anglaises, ce qui ferait disparaître une partie des inquiétudes permettant à l'opposition de faire de l'exploitation politique; et en second lieu de nous redonner notre liberté de conclure des traités de commerce avec toutes les nations du monde. Je vais me résumer ici en quelques mots. Notre politique fiscale actuelle est en général avantageuse pour le Canada. Nos droits sont suffisamment élevés pour accorder ce que l'opposition appelle une protection " adéquate ", tout en empêchant la formation de ces trusts qui sont devenus un véritable fléau aux Etats-Unis et que le leader de l'opposition a flétris en termes non équivoques. Enfin, notre pays devrait jouir du plus de liberté possible pour développer notre commerce étranger, et pour conclure avec toutes les nations les traités de réciprocité qui nous sembleront être les plus avantageux. Pour cela, nous devons nous en tenir au principe de la protection, sans aller cependant jusqu'aux mesures exagérées, dont l'honorable député de Sainte-Marie et le leader de l'opposition se sont faits ce soir les protagonistes.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : A cette heure si avancée de la nuit, je dois promettre à la Chambre que je ne la retiendrai pas longtemps. Je n'avais pas l'intention de parler sur ce sujet, mais il est si rare que je sois d'accord avec l'honorable député de Labelle, sur les questions qu'il lui plaît de soulever devant cette Chambre, qu'il me semble que j'aurais vivement regretté de laisser passer cette occasion de lui témoigner mon approbation d'une partie de ce qu'il a dit ce soir. L'honorable député se pose en protectionniste modéré. J'irai un peu plus loin que lui. Même, on pourrait m'accuser d'être un ultra en matière de protectionnisme. Dans tous les cas, nous sommes tous deux protectionnistes. Mais il nous a fait remarquer qu'il considérait que l'un des points essentiels d'une politique protectionniste était la stabilité. Là encore je suis d'accord avec l'honorable député de Labelle, et là aussi se trouve l'un des points les plus faibles qu'on peut signaler dans la conduite du gouvernement. Je crois pouvoir dire qu'aucun tarif ne peut, à proprement parler, être appelé protecteur, à moins qu'il ne présente ces deux facteurs ; un facteur de protection, et un facteur de stabilité. Ce peut être fort bien d'offrir aux manufacturiers et aux capitalistes une protection quelconque, disons de dix, quinze, vingt cinquante ou cent pour cent, mais si on ne parvient pas aussi à leur inspirer la confiance en la stabilité de cette protection, celle-ci se trouve insuffisante et ne donnera jamais les résultats que les protectionnistes en attendent. La raison pour laquelle le capital est aujourd'hui si défiant au Canada, c'est que jusqu'ici l'élément de stabilité, que l'honorable député de Labelle nous signalé comme un élément essentiel d'un tarif protecteur, a toujours fait défaut dans tout tarif que les honorables députés de la droite nous ont proposé. Sur cette importante question en ce moment soumise à la Chambre, une des plus importantes même qui puissent occuper notre attention, le député de Labelle est d'avis que le tarif actuel accorde toute la protection voulue à nos industries. Sait-il bien ici toute la portée pratique de ce qu'il affirme ? Comme membre de cette Chambre, il a déjà voté à plusieurs reprises contre des résolutions présentées par le leader de l'opposition en fa-

veur d'une protection adéquate. Il dit qu'il croit que le tarif actuel accorde la pleine mesure de cette protection adéquate. Alors, pourquoi ne voterait-il pas aujourd'hui en faveur de cette résolution, même si, auparavant, il a déjà perdu l'occasion de voter en faveur de la chose même qu'il désire, c'est-à-dire, la protection adéquate ?

Quand j'ai entendu le ministre des Finances venir nous dire qu'il voyait une justification triomphante de sa politique dans le fait même que des machines restaient inactives à Toronto parce qu'on manquait d'ouvriers, je n'ai pas pu m'empêcher de me demander qu'elle pouvait bien être la politique que l'honorable ministre croyait que ce pays devait avoir afin d'engager les ouvriers du dehors à venir ici. Assurément, si des machines restent inactives à Toronto, faute d'ouvriers pour les faire fonctionner, il doit y avoir quelque chose qui ne va pas au Canada. En réalité, M. l'Orateur, nous savons que beaucoup d'ouvriers sont sans ouvrage en d'autres pays, et qu'on ne peut pas les engager à venir au Canada pour aider à nos manufacturiers à mettre leurs machines inactives en mouvement. Assurément, les honorables députés de la droite ne doivent avoir guère à se louer du succès de leur politique fiscale, quand cette politique présente si peu d'attraits à l'étranger qu'elle ne peut pas même réussir à nous faire obtenir suffisamment d'ouvriers pour mettre nos machines inactives en mouvement. Le ministre des Finances nous a aussi montré avec orgueil son surplus considérable, et il nous a dit que le moment serait opportun pour élever le tarif. Voudrait-il s'arrêter un instant à considérer d'où ce surplus peut lui venir ? Il prétend qu'il n'a pas élevé le tarif. Alors, s'il n'a pas élevé le tarif, il n'a pu obtenir cet énorme surplus que parce qu'il est arrivé plus de marchandises en ce pays qu'auparavant.

D'un côté, donc, nous le voyons s'attirer les acclamations triomphantes de ses partisans, parce que nous ne pouvons pas manufacturer toutes les marchandises que nous désirons ; et de l'autre côté, il laisse entrer en ce pays pour des millions et des millions de plus de marchandises qu'auparavant. Si cela est la vérité—et c'est certainement la vérité—c'est-à-dire si nous constatons que nous avons importé tellement de marchandises que notre surplus a pu s'élever jusqu'à 13 millions de dollars, que ce soit là sous l'ancien tarif ou un autre, assurément le moment doit être arrivé pour les représentants du peuple de s'arrêter à considérer si un tarif plus élevé, qui empêcherait ces millions de dollars de marchandises d'entrer dans le pays, ne serait pas un acte de politique plus sage que celui dont les honorable députés de la droite se sont fait les défenseurs.

L'honorable ministre se fait grand honneur, parce qu'il a été admis que les cultivateurs payaient leurs hypothèques. Je suis sûr qu'il n'est pas un député de la gauche qui désire démentir ce fait, et qui ne se réjouisse de cette bonne nouvelle. Mais il n'en convient pas moins de demander au ministre des Finances comment il peut s'y prendre pour attribuer au tarif ces circonstances si favorables parmi les cultivateurs. N'est-il pas avéré que la situation de la classe agricole reste précisément la même que sous l'ancien tarif, avec cette différence toutefois qu'en certain cas la protection dont on l'entourait a diminué ? Vous ne trouverez pas un cultivateur qui soit mieux en mesure de payer ses hypothèques, parce qu'il a moins de protection. Il s'ensuit donc, si nos cultivateurs sont en mesure de payer leurs hypothèques, que nous devons être redevables de cet état de choses à la Providence, qui nous a gratifiés d'abondantes récoltes et d'une ère de prospérité depuis sept ans, plutôt qu'au tarif de nos honorables ministres.

Maintenant, M. l'Orateur, la question qui se pose réellement devant la Chambre, c'est de savoir si le gouvernement est disposé ou non à accepter une résolution en faveur de la protection. L'honorable ministre des Finances s'est déjà exprimé à ce sujet, comme il le fait toujours, avec éloquence et habileté, mais, comme d'habitude aussi, il n'a réussi qu'à charmer ses partisans sans nous renseigner le moins du monde sur ses propres idées au sujet de la protection. Il a bien voulu nous dire qu'il pensait que la gauche ne comptait pas de libre-échangistes. Il a oublié, assurément, que son propre leader était, il y a à peine quelques années, un libre-échangiste, et s'il m'était permis de me reporter à d'autres débats de cette session, il ne me faudrait pas grand temps pour prouver, par les propres paroles de son leader, que celui-ci est toujours un libre-échangiste. Mais peut-être l'honorable ministre veut-il dire qu'un tarif de 15 ou 17 pour 100 pourrait s'appeler du libre-échange. Je dois dire que cela ne peut pas être, et qu'on ne pourrait, que par un curieux abus de langage, asimiler un tarif de 15 ou 17 pour 100 au libre-échange. Un tarif établi à une moyenne de 17 pour cent peut, jusqu'à un certain point, être un tarif protecteur ; mais un tarif de 15 pour 100, ou 17 pour cent, ou 70 pour 100, ne peut s'appeler protecteur, à moins que le gouvernement qui a charge de maintenir ce tarif ne soit lié au principe de la protection, de telle sorte que les capitalistes puissent placer leurs fonds en étant surs que la politique du gouvernement à cet égard est bien connue et que cette politique ne peut pas varier. N'est-il pas avéré que, présentement, les capitalistes répugent à placer leurs fonds au Canada ?

Un DEPUTE : Non.

M. NORTHRUP : Ne doit-on pas admettre que plus de capitaux se dirigeraient vers ce pays, si nous avions plus de protection ?

Un DEPUTE : Non.

M. NORTHRUP : L'honorable député veut-il nous faire croire que si des droits plus élevés étaient imposés sur le fer, l'acier et le plomb, il ne nous viendrait pas ici plus de capitaux pour développer nos mines de fer et de plomb ? Assurément, il ne doit pas se trouver un député qui puisse nier, ainsi que des représentants de la Nouvelle-Ecosse nous l'ont fait observer, que les grands succès obtenus dans cette province, dans l'industrie du fer, ne l'ont été que grâce à l'aide fournie par le gouvernement, et que sans cette aide cette industrie du fer n'aurait donné que des déceptions.

Cela étant, je ne crois pas non plus, que personne puisse nier que si une portection suffisante avait été accordée à notre industrie du fer et de l'acier, nous ne verrions pas la dépression qui existe aujourd'hui dans cette industrie, et surtout nous n'aurions pas vu la baisse alarmante du marché qui s'est produite tout récemment. J'ai désiré adresser la parole surtout parce que, bien que le ministre des Finances ait parlé après que le débat eût déjà duré plusieurs heures, après que les partisans du gouvernement eussent laissé sans réponse les discours qui se sont succédés sans interruption parmi les membres de la gauche, il n'en a pas moins oublié d'assurer aux manufacturiers et aux capitalistes de ce pays que le gouvernement était prêt à accorder aux industries du Canada une mesure suffisante de protection. Comme protectionniste, je suis d'avis que l'avenir du Canada dépend de la protection de nos industries au même degré que ce qui s'est déjà vu à l'étranger, sans même en excepter l'Angleterre. Je suis sûr que le Canadien est l'égal de tout autre homme, mais je ne pousse pas la présomption jusqu'à vouloir le dépouiller de son armure, c'est-à-dire jusqu'à le laisser sans munitions de guerre pour lutter contre d'autres pays bien outillés et possédant d'inépuisables capitaux. J'appuierai cette motion, parce que je crois que seul un système de protection suffisante peut faire la fortune de ce pays. Je serais heureux de voir l'honorable chef de l'opposition proposer une résolution, qui irait encore plus loin que cette motion, et qui déclarerait que, vu la proximité d'un peuple de 70 millions d'habitants, si ce peuple ne veut pas avoir de relations avec nous, nous devrons, pour notre propre défense, décider que nous n'aurons plus rien à faire avec lui, et que, à moins qu'il ne réduise son tarif dans des proportions raisonnables, nous élèverons le nôtre autant que le sien. Si nous élevons notre tarif au même point que celui des Etats-Unis, et si nous faisons en sorte que les industries du Canada se développent grâce à un système de protection judicieuse, quand il s'agira de s'entendre avec la métropole pour tomber d'accord au sujet d'une réunion plus intime de la mère-patrie et de ses colonies, nous serons alors en mesure de pouvoir offrir à l'Angleterre quelque chose qui serait de nature à l'engager à nous accorder une préférence, ce à quoi elle ne consentirait sans doute jamais à moins que notre propre tarif nous eût mis en mesure de lui offrir ces avantages.

L'amendement (de l'honorable M. Tarte) est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Alcorn, | Lancaster. |
| Avery, | LaRivière. |
| Barker, | Lefurgey. |
| Bell, | Lennox. |
| Bennett, | Léonard. |
| Birkett, | MacLaren (Perth). |
| Blain, | McCormick. |
| Borden (Halifax), | McGowan. |
| Boyd, | Monk. |
| Brock, | Morin. |
| Broder, | Northrup. |
| Bruce, | Osler. |
| Carscallen. | Reid (Grenville). |
| Clancy. | Roche (Marquette). |
| Clarke. | Rosamond. |
| Cochrane. | Sherritt. |
| Earle. | Smith (Wentworth). |
| Gilmour. | Sproule. |
| Gourley. | Tarte. |
| Hackett. | Taylor. |
| Haggart, | Thomson (Grey). |
| Henderson. | Tolton. |
| Hughes (Victoria), | Vrooman. |
| Johnston (Cardwell), | Wilmot. |
| Kidd. | Wilson—50. |

CONTRE :

Messieurs

| | |
|---|---|
| Angers, | Law. |
| Archambault, | LeBlanc. |
| Bazinet, | Lemieux. |
| Beith, | Logan. |
| Béland, | Loy. |
| Belcourt, | Macdonald. |
| Bernier, | Mackie. |
| Bickerdike, | MacKinnon. |
| Borden (sir Frederick), | MacLaren (Huntingdon), |
| Bourassa, | Macpherson. |
| Bourbonnais, | McCarthy. |
| Brown, | McCool. |
| Bruneau, | McCreary. |
| Bureau, | McEwen. |
| Calvert, | McGugan. |
| Campbell, | McIsaac. |
| Carbonneau, | McLennan. |
| Champagne, | Madore. |
| Christie. | Malouin. |
| Copp. | Marcil (Bonaventure). |
| Cowan. | Martineau. |
| Delisle. | Matheson. |
| Demers (Lévis). | Mayrand. |
| Demers (Saint-Jean), | Meigs. |
| Desjardins. | Mignault. |
| Douglas. | Monet. |
| Dugas. | Morrison. |
| Dyment. | Mulock (sir William), |
| Erb. | Oliver. |
| Ethier. | Paterson. |
| Fielding. | Préfontaine. |
| Fisher. | Proulx. |
| Fitzpatrick. | Puttee. |
| Fortier. | Reid (Ristigouche), |
| Fraser. | Ross (Ontario). |
| Gauvreau. | Ross (Rimouski), |
| Geoffrion. | Ross (Victoria, N.-E.), |
| German. | Rousseau. |

Gibson,
Girard,
Gould,
Harwood,
Heyd,
Holmes,
Hughes (I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
Russell,
Schell,
Scott,
Stephens,
Stewart,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tobin,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wade—102.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| Thompson (Haldimand et Monck), | Ingram, |
| Johnston (Lambton), | Simmons, |
| McColl, | Ward, |
| Guthrie, | Porter, |
| Parmelee, | Pope, |
| Roche (Halifax), | Cargill, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Ball, |
| Sifton, | Maclean, |
| Ross (Yukon), | Kemp, |
| Blair, | Roddick, |
| Power, | Robinson (Northumberland), |
| Smith (Vancouver), | Ganong, |
| Wallace, | Halliday, |
| Grant, | Culbert, |
| Carwright (sir Richard), | Tupper (sir Charles-Hibbert), |
| Emmerson, | Fowler, |
| Charlton, | Tisdale, |
| Wright, | Lavell, |
| Riley, | Richardson, |
| Harty, | McIntosh, |
| Davis, | Pringle, |
| Costigan, | Casgrain, |
| Farquharson, | Kaulbach, |
| Tolmie, | Kendrey, |
| Galliher, | Hale, |
| Marcil (Bagot), | Seagram, |
| Lewis, | Clare, |
| Lovell, | Calvin, |

L'amendement est rejeté ; la motion (de l'honorable M. Fielding) est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu l'heure avancée, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibération et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée et le comité rend compte de ses travaux.

## MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR (lisant) :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1903, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

(Signé) MINTO.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient soumis au comité des subsides.

La motion et adoptée.

## AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : En proposant l'ajournement de la Chambre, je puis dire que nous espérons que, pendant la première partie de la séance de demain, le ministre des Chemins de fer et Canaux soumettra son projet de résolutions concernant le chemin de fer Canadian-Northern. Ensuite, je voudrais avoir le concours de mes honorables amis de la gauche afin d'étudier ensemble plusieurs articles du budget supplémentaire du présent exercice. Ces crédits se rapporteront aux départements de la Police à cheval, de la Milice, des Travaux publics et de l'Agriculture. Ce sont des crédits spéciaux très nécessaires à l'administration des affaires pendant le présent exercice. J'espère que la gauche nous aidera à adopter ces articles du budget sans trop de discussion, afin de nous permettre de faire sanctionner un acte spécial accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent.

M. R. L. BORDEN : Nous ne serons pas exigeants lorsqu'il s'agira d'obtempérer au désir de mon honorable ami. J'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'oublira pas les renseignements qu'il a promis de nous communiquer il y a quelques jours lorsque les résolutions concernant le chemin de fer Canadian-Northern étaient à l'étude.

## NEGOCIATIONS AVEC LA FRANCE AU SUJET DU TARIF.

M. R. L. BORDEN : J'appelle l'attention de la députation sur la dépêche suivante :

Des contrats sont à la veille d'être signés par le Canada et la France pour l'établissement d'une nouvelle ligne de steamers comprenant quatre vaisseaux entre Halifax et Rochefort-sur-mer, afin de favoriser la vente en France du bois de commerce du Canada. Le nouvel arrangement assurera à la France des avantages considérables, car le tarif canadien concernant certaines lignes de produits français en grand usage au Canada pourrait être abaissé.

Chaque gouvernement promet de subventionner deux vaisseaux pour le transport des passagers jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, à Halifax, d'où il y a des communications directes et rapides avec New-York. On dit que les besoins du trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui traverse une vaste région forestière, ont joué un grand rôle dans cette entreprise nouvelle. Le projet a été mis sur le tapis d'une manière officielle pour la première fois lors de la visite du premier ministre, M. Laurier, à Paris, l'été dernier. Le fait que ce projet repose sur l'abaissement du tarif du Canada à certains égards en faveur de la France provoque ici beaucoup de commentaires vu les

déclarations récentes de M. Chamberlain concernant l'établissement d'une union commerciale entre les colonies et l'empire.

Je demande à l'honorable ministre qui remplit les fonctions de leader de la Chambre s'il est en mesure de dire que les renseignements que contient cette dépêche sont exacts ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui a trait à un arrangement entre la France et le Canada relativement à l'abaissement des droits, la dépêche ne repose sur aucun fondement. Des négociations ont déjà été entamées, ainsi qu'on l'a dit auparavant, entre les représentants du gouvernement fédéral et le gouvernement français, à Paris, l'automne dernier, mais aucune décision n'a été prise et la déclaration dont l'honorable député a fait lecture ne repose sur aucun fondement en tant qu'elle parle d'une modification de la politique commerciale de l'un ou l'autre pays. Quant à l'établissement d'une ligne de steamers, il y a une offre permanente d'une subvention en faveur d'un service de steamers entre la France et le Canada et des négociations ont eu lieu de temps à autre concernant l'établissement de ce service. Le premier ministre ou le ministre du Commerce ont peut-être récemment entamé des négociations nouvelles à ce sujet hors de ma connaissance, mais toujours en vertu de l'offre permanente, inscrite dans nos lois, d'une subvention en faveur d'une ligne de steamers entre la France et le Canada.

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.55 heures du matin (jeudi).

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 18 juin 1903.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

### PETITION POUR BILL D'INTERET PARTICULIER.

M. RUSSELL (Hants) : Je propose que la pétition présentée ce jour par moi-même ainsi que par d'autres signataires, demandant que permission soit accordée à John F. Stairs et autres de soumettre une pétition pour obtenir l'adoption d'une loi les autorisant à exercer le commerce général de banque, nonobstant l'expiration du délai pour recevoir les pétitions concernant les bills d'intérêt particulier, soit lue, adoptée et renvoyée devant le comité spécial des ordres permanents.

M. SPROULE : Je considère, M. l'Orateur, que le règlement relatif à la réception des bills d'intérêt particulier est si souvent violé, que nous ferions aussi bien de le faire disparaître entièrement. Il est si peu souvent observé qu'il serait aussi bon qu'il n'existât pas.

M. RUSSELL : J'appuie la motion.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne partage pas la manière de voir de l'honorable député (M. Sproule) sur cette question. Je considère que le règlement est utile et qu'il atteint un bon but. L'honorable député admettra avec moi que cette année ces exceptions à la règle ont été moins nombreuses que d'habitude. Naturellement, toute règle a ses exceptions, et il existe des cas pour lesquels ces exceptions doivent être permises.

M. SPROULE : Le premier ministre prétend que le règlement a été violé moins souvent cette année que les années précédentes. Au contraire, on l'a violé chaque semaine et cela depuis plusieurs semaines.

Le PREMIER MINISTRE : Mais non plusieurs fois par semaine.

La motion est adoptée.

### INTERPELLATIONS.

#### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SURESTARIE SUR LES WAGONS.

M. FOWLER :

1. Quels sont les règlements au sujet des frais de surestarie sur les wagons en chargement ou déchargement aux gares de l'Intercolonial ?
2. Quel montant a été perçu de ce chef à chaque gare pendant le premier semestre du présent exercice, du 1er juillet 1902 au 1er janvier 1903 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Quand cette question a été posée, l'autre jour, j'ai répondu qu'elle exigeait un travail trop considérable pour que l'on puisse y satisfaire en réponse à une simple question.

#### McPHERSON ET SCHELL—MARCHANDISES FOURNIES AU MINISTERE DE L'AGRICULTURE.

M. FOWLER (par M. Taylor) :

J. T. Schell, représentant de Glengarry à la Chambre des communes, est-il l'un des associés de la maison McPherson et Schell qui a fourni des marchandises au ministère de l'Agriculture, tel que mentionné dans le rapport de l'auditeur général pour 1901-02, page D—22 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement ne possède aucun renseignement sur ceux qui forment partie de la maison de commerce McPherson et Schell, qui est mentionnée dans le rapport de l'auditeur général, relativement à un item de $5.50.

INSPECTEUR DE FICELLE D'ENGERBAGE.

M. WILSON :

Joseph Haycock a-t-il été nommé inspecteur de ficelle d'engerbage? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels sont ses émoluments?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, le 2 juin courant, ses émoluments sont de $1,200 par année.

M. TAYLOR :

Joseph Haycock, écr, ex-M.P.P., pour Frontenac, Ontario, a-t-il été nommé inspecteur de ficelle d'engerbage? Dans l'affirmative, quel sera le chiffre de ses émoluments et quelles sont ses fonctions ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je viens de répondre à la première partie de cette question. Quant au reste, ses fonctions consistent à voir à ce que les dispositions de l'acte d'inspection générale soient observées quant à ce qui concerne la ficelle d'engerbage.

JUGES DES COURS DE COMTES.

M. LENNOX :

1. Quels sont les noms de toutes les personnes nommées au cours des vingt-cinq dernières années juges de cour de comté, l'âge de chacune d'elle lors de sa nomination, la date de sa nomination et le comté pour lequel la nomination a été faite ?
2. Quels sont les noms de ceux desdits juges qui ont pris leur retraite ou cours de ladite période, ou qui ont été mis à la retraite, ou qui sont décédés, ou qui, pour toute autre raison, ont cessé d'exercer la charge de juge de cour de comté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois faire remarquer à l'honorable député que la réponse aux questions qu'il vient de poser va nécessiter un travail considérable, mais j'espère pouvoir lui fournir ces renseignements d'ici à quelques jours.

REGLEMENTATION DE LA VENTE DU BEURRE.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante.

Qu'il est expédient d'adopter une loi à l'effet de prohiber l'étampage frauduleux du beurre, ainsi que la fabrication ou la vente du beurre remanié ou falsifié, ou de l'oléomargarine, butterine ou autre imitation de beurre, fabriqués en tout ou en partie avec des matières grasses autres que le lait ou la crême ; de pourvoir à l'inspection du beurre en boîte ou en colis d'autre forme ; et de prescrire que la moitié des amendes pour contravention à l'acte sera payable au dénonciateur.

M. l'ORATEUR : Cette motion implique-t-elle une dépense de deniers publics ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. l'ORATEUR : Elle sera proposée régulièrement, quand la Chambre sera appelée à se former en comité sur le projet de résolutions.

La motion est adoptée.

COMMISSIONS CONCERNANT LE YUKON ET LE TRANSPORT.

Le PREMIER MINISTRE : Comme l'honorable chef de la gauche m'a demandé des renseignements concernant la commission du transport et la commission du Yukon, je dois lui dire que je serai en mesure de lui fournir les renseignements lundi prochain.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD —GARANTIES DES VALEURS.

La Chambre se forme en comité sur les résolutions proposées (page 4519) concernant l'aide à accorder au chemin de fer Canadien du Nord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un député de la gauche m'a demandé de bien vouloir lui dire, lorsque nous étudierions de nouveau ces résolutions, à combien l'ingénieur estimait le coût de la construction de ces deux voies. L'estimation du coût approximatif des travaux, basée sur les plans et les levées indiquant l'ouvrage qu'il y a à faire sur la voie, et y compris une somme suffisante pour l'installation et l'acquisition du matériel roulant, s'élève à $18,301 par mille pour cette partie du chemin de fer qui s'étend de Grandview à Edmonton. On a laissé entendre que le chiffre de la subvention que l'on se propose d'accorder pour cette partie de la voie qui s'étend sur 100 milles à l'est de Prince-Albert dépassait le coût véritable de sa construction. Je n'ai pas entendu formuler cette objection moi-même, mais on m'a dit qu'elle avait été faite dans cette Chambre. Si une pareille déclaration a été faite, elle n'est pas conforme aux faits, car l'estimation préparée par les ingénieurs de ce que devra coûter la construction de cette partie de la voie est plus élevée que le coût de la construction de la section de Grandview ; étant de $18,856.89 par mille. Les estimations applicables aux deux embranchements ou aux deux parties du chemin comprennent une somme de $3,000 par mille pour le matériel roulant, faisant un total d'un peu plus de $2,000,000 dans un cas, et d'un peu plus de $200,000 dans l'autre. Je vais fournir une copie de ces estimations, ainsi qu'une copie des estimations soumises par l'ingénieur du chemin de fer Canadien du Nord. Leur estimation est un peu plus élevée.

M. CLARKE : Par qui a été préparé l'estimation que l'honorable ministre vient de nous communiquer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par l'ingénieur du gouvernement.

M. CLARKE : A quelle date a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 13 juin. Une lettre de M. Schreiber accompagne cette estimation, laquelle se lit comme suit :

On ne peut retrouver les estimations approximatives du coût de la construction de certaines sections du chemin de fer Canadien du Nord qui ont été préparées pour vous l'année dernière. Je crois vous les avoir remises, soit pour vous en servir evant la Chambre ou au conseil, et je ne les ai pas revues depuis. Il est possible que vous les ayez soigneusement serrées quelque part. Mais nous avons au ministère les plans et profils de ces lignes, et c'est en se basant sur les renseignements qu'ils contiennent, que j'ai fait préparer une estimation approximative du coût de la construction par l'ingénieur inspecteur, M. Simmons, et comme les renseignements que nous possédons cette année sont plus exacts que ceux de l'année dernière, notre estimation doit être plus juste. L'estimation par mille en est plus élevée que la précédente.

Je crois avoir dit au comité que l'estimation préparée par nos ingénieurs et soumise au Conseil des ministres s'élevant à plus de $17,000 par mille. Du moins, c'est là ce que je me rappelle, mais comme nous sommes incapables de retrouver les documents soumis au Conseil, je ne puis les communiquer à la Chambre ou au comité. Mais l'état qui accompagne la lettre de M. Schreiber, indique en premier lieu que l'estimation actuelle est basée sur les plans et profils les plus récents, et qu'elle doit être plus exacte que l'autre ; il démontre aussi que son estimation est plus élevée que la première, de près de $1,300 par mille pour cette partie de la voie située entre Grandview et Edmonton, et de près de $1,800 plus élevée pour la section de Prince-Albert.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que les estimations de M. Schreiber indiquent les quantités moyennes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles contiennent toutes les quantités.

L'honorable M. TISDALE : Comprennent-elles l'outillage et le matériel roulant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles comprennent $3,000 par mille pour le matériel roulant, ce qui est à peu près la moyenne ordinaire. Elles indiquent également le nombre d'acres de terrain qu'il faudra exproprier, la qualité du roc, de gravois et de terre qu'il faudra extraire, en un mot toutes les quantités. Je tiens à répéter, si je ne me suis pas exprimé clairement sur ce point l'autre jour, que j'ai en mains les estimations des ingénieurs, y compris celles des ingénieurs de la compagnie de chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez également les estimations préparées par les ingénieurs de la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et elles ont été préparées absolument en dehors de toute intervention du gouvernement.

M. CLARKE : L'honorable ministre pourrait-il faire consigner ces estimations aux " Débats " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que cela soit bien facile.

M. CLARKE : Nous pourrions de cette manière en prendre connaissance dans les " Débats."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis les y faire mettre de mon chef.

M. CLARKE : Si ces documents ne figurent pas dans les " Débats " nous ne pourrons en conserver aucune trace.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. CLARKE : Dans ce cas, je crois qu'il serait bon de les faire imprimer.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'y avons pas d'objection.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Clarke) veut bien en prendre connaissance et s'entendre avec l'ex-ministre des chemins de fer (M. Haggart), je crois que ce dernier lui fera comprendre qu'il n'existe aucune nécessité de les faire imprimer.

L'honorable M. HAGGART : J'étais absent l'autre jour, et il se peut que l'honorable ministre ait expliqué comment il se fait que dans la deuxième résolution l'obligation n'occupe le rang de première hypothèque que jusqu'à concurrence d'une valeur de $10,000 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné des explications à ce sujet dans trois circonstances différentes, et si l'honorable député veut bien consulter les " Débats ", il y trouvera l'explication demandée.

M. CLARKE : Je n'ai pas parfaitement compris les renseignements qui nous ont été fournis par l'honorable ministre sur la nature du droit de réservation ou de la garantie que le gouvernement possédera sur le matériel roulant de ces deux embranchements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement aura une hypothèque sur toutes propriétés de la compagnie, de quelque nature qu'elles soient.

M. CLARKE : Sur le matériel roulant comme sur tout le reste ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLARKE : Ce matériel roulant sera la propriété de la compagnie et ne lui sera pas loué ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement. Ce matériel roulant lui appartiendra. Elle ne l'obtiendra pas à loyer. Le coût en est compris dans l'estimation.

M. BARKER : Le ministre des Chemins de fer ne pourrait-il pas déposer sur le bureau de la Chambre, avant que nous décidions cette question, les documents contenant sle conditions du marché qui devra se conclure entre le pays et cette compagnie. Je considère qu'il est de la plus haute importance pour le pays que nous soyons parfaitement au fait des conditions de ce marché avant de l'approuver. Il suffit de lire cette résolution qui nous est soumise, pour constater qu'elle ne contient que de bien maigres renseignements sur ce que l'on a l'intention de faire. Le ministre des Chemins de fer nous affirme que la compagnie devra acheter du matériel roulant pour une valeur de $3,000 par mille, et je présume que ce matériel roulant devra être placé et maintenu sur ce chemin de fer, et que le pays aura la première hypothèque sur tout ce matériel. Je mentionne ce fait simplement pour faire remarquer qu'il est difficile de conclure de cette résolution que l'on a l'intention d'inclure une disposition à cet effet dans le contrat.

L'honorable ministre nous dit que c'est ce que l'on a l'intention de faire, je n'en ai pas le moindre doute, mais personne ne peut conclure, de la teneur de cette résolution, telle que préparée, que l'on a en vue quelque chose de ce genre. Il n'y est pas question de matériel roulant. Le mot "propriété" s'y trouve, mais tout le monde sait que si quelqu'un prend une hypothèque sur un chemin de fer il ne se contentera pas de l'indiquer par le mot "propriété." Un seul wagon pourrait constituer tout ce veut dire le mot "propriété" en fait de matériel roulant, en se basant sur les termes de cette résolution. Ceux qui sont au courant des procédés employés par les compagnies de chemins de fer savent qu'il arrive souvent qu'une compagnie de chemin de fer ayant de grandes quantités de matériel roulant à sa disposition, ne possède ni une locomotive ni un wagon. Elles commencent l'exploitation avec une certaine quantité de matériel, il se peut qu'au bout de douze mois il ne reste plus un seul wagon. Je crois qu'il ne convient pas de nous demander d'adopter une résolution obligeant le pays à garantir une somme très élevée, sans savoir exactement ce que nous faisons. L'honorable ministre peut nous garantir tout à son aise que l'on a l'intention d'inclure dans ce contrat certaines conditions justes et raisonnables, mais il n'y a rien dans cette résolution qui l'exige. Le ministre des Chemins de fer n'a pas dû en arriver à cette période de l'affaire sans avoir étudié les conditions du contrat, et avant de nous demander d'approuver sa conduite sous ce rapport il devrait nous familiariser avec tous les détails de l'affaire comme il l'est lui-même. Maintenant, supposons que cette compagnie tombe en faillite, et que le gouvernement soit appelé à payer chaque année une somme considérable pour la garantie,—et cette somme peut atteindre un million de dollars en quatre ou cinq ans—quelle sera notre position à l'égard des obligations contractées par la compagnie à l'égard du pays? Recevons-nous l'intérêt sur les sommes que nous aurons déboursées? Quelles sont les conditions à ce sujet? Si nous payons $1,000,000 ou $2,000,000 sur ces obligations à ceux qui en sont porteurs, cela constituera-t-il un prêt sans intérêt, ou la compagnie devra-t-elle nous payer l'intérêt sur ces avances? Ce sont certainement là des questions au sujet desquelles les hommes qui s'occupent des intérêts du pays ont le droit de demander des renseignemets. Ils ont le droit de savoir quels sont les termes du contrat sous ce rapport ; et la résolution nous laisse dans l'ignorance la plus complète à cet égard.

Ce sont là des questions de détail, mais des détails de la plus haute importance, et l'on n'est pas justifiable de nous demander de conclure un marché de cette nature, et d'engager le crédit du pays pour un aussi fort montant, sans nous fournir d'autres détails que les maigres renseignements contenus dans cette résolution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas en quoi ces résolutions manquent de clarté, et je n'aurais jamais soupçonné la chose, si l'honorable député (M. Barker) n'avait affirmé au comité qu'elles laissaient tout le monde dans le doute sur les principes généraux qui y sont contenus, et qu'elles ne couvrent pas d'une manière complète. Je ne veux pas prétendre que lorsque le bill sera soumis à la Chambre il ne sera pas nécessaire d'entrer dans plus de détails, et dans ce cas, tout membre de cette Chambre sera parfaitement libre de proposer les amendements qu'il croira nécessaires. Ces résolutions ne constituent que des mesures préliminaires destinées à permettre de préparer et soumettre au parlement un projet de loi aussi complet que possible. Lorsque ce bill sera soumis à la Chambre, si l'honorable député a des propositions à faire ou des amendements à proposer, ce sera alors le bon temps d'agir, et je suis convaincu que le comité sera prêt à leur accorder toute l'attention possible. Je ne crois pas pouvoir déposer sur le bureau de la Chambre le contrat ou les documents qu'il faudra signer une fois cette législation adoptée, tel qu'on me le demande. Nous n'en sommes pas encore rendus là. Ce travail de préparation du contrat est fait par le ministère de la Justice une fois

le bill adopté. Tant que ce premier pas ne sera pas fait, je crois devoir dire à mon honorable ami qu'il est inutile pour nous de nous occuper de la préparation des marchés, contrats et garanties obligatoires. Ces résolutions font connaître au parlement les conditions principales auxquelles nous croyons que cette garantie doit être accordée, et une fois le bill adopté, c'est au gouvernement qu'il incombe de voir à ce que les contrats qui interviennent entre les parties soient convenablement rédigées. Nous allons être obligés, dans le cas actuel, de demander à la Chambre d'agir de cette manière à notre égard, comme cela se fait ordinairement. Nous n'avons pas le temps de nous occuper de ces questions de détails. On doit tenir compte du travail énorme que nous avons à faire, et l'on ne peut exiger que le gouvernement laisse de côté des choses importantes et retarde les travaux du parlement, pour voir à ce que ces garanties soient rédigées dans la forme voulue.

M. BARKER : Le ministre prétend que ces résolutions contiennent tous les renseignements supplémentaires pouvant être obtenus lorsque le bill sera soumis à la Chambre ; et un instant plus tard il ajoute que le gouvernement ne pourra règler les conditions de ce contrat que lorsque le bill aura été adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis croire que l'honorable député ait l'intention de dénaturer le sens de mes paroles. Cependant, ce n'est pas là exactement ce que j'ai dit. J'ai dit que lorsque le bill serait soumis à la Chambre, si l'honorable député était par la suite convaincu qu'il n'offre pas les garanties voulues dans l'intérêt public, il lui serait facile de proposer un amendement, et que toute proposition de sa part serait prise en sérieuse considération.

M. BARKER : J'ai entendu le ministre dire bien clairement que l'on ne devait pas s'attendre à ce que le gouvernement règle la teneur de ces contrats avant que le bill soit adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit : " Prépare et rédige les contrats."

M. BARKER : Il ne sera guère satisfaisant pour la Chambre et pour le pays, une fois ce projet de loi adopté, d'apprendre que les conditions du contrat ne sont pas satisfaisantes. Dans une question de cette espèce, je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas mis en possession, autant que possible, de tous les faits utiles pour nous permettre de dire si nous devons ou non accorder cette garantie. Il est inutile d'essayer de nous faire croire que des négociations ne sont pas pendantes depuis un certain temps dans le but d'en arriver au règlement des conditions de cette garantie. S'il n'en est pas ainsi, la position dans laquelle nous nous trouvons est la suivante : lorsque le bill sera soumis à la Chambre, le gouvernement ne sera pas mieux renseigné qu'il l'est aujourd'hui, et l'on nous demandera d'adopter un bill autorisant cette garantie, en laissant à la discrétion complète des ministres le soin de règler avec la compagnie les conditions et les détails du contrat.

Je ferai remarquer à l'honorable ministre que lorsque le contrat intervenu entre le gouvernement et le chemin de fer Canadien du Pacifique a été conclu, il formait partie du bill. C'était un contrat complet conclu entre Sa Majesté et la compagnie du chemin de fer, et portant la signature des parties. Il fut soumis à la Chambre, et le parlement eut l'occasion de l'étudier dans tous ses détails avant de l'adopter.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : Réellement, nous agissons à l'aveugle dans le cas actuel, et je considère qu'il est injuste pour la Chambre et pour le pays de nous demander de voter des questions de cette importance, quand le ministre nous dit qu'une fois le bill voté le gouvernement règlera les conditions du contrat.

Je désirerais maintenant parler du paragraphe 7. Il est très simple, et il aurait pu être soumis, non par le gouvernement, mais bien par la compagnie du chemin de fer. C'est là une pratique à laquelle on a quelquefois recours pour faire passer un article qui semble être dans l'intérêt public, mais qui est en réalité favorable à la compagnie. Il se lit comme suit :

7. Que l'Exécutif ou toute autre autorité créée par le parlement à cette fin, pourra aussi autoriser la circulation sur toute partie des lignes aidées par les présentes, à toute autre compagnie de chemin de fer, à des conditions considérées comme équitables.

Ce paragraphe est charmant. Supposons que l'année prochaine ou dans quatre ans, le gouvernement juge à propos d'accorder des droits de circulation sur cette ligne ou sur une partie de cette ligne à un autre chemin de fer à des conditions qu'il peut considérer équitables—alors que ces conditions, qu'il considérera équitables, auront pour résultat de faire disparaître une forte proportion de la garantie que le pays cherche à se réserver ici. Nous laissons virtuellement le règlement de toute la question à l'Exécutif. J'insiste sur ce point, pour bien faire comprendre combien il est important que nous connaissions chaque mot et chaque détail de cette garantie avant de nous engager à l'accorder. Je n'ai pas la moindre intention d'embarrasser le gouvernement relativement à cette mesure, seulement, je dis qu'avant d'approuver un contrat aussi important que celui-là, nous devrions savoir quel engagement nous prenons.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami (M. Barker) se sert d'expressions passablement rigoureuses pour qualifier une proposition qui est loin de le justifier d'en agir ainsi. Je ne puis comprendre l'honorable député quand il découvre une analogie quelconque entre le cas du contrat original conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la garantie du chemin de fer Canadien du Nord. Il n'existe, à mon avis, absolument aucune similitude entre les deux cas. Dans le premier cas, le Canada accordait, sans concurrence ni soumission, une somme énorme d'argent, d'immenses étendues de terres, ainsi que des propriétés, des privilèges, des propriétés et des droits d'une valeur incalculable. Nous faisions cadeau de tous ces avantages à la compagnie, tandis que dans le cas actuel, le gouvernement offre simplement de fournir une garantie, au moyen d'une hypothèque, afin de permettre à cette compagnie de pouvoir trouver de l'argent à emprunter sur les marchés monétaires de l'univers dans le but de construire sa ligne, laquelle garantie repose sur la propriété qui est ainsi créée, et qui, au dire de tous est destinée à devenir en état de rembourser le pays jusqu'au dernier sou de l'argent qu'elle aura ainsi reçu. Si l'honorable député peut découvrir la moindre analogie entre les deux cas, il accomplit là une prouesse que bien peu de membres de cette Chambre peuvent faire. Je crois que nous stipulons ici, dans les termes les plus clairs possibles, que la propriété qui est créée par l'usage de cette garantie, devra être responsable du remboursement de l'emprunt contracté grâce à cette garantie. Je ne prétends pas dire que cette résolution contient toutes les dispositions qu'un bill doit ou est censé contenir. Je ne me suis pas encore occupé de préparer ce bill dans son entier, ou dans ces détails.

Lorsque ce projet de loi sera soumis au parlement, s'il paraît défectueux sous quelque rapport, les honorables députés seront alors parfaitement libres de le compléter.

L'honorable député a mentionné le paragraphe 7 des résolutions. Ce paragraphe me paraît bien clair et bien facile à comprendre. L'honorable député y voit au contraire un moyen pour le gouvernement de se libérer d'une partie de sa responsabilité. Il ferait aussi bien de dire que le bill devra contenir une disposition spéciale défendant aux membres du gouvernement de ne pas s'emparer de toutes les actions de la compagnie pour les vendre à leur propre bénéfice. Quelle raison valable peut-il y avoir là pour prétendre qu'en vertu des dispositions d'un paragraphe absolument raisonnable, permettant d'accorder des permis de circulation, un gouvernement peut faire disparaître la totalité ou partie de la garantie accordée ? Il me semble que l'honorable député ne devrait pas se placer à ce point de vue pour discuter les résolutions. Il n'apporte pas à l'étude de cette question le jugement dont il fait preuve dans les cas ordinaires. J'aimerais à savoir de quel autre langage on aurait pu se servir pour rédiger ce paragraphe 7 de la résolution. Nous ne pouvons inclure dans cette résolution les conditons que nous devrons imposer. Ces conditions dépendent absolument des circonstances. Ce qui serait équitable dans certaines circonstances, pourrait ne pas l'être dans d'autres. Ne faut-il pas que quelqu'un soit revêtu du pouvoir nécessaire pour accorder ces permis de circulations ? Et si ce n'est pas à l'Exécutif que nous devons confier la chose, à qui devons-nous la confier ?

Est-il nécessaire que nous attendions la réunion des Chambres pour accorder à une compagnie un permis de circulation sur les lignes de ce chemin de fer, ainsi que pour approuver les conditions expresses auxquelles ce droit devra être octroyé ? Cela ne se fait pas dans aucun cas ordinaire. Actuellement, le comité des chemins de fer de l'Exécutif a le droit de décider à quelles conditions les voitures d'un chemin de fer seront admises à circuler sur les voies d'un autre réseau. Quelle nécessité y a-t-il dans le cas actuel de supposer des choses qui n'existent pas ordinairement. Si le gouvernement ne possède pas suffisamment la confiance de la Chambre pour déterminer en quoi consistent des conditions équitables, il ne mérite pas cette confiance du tout. Je sais que l'honorable député n'a aucune confiance en nous; mais je crois comprendre que sa proposition n'est pas faite à ce point de vue. Je crois qu'il ferait la même critique et supposerait les mêmes abus de la part de ses amis, s'ils étaient au pouvoir.

M. BARKER : Certainement. Ce n'est pas au gouvernement actuel en particulier auquel je veux faire allusion, mais à n'importe quel gouvernement qui peut se trouver au pouvoir à ce moment-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, tout gouvernement jouissant de la confiance du parlement doit avoir ce pouvoir. Vous ne pouvez légiférer d'une autre manière. Il vous faut accorder à quelqu'un le droit de dire quelles seront les conditions équitables en vertu desquelles ces privilèges pourront être exercés.

M. BARKER : Si je comprends bien, le ministre prétend que quelque soit le gouvernement au pouvoir, il aura le droit de diminuer cette garantie, afin de pouvoir accorder des permis de circulation sur cette voie ferrée.

Cela peut se faire en vertu de cet article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas comment.

M. BARKER : C'est très possible. Le gouvernement peut fixer des conditions rai-

sonnables auxquelles une autre compagnie aura un droit de circulation. Il peut changer toutes les conditions, réduire le taux de l'intérêt ou accorder toute autre chose en considération pour le droit de circulation accordée par une compagnie sur sa voie. Ces arrangements devraient être faits avec l'assentiment du parlement. Je dis plus, le gouvernement ne devrait pas être autorisé à faire avec la partie contractante des arrangements qui pourraient diminuer de quelque manière la garantie que le premier contrat donnait à l'Etat. Cela devrait faire partie du contrat lui-même. Je ne parle pas en ce moment du gouvernement actuel ; j'ai la ferme conviction qu'il ne restera pas au pouvoir longtemps, mais quel que soit le gouvernement au pouvoir, il ne devrait pas être autorisé à faire avec cette compagnie des conventions qui diminueraient la valeur des garanties de l'Etat. Supposons que l'Etat ait à payer d'ici à quatre ou cinq ans, $1,000,000 aux porteurs d'obligations, dans quelle position nous trouverions-nous au sujet de notre intérêt sur cette avance ? Il n'est pas du tout question de cela ici. Autant qu'il est possible de s'en rendre compte ce serait tout simplement une avance faite à cette compagnie, pour son usage et bénéfice et sans intérêt.

L'honorable M. TISDALE : Il y a dans cette question un point qui n'a pas encore été soulevé. Il n'est pas probable que ce soit la dernière fois qu'une compagnie demande la garantie de l'Etat, et il est très à propos de demander au ministre de bien étudier la question. Il ne faut pas oublier, non plus, que ces garanties iront aux bailleurs de fonds et alors nous ne pourrons plus changer les conditions, puisque ces bailleurs de fonds auront des droits acquis que nous devrons respecter. En tant que ce parlement est concerné, il s'agit ici d'un nouveau mode de garanties. En règle générale, je l'admets, le ministre à raison—nous adoptons des résolutions et c'est au gouvernement qu'incombe la responsabilité de les mettre à exécution. Personne ne prétend que tous les détails devraient se trouver dans ces résolutions. Notre devoir comme députés de l'opposition est d'aider le gouvernement, autant que de le critiquer, et sur une question de cette importance, nous ne pouvons pas prendre trop de précautions, surtout s'il est vrai, comme la rumeur le dit, qu'avant la fin de la session, nous devons être appelés à discuter une autre demande de garanties. Nous prenons un engagement de $11,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques dollars en plus de $9,000,000.

L'honorable M. TISDALE : Cette résolution met le pays dans la situation d'un endosseur. Si le répondant paie une partie de la dette, il est, jusqu'à concurrence de cette somme, dans la situation d'un actionnaire. Il me semble que l'Etat ne devrait pas se contenter de cela ; il devrait se faire donner d'autres garanties, comme par exemple, une deuxième hypothèque sur le chemin, ce qui lui permettrait d'agir dans le cas de l'exécution des engagements, sans être obligé de passer par la filière ordinaire des actionnaires. Le ministre devrait ne pas faire cette concession et nous fournir l'occasion d'examiner le contrat avant qu'il nous lie irrévocablement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mes collègues et moi sommes parfaitement disposés à profiter de toutes les recommandations des honorables députés de la gauche, si elles sont de nature à faciliter l'accomplissement de ce que nous avons en vue. Mais je ne me crois pas en droit de promettre à la Chambre que nous lui soumettrons tous les documents préparés—l'hypothèque, les garanties, le contrat. Dans une question aussi importante, il faut apporter une réflexion calme et vigilante à tous les détails, et si nous étions obligés de rédiger ces documents à la hâte, nous nous exposerions à commettre des erreurs ou des oublis. Nous n'avons rien à gagner en pressant l'affaire et en augmentant la somme d'ouvrage que le parlement aura encore à faire. Nous donnons les conditions dans la résolution et dans le bill, nous préciserons également toutes autres conditions que le gouvernement croira nécessaires, mais nous devons demander au parlement de nous donner le temps de rédiger et de négocier tout traité à conclure entre le gouvernement et la compagnie. Je crois qu'il ne serait à l'avantage ni du pays, ni de l'entreprise de se départir de la règle ordinaire.

M. COCHRANE : Quand cette règle a-t-elle été adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande à la Chambre de l'adopter aujourd'hui. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) est très inquiet de savoir ce qui arriverait si l'intérêt n'était pas payé par la compagnie et si le gouvernement était appelé à le payer. Dans ce cas, le gouvernement serait en droit de forcer la compagnie à payer, grâce à son hypothèque sur le chemin. Il pourrait faire vendre le chemin ou se le faire transporter.

M. BARKER : Le gouvernement exigera-t-il un intérêt sur les avances qu'il fera ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'arrive à cela dans un instant. Voilà quels seraient nos droits en vertu de ces résolutions. Il est très important de bien considérer le traitement qu'il conviendrait d'accorder à une nouvelle entreprise qui, du consentement unanime, mérite d'être encouragée et protégée. Comment convient-il de traiter une compagnie ayant en mains une entreprise aussi louable ? Quel traitement le peuple désire-t-il que le

gouvernement lui applique ? Nous approuverait-il de venir, dès le début, exiger notre livre de chair et dire à la compagnie de payer sous peine de voir sa propriété confisquée ?

L'honorable M. HAGGART : Mais vous devez avoir le pouvoir de le faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

L'honorable M. HAGGART : C'est toute la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute sur ce point. Les propriétaires de ce chemin savent qu'en consentant cette hypothèque, ils se mettent à la merci du gouvernement. Pour ma part, je ne crois pas que le gouvernement serait justifiable d'exercer ses droits autrement que d'une manière raisonnable et modérée. Il devrait accorder du temps à la compagnie ; lui permettre d'exploiter le chemin. Nous nous faisons autoriser à savoir au juste quels sont ses profits, l'emploi qu'elle fait de ses recettes, et quelle devrait être la part du gouvernement, dans ces recettes. Nous serons parfaitement renseignés sur tous ces points.

Parlant en mon propre nom et sans vouloir en rien engager mes collègues qui n'ont pas encore approfondi la question, je dis que nous devrions traiter cette entreprise avec beaucoup de considération, après que le gouvernement se sera rendu compte de ce qu'elle a pu faire. Si elle a fait tout ce qui était en son pouvoir de faire, tout ce que le gouvernement pourrait raisonnablement en exiger, ce dernier devrait pouvoir se montrer clément, et je crois que le parlement l'approuvera d'agir ainsi.

La question de mon honorable ami (M. Barker) est de savoir si nous exigerons un intérêt sur les intérêts. Je n'ai pas étudié ce point et j'ignore si quelques-uns de mes collègues s'en sont occupés. Mais je ferai remarquer à mon honorable ami que nous nous écartons de la politique qui a toujours été suivie depuis qu'il est dans la vie publique. Autrefois on donnait de l'argent aux compagnies de chemin de fer. Nous leur avons donné en toute propriété, d'innombrables millions de dollars. A présent que le gouvernement manifeste l'intention d'agir autrement à l'égard de ces compagnies, mon honorable ami découvre que le gouvernement aura peut-être de l'intérêt à payer pendant quelque temps, et il insiste pour que nous exigions de l'intérêt sur cet intérêt.

M. COCHRANE : Pas du tout.

M. BARKER : J'ai simplement demandé ce que le gouvernement se proposait de faire. Je voudrais connaître les conditions du traité qui sera conclu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'apprends avec plaisir que l'honorable député n'insiste pas, car après tout ce qui a été fait par le passé, il me paraîtrait injuste de faire preuve d'une trop grande sévérité envers une entreprise méritoire, destinée à favoriser la culture de nos terres fertiles de l'ouest, une entreprise qui fait tout en son pouvoir pour répondre à l'attente de notre population.

M. COCHRANE : Je ferai observer que personne, du côté de l'opposition, n'a parlé dans ce sens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. COCHRANE : Alors pourquoi ces suppositions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que l'honorable député ne voudrait pas cela.

M. COCHRANE : Ni personne de ce côté de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en absous mon honorable ami, et cela doit le satisfaire.

M. COCHRANE : Je n'ai pas besoin de l'absolution de l'honorable ministre, et je n'ai pas à être jugé par lui. Je ne voudrais pas me fier à sa mansuétude, s'il était en son pouvoir de me faire disparaître. Tout ce verbiage est inutile ; nous avons simplement demandé si le gouvernement se ferait autoriser à prélever un intérêt sur les intérêts, si le cas se présentait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que mon honorable ami n'aime pas les paroles inutiles. J'ai le plus profond respect pour ses opinions et ses désirs et je ne dirai plus que le strict nécessaire. Mais puisqu'il ne veut pas être absous, il ne me reste d'autre alternative que de le déclarer coupable de vouloir traiter cette entreprise d'une façon impitoyable.

M. LENNOX : Je suis convaincu que pas un seul député de la gauche n'a l'intention de s'opposer aux résolutions de l'honorable ministre. Mais nous avons le droit de demander des explications raisonnables concernant le marché qui doit être conclu. Nous devons d'abord savoir si le ministre qui propose ces résolutions comprend exactement la position dans laquelle il se trouvera vis-à-vis cette compagnie. Après avoir écouté ce qu'il a dit l'autre jour et ce qu'il dit aujourd'hui, j'ai peine à croire qu'il ait une idée bien nette du marché qu'il demande à l'Etat de conclure avec cette compagnie. La première des conditions, c'est que le gouvernement, ou le département spécialement chargé de l'affaire soit au courant de la proposition qu'il fait ; et la deuxième condition, qui découle de la première, c'est—après avoir bien compris la portée de la proposition—de l'expliquer clairement à la Chambre.

Si après que nous aurons voté ces résolutions, nos électeurs nous demandaient en quoi consiste le traité conclu entre le gouvernement et la compagnie, je ne crois pas qu'il y aurait un seul membre de cette Chambre en état de l'expliquer clairement.

Il ne s'agit pas de défiance ou de soupçons, comme le laisse entendre le ministre, mais d'une question d'affaire. Il s'agit de savoir si les membres de cette Chambre qui ne sont que des mandataires, doivent remettre leurs pouvoirs entre les mains du gouvernement, ou se prononcer eux-mêmes sur les questions publiques.

Pour ma part j'entends, autant que possible, exercer les droits qui m'ont été délégués, et agir dans l'intérêt de mes commettants ; je ne m'en remettrai à personne de décider à ma place. C'est le devoir de l'opposition et aussi celui des députés de la droite, d'exiger, avant d'aller plus loin, qu'on nous dise au juste de ce dont il s'agit. L'honorable ministre nous demande de ne pas retarder les affaires du parlement, et dit que nous serons ici, à ne rien faire, jusqu'à ce que ces documents soient rédigés et prêts à être déposés sur le bureau de la Chambre.

Je n'ai jamais demandé cela et je ne voudrais pas que le parlement fut forcé d'attendre les appoints de cette compagnie ou de toute autre compagnie. Si elle avait une proposition à faire pour obtenir de l'aide du parlement, elle aurait dû être faite par écrit, et soumise à la Chambre, longtemps avant aujourd'hui. Quand le ministre vient nous parler de retard, je lui réponds qu'il n'y a pas de raison pour qu'il y en ait.

Ces résolutions ont été présentées, il y a déjà quelques jours, et il a alors été entendu, d'après ce que j'ai compris, de remettre la discussion à quelques jours plus tard, pour nous permettre d'obtenir plus de renseignements. Un député ministériel a même indiqué quelques-uns des renseignements que nous devrions avoir. Cependant, nous n'en avons pas un seul.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que le cas présent ne ressemble pas du tout à celui du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il a en grande partie raison. Dans un cas, il s'agissait d'un marché d'après lequel tout l'argent que nous avons payé nous a été remboursé jusqu'au dernier sou, et malgré cela, il a fallu rédiger un contrat et le soumettre au parlement, avant de le faire ratifier.

M. SCOTT : L'avons-nous eu ?

M. LENNOX : Oui, mon honorable ami l'a eu. Un représentant de l'ouest devrait être le dernier homme à émettre des doutes sur la question de savoir si la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été un marché avantageux pour le pays. Parmi les partisans du gouvernement, et même au sein du cabinet, il y en a plusieurs qui n'ont jamais approuvé cette entreprise ; s'ils avaient eu leurs coudées franches, ce chemin de fer n'aurait jamais été construit et pas un seul député de l'ouest ne serait ici aujourd'hui, pour se prononcer sur les questions qui intéressent le pays. L'ouverture de ce pays à la colonisation nous a amplement dédommagé de tout l'argent dépensé. Je ne dis pas que le parlement ne devrait pas aider jusqu'à un certain point à la construction de ce chemin de fer, mais quand j'entends le ministre comparer cette proposition au marché conclu avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et dire que les deux cas sont différents, je suis tout à fait de son opinion. Dans le cas actuel, une compagnie vient demander au gouvernement des faveurs qui devaient lui être accordées s'il est dans l'intérêt du pays de les accorder. Mais avant de voter cette proposition, il est du devoir de la députation de se rendre compte s'il est réellement dans l'intérêt du Canada d'aider à la construction des chemins de fer. Quant à la question de la subvention aux chemins de fer, je suis énergiquement opposé à ce que le parlement accorde de l'argent ou des terres pour encourager la construction des voies ferrées ; et quand des résolutions de cette nature nous sont soumises, je considère de mon devoir de bien m'assurer qu'il ne s'agit pas de voter une subvention pour encourager la construction, sous prétexte de garantir les obligations de cette compagnie. Je veux que la proposition soit tellement claire, que nous sachions parfaitement que dans aucun cas le parlement ne sera appelé à donner de l'argent ou des terres pour la construction d'un chemin de fer. Si une proposition assez clairement définie pour qu'il soit certain qu'en garantissant les obligations, le parlement n'aura pas d'argent à payer, peut nous être soumise, je serai disposé à l'adopter. Mais j'exige que le ministre des Chemins de fer et Canaux rédige ses conditions de manière à ne rien laisser au hasard. Je veux qu'il fasse un marché assez clair et précis pour qu'en votant sa résolution nous sachions qu'elle n'implique aucune dépense des deniers publics.

M. GOURLEY : J'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne s'opposera pas à la demande si raisonnable des honorables députés d'Hamilton et de Norfolk-sud, et que lorsque nous aurons consigné dans un acte du parlement les conditions du prêt, et les garanties qui devront l'accompagner, il y aura dans cet acte un article décrétant que la nature de ces garanties ne pourra être changée que par la même autorité qui les a instituées, c'est-à-dire, le parlement. Je crois qu'il ne serait pas prudent de laisser ce pouvoir au gouvernement. Je n'y verrais pas d'objection, avec le gouvernement actuel, mais s'il nous arrivait un gouvernement conservateur, la situation pourrait être désastreuse. Puisque ces garanties sont définies

par un acte du parlement, je considère qu'elles ne peuvent être modifiées ou amoindries que du consentement de ce parlement, et j'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui est avocat, n'y contredira pas.

Mais il y a dans cette affaire beaucoup d'autres questions plus importantes que celle-là. Il est évident que nous nous engageons dans une nouvelle voie relativement à la construction des chemins de fer. Pour ma part, je songeais depuis quelque temps à soumettre une résolution sur cette question des subventions aux chemins de fer, et je suis prêt à prendre sur ce point une attitude peut-être différente de celle d'un certain nombre de mes collègues. La politique qu'implique les résolutions qui nous sont soumises est-elle la plus avantageuse que nous puissions adopter ? J'admets que lorsqu'un bill nous est soumis, il y a ici assez d'avocats pour que nous soyons certains que ce bill contiendra toutes les garanties nécessaires pour protéger les intérêts de la compagnie et ceux du public. Je veux que nous fassions un marché équitable. Je veux que la compagnie qui s'adresse à nous et qui obtient l'autorisation de construire un chemin de fer, ait une chance raisonnable de réaliser des profits, mais je ne veux pas, non plus, que les intérêts du public soient négligés.

Il doit être bien entendu qu'en votant ces résolutions nous ne consacrons pas une politique générale concernant les chemins de fer. Il est dit dans la résolution que nous adoptons une politique nouvelle, mais quand le bill nous sera soumis, je ne me croirai pas lié par aucune de ces propositions. En votant ces résolutions, j'approuve les lignes générales de la proposition qui nous est soumise, mais je me réserve le droit de discuter et de combattre tous les détails concernant la garantie.

Il y a beaucoup de questions de détail plus importantes que la question générale de savoir si la construction des chemins de fer doit être encouragée par une subvention directe en argent ou par une subvention en terres. Toute cette question de la construction des chemins de fer demande a être discutée de nouveau devant le peuple. La polémique qui se fait actuellement dans certains journaux d'Ontario ne représente pas du tout l'opinion publique. Quelques-uns de ces journaux prétendent que le temps est venu de ne plus subventionner les chemins de fer, de ne plus leur prêter le crédit du Canada, pour aider à la construction de leurs lignes. Je prétends que c'est une doctrine étroite et indigne du peuple canadien. Le Canada en est encore aussi dépourvu que lors de l'arrivée de Jacques Cartier dans ce pays et j'espère qu'il ne voit pas ce qui se passe ici aujourd'hui. Je suis convaincu que si le Canada était resté un pays français il ne serait pas aussi arriéré qu'il l'est aujourd'hui. Jamais peuple n'a reçu héritage plus précieux que le peuple canadien, et jamais peuple n'a disposé d'un grand héritage d'une manière aussi déplorable. Je ne crains pas de dire que la population d'Ontario est plus responsable que celle de toute autre province de l'état d'infériorité dans lequel se trouve le pays. Je dis cela sans animosité, car je suis un vrai Canadien et je voterais demain en faveur d'une entreprise utile à la province d'Ontario, avec le même empressement que s'il s'agissait du comté de Colchester. Mais je répète que la population d'Ontario a été jusqu'aujourd'hui un obstacle au développement du Canada.

Mais, M. l'Orateur, oublions le passé. Je crois qu'il existe aujourd'hui dans la province d'Ontario une nouvelle génération qui nous aidera à conduire le Canada vers les brillantes destinées qu'il est appelé à atteindre, au cours de ce siècle. Je voudrais convaincre la jeunesse de ce pays que nous habitons la meilleure moitié de ce continent. J'ai beaucoup étudié la géographie du pays et donnez-moi douze jeunes gens instruits, habitués à raisonner, habitués à suivre les procédés du raisonnement jusqu'à leurs conclusions logiques et je leur démontrerai que grâce à la position géographique du Canada, nous possédons la moitié la plus importante du continent nord-américain et que si nous savons nous conduire en hommes nous sommes destinés à devenir, politiquement et matériellement, la puissance dominante de ce continent.

Nous avons eu trop d'hommes dans ce pays qui se sont donné pour mission de décourager l'initiative et les ambitions populaires et de fausser l'opinion publique. Le devoir des hommes d'état au lieu de décrier leur patrie, et de restreindre les ardeurs du peuple, doit être de les stimuler en toutes circonstances et de bien convaincre notre population qu'elle possède la plus belle et la grande moitié de ce continent, que nous avons les grandes richesses forestières, les grands pouvoirs hydrauliques, les grandes ressources minérales et que si nous sommes fidèles à nos intérêts, dans 25 ans nous pourrons défier toute puissance étrangère sur ce continent ou ailleurs. Mais pour accomplir ces hautes destinées, il nous faut agir en hommes et non pas comme des enfants. J'ai dit il y a un instant que si Jacques Cartier revenait sur la terre il aurait honte du peu de progrès accompli par cette population de six millions.

M. LEMIEUX : Que dites-vous de son député (M. Monk) ?

M. GOURLEY : Il y a aussi le grand Champlain. Je suis un admirateur passionné de ces hardis explorateurs français qui vinrent les premiers dans ce pays et je suis convaincu que si le Canada était resté français il serait beaucoup plus avancé qu'il ne l'est. J'ai dit que si Jacques Cartier revenait sur la terre il serait surpris de voir le peu de progrès que nous avons fait. Je dirai plus ; si les grands chefs sauvages pou-

vaient revenir, ils n'auraient guère de respect pour les blancs. Ils diraient : nous avions un sentier conduisant des grands lacs jusqu'à Montréal et de là aux provinces maritimes par le Saint-Laurent. Qu'avons-nous de plus aujourd'hui qu'un sentier d'homme blanc depuis les lacs jusqu'aux provinces d'en bas. Tout le pays, à l'exception d'une étroite lisière le long du Saint-Laurent, et autour des lacs, est aussi désert, aussi silencieux que du temps des chefs sauvages. Ils avaient aussi un sentier partant des grands lacs, et passant par l'Ottawa. Nous en avons autant. Nous avons aussi le chemin de fer Canadien du Pacifique qui traverse le pays, mais le Canada, dans son ensemble est resté presqu'aussi sauvage qu'à l'époque ou les vieux chefs chantaient leur chant de guerre sur les rives de l'Ottawa.

Voyez cette grande mer intérieure du nord —la baie d'Hudson. C'est une des plus grandes mers du monde; il suffit d'étudier la géographie du pays et la position de cette mer pour constater qu'elle est au centre de ce continent. Elle a été placée là pour tempérer le climat du continent, et sous le 60me degré de latitude il ne fait pas plus froid que sous le 45me qui passe par la Nouvelle-Ecosse.

M. LEMIEUX : L'honorable député veut-il parler de la baie d'Hudson.

M. GOURLEY : Oui.

M. LEMIEUX : Je croyais qu'il parlait de la mer Canadienne.

M. GOURLEY : C'est une mer canadienne quatre fois plus grande que la Méditerranée. Les Européens parlent de la mer Baltique. On pourrait la verser dans la Baie James sans en rider la surface. Nous nous rappelons tous que les Grecs et les Latins, dans leurs livres, parlent constamment de cette mer merveilleuse, de cette mer centrale, or la Baie d'Hudson ferait quatre ou cinq Méditerranées. Si nous savons nous y prendre la Baie d'Hudson deviendra la grande mer commerciale de ce continent.

Qu'on ne prenne pas ce que je dis pour des paroles en l'air. Pour ceux qui étudient attentivement la géographie de ce pays, il n'y a pas d'exagération dans ce que je dis: c'est la pure vérité. Mais, encore une fois il faut que nous fassions quelque chose. Il nous faut construire des chemins de fer en dépit de ce qu'écrivent les journaux d'Ontario. Je n'ai jamais pu savoir qui rédige ces journaux. Ces écrivains prétendent que nous devrions cesser de construire des chemins de fer. Je prétends que nous en avons plus besoin que jamais, si nous voulons profiter des superbes avantages qui nous sont offerts. Nous avons un pays beaucoup plus grand que les Etats-Unis ; or, nous possédons 18,000 milles de chemin de fer et une population de 6,000,000. Nous devons nous faire le raisonnement logique que si nous avions 200,000 milles de chemin de fer, nous aurions une population de 70,000,000.

Si nous voulons avoir une population de trente ou quarante millions d'ici à vingt-cinq ou trente ans, il nous faut construire 50,000 ou 60,000 milles de chemin de fer. Si nous voulons tenir le rang qui nous appartient dans la marche vers le progrès et mériter l'admiration des autres peuples, il nous faut nous conduire comme des hommes et construire 50,000 milles de voie ferrée d'ici à dix ans.

Je vais rappeler un fait historique. De 1860 à 1865, les Etats-Unis ont eu à subir une longue guerre. Ils possédaient très peu de chemins de fer, et le transport des troupes a coûté des sommes énormes. Dès que la guerre fut finie, les hommes publics des Etats-Unis se dirent : Il faut sillonner le pays de chemins de fer si nous voulons dominer sur ce continent. Et qu'arriva-t-il ? En dix ans, de 1870 à 1880, les Américains construisirent 60,000 milles de voie ferrée. Ainsi quand je demande aux Canadiens de se lever comme des hommes et de construire 50,000 milles de chemins de fer je ne demande rien d'extravagant.

Je suis un grand impérialiste et un grand admirateur de la race anglaise, mais mon admiration se borne à la race d'il y a quarante ou cinquante ans. Ils avaient alors l'élan et ils dominaient l'univers ; mais depuis quarante ou cinquante ans, il a poussé en Angleterre une petite race qui n'a aucune des vertus de la race saxonne. Cette petite race ne mérite pas mon admiration. Heureusement qu'il en surgit une autre plus forte, grâce à Joseph Chamberlain et à quelques autres esprits supérieurs qui recommencent à insuffler au peuple un peu de cet esprit vraiment anglais qui a conquis et civilisé le monde. Et, bien que l'Angleterre ait un peu hésité dans ces quarante dernières années, elle se raidit maintenant pour accomplir ses destinées et j'espère un jour voir son drapeau floter sur tout l'univers."

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Laissez-moi vous dire comment ces Américains s'y sont pris pour construire ces 60,000 milles de chemin de fer. Tout cela a coûté £9,000,000,000, et les rusés Américains ont eu l'habileté d'en faire fournir £8,000,000,000 par les Anglais et n'en ont fourni que $1,000,000,000 eux-mêmes. Cela fait une proportion de 1 à 9 et c'est à peu près tout ce qu'on peut espérer retirer d'une opération commerciale avec des Yankees.

M. CLARKE : Seize à un.

M. GOURLEY : Dans le cas que je rapporte, ça été 9 à 1. Les Américains ont contribué £1,000,000,000 et se sont fait donner £8,000,000,000. Il va sans dire qu'ils n'eurent pas de difficulté à construire leurs chemins de fer après avoir obtenu cet argent si facilement des crédules capitalistes anglais.

Je blâme les hommes publics du Canada parce qu'ils ne sont pas montés plus tôt sur les tribunes publiques pour proclamer que nous possédons la meilleure partie du continent, pour demander au peuple de se rallier autour du drapeau et de ne pas ramper devant les Etats-Unis, et si les Etats-Unis avaient voulu s'emparer de notre territoire, nous avions trois ou quatre millions de Canadiens qui auraient pu les écraser si seulement nous avions eu des hommes pour les commander.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. GOURLEY : Mais nos chefs étaient des poltrons. Quand les chefs sont poltrons, le peuple est poltron. Quand Napoléon était à la tête des armées françaises il pourchassait les Allemands, les Russes et les Autrichiens comme des moutons par toute l'Europe. Ces mêmes Allemands qui plus tard ont investi Paris, furent dispersés comme les feuilles d'automne par Napoléon, parce que Napoléon était un demi-dieu, parce quil parlait à ses soldats, parce qu'il passait devant le front des troupes avant d'engager la bataille, qu'il les inspirait et en faisait des demi-dieux à son image.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

D'autres VOIX : A l'ordre !

M. GOURLEY : Je suis fier de ce rappel à l'ordre, M. le président. C'est le plus bel éloge qu'on pouvait me décerner, car il prouve que j'ai réussi à provoquer l'enthousiasme de la Chambre. Dans une circonstance, Napoléon avait avec lui 60,000 Français dont il avait fait des héros par son exemple ; à dix heures du matin il leur dit : " Il y a 150,000 Allemands ", et à quatre heures du soir ils étaient tous prisonniers.

Plus tard, quand la France n'a plus eu de chefs pour insuffler dans les soldats la force et le courage, quand l'Allemagne a eu des chefs comme Bismark et de Moltke, eh bien, alors les choses ont changé.

Les peuples sont ce que leurs chefs les font, et malheureusement le peuple canadien n'a pour ainsi dire rien fait, au point de vue national, parce qu'il a manqué de chefs pour lui insuffler le patriotisme. C'est ce qui a fait le malheur du Canada.

Les Etats-Unis ont eu de grands chefs comme Henry Clay et Daniel Webster. Un jour, je me trouvais dans l'Etat de l'Illinois, un petit Etat, aussi plat que cette table devant moi. C'était le 4 juillet et dans la soirée je suis allé entendre un des orateurs de la circonstance.

M. BENNETT : Qu'est-ce qu'il a dit ?

M. GOURLEY : Il y avait sur le terrain une petite élévation à peine perceptible pour l'œil d'un Néo-Ecossais habitué au spectacle de nos superbes montagnes. Or cet orateur fit de ce semblant de colline une description à faire pâlir les Alpes, et le petit ruisseau qui traversait le village fut comparé au Nil fabuleux et au glorieux Rhin. Ce sont des enseignements comme ceux-là qui ont fait des Etats-Unis un grand pays. Les Américains ont toujours entendu dire à leurs chefs qu'ils étaient le premier peuple de la terre ; que leurs progrès avaient été plus rapides que ceux de tout autre pays et je leur rend cette justice tout en les détestant.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. GOURLEY : Il faut que nous renoncions une bonne fois à cette déplorable manie, pour imiter, sous ce rapport, la population des Etats-Unis. Il faut que nous croyions et que nous proclamions partout que le Canada est le plus grand pays du monde.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. GOURLEY : Rappelons-nous que le dernier recensement, et j'en félicite le ministre de l'Agriculture—s'appuyant sur les rapports du bureau géologique, donne au Canada une superficie de 3,745,574 milles carrés, tandis que les Etats-Unis, y compris l'Alaska, en possèdent 350,000 milles carrés de moins. Nous pourrions loger les Etats-Unis dans le Canada et il nous resterait encore un territoire assez grand pour y tailler une province aussi grande qu'Ontario et la moitié de la province de Québec. Je suis resté stupéfait, l'autre jour, en entendant parler l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et s'il en dépendait de moi, cet homme ne siègerait pas cinq minutes dans un parlement canadien.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Je crois que la constitution qui sert de base à tout parlement britannique exige qu'un député défende les intérêts de l'empire, et qu'il est de règle que chaque mot prononcé dans cette enceinte-ci tende à la défense des intérêts du Canada. Le député qui viole cette règle devrait être expulsé de cette Chambre immédiatement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Il suffirait d'en expulser deux ou trois pour empêcher des contempteurs du Canada de venir siéger ici. Le Canada est une annexe des Etats-Unis, et la province d'Ontario fait partie de la vallée du Mississippi, s'est écrié le député de Norfolk-nord. J'ai pensé qu'une bonne douzaine de députés d'Ontario se sentiraient insultés de ces paroles, mais ils sont si habitués aux injures qu'ils n'ont pas fait la moindre protestation. Pour moi, si quelqu'un osait calomnier le Canada dans cette Chambre, je me lèverais et j'irais l'arrêter. Dans ce cas, il aurait fallu arrêter l'honorable chevalier d'Oxford plus d'une fois depuis les trente ou quarante années qu'il siège ici.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Le peuple canadien est de plus en plus déterminé à traiter sévèrement l'homme public qui se permettra de calomnier son pays. Il y a eu dans la Nouvelle-Ecosse de ces diffamateurs qui ont parlé d'annexion. Ils étaient fort peu nombreux et n'ont jamais représenté, même au moindre degré, l'opinion publique de cette province, parce que les Néo-Ecossais étaient des loyalistes de l'Empire uni, et ceux d'aujourd'hui n'ont pas à chérir la mémoire des hommes qui ont dépouillé leurs ancêtres de tous leurs biens et les ont chassés vers ces rives.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. GOURLEY : Nous serions d'indignes rejetons d'une grande race, si nous ne ressentions pas tout l'odieux d'un pareil traitement, et si j'allais dire un seul mot en faveur des Etats-Unis, je croirais voir mes ancêtres sortir de leurs tombeaux pour me fustiger jusqu'à la mort.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : Si ce sentiment avait toujours régné au Canada pensez-vous que la population de ce pays ne serait que de 6,000,000 d'âmes ? Si nous avions eu les chefs qu'il nous fallait, nous serions aujourd'hui, à leur éternelle gloire, et de beaucoup la nation la plus remarquable du monde. Bien que ce fût mentir affreusement, on a toujours dit aux Américains qu'ils étaient cette nation-là, et ils ont eu le courage de le croire jusqu'à se donner la constitution la plus monstrueuse qu'il y ait au monde—un vrai mélange de tyrannies. Si l'on venait me demander quelle est la plus mauvaise constitution du monde, je répondrais que c'est la tyrannie d'Alger ou celle des Etats-Unis. Un Américain éminent n'a-t-il pas déclaré dernièrement que la constitution de son pays est absolument impraticable ? Il y a longtemps qu'on s'en serait aperçu si l'on y eût fait attention ; mais quand le peuple se livrait à un travail honnête, il n'avait pas besoin de gouvernement, il se gouvernait lui-même. Aujourd'hui il lui en faut un. Qu'est-il ? C'est un Sénat, une chambre de représentants, un président, qui sont respectivement tyrans pour six, trois et quatre ans, et une cour Suprême qui les commande à tous, à jamais. L'habitant des Etats-Unis est donc soumis à quatre tyrans, tandis que celui d'Alger n'en a qu'un, et s'il s'en débarrasse il se trouve complètement libre. Cependant, il s'est trouvé au Canada des gens disposés à prêter une oreille complaisante aux vantardises des Yankees concernant leur constitution, bien que tout le monde sache que la seule constitution qui assure à des sujets une liberté universelle, c'est la constitution britannique dont nous jouissons ici dans toute sa plénitude et avec tous les privilèges dont le gouvernement britannique puisse garantir l'exercice dans toutes les parties du monde où il est établi. Nous avons même amélioré la constitution anglaise qui régit la cour de Saint-James. Néanmoins, trente années durant, nous avons permis aux Etats-Unis de proclamer que le seul drapeau de ce continent à l'ombre duquel il fait bon vivre, c'est le drapeau étoilé. Je vais consacrer quelques années de ma vie à faire voir que le seul drapeau à l'ombre duquel il fait bon vivre c'est le vieux drapeau à croix rouge d'Angleterre ; et j'ose affirmer que le peuple américain sera le premier à l'admettre, parce que, ayant fait l'expérience de la tyrannie du gouvernement de son pays, il se trouvera trop heureux de revenir au vieux drapeau qu'il avait répudié il y a cent cinquante ans, pour se mettre à la remorque d'hommes d'Etat mal inspirés et déchus. Si tous les Canadiens étaient imbus de cet esprit-là, notre pays absorberait bientôt l'attention de l'univers à l'exclusion des Etats-Unis, et les immigrants y afflueraient de toutes parts. Ce serait alors la chose la plus facile du monde que de construire 500 milles de chemin de fer. Si la population de la province d'Ontario veut bien m'écouter, elle cessera de prétendre qu'il ne faut pas accorder de subventions pour la construction de chemins de fer.

Le Canada est un pays nouveau et à peine habité. Jusqu'à présent on n'a construit des chemins de fer que dans les parties de ce pays qui pouvaient rapporter des revenus, on les a fait passer le long des rivières et dans les régions colonisées. Les Américains ont compris que leur pays à eux ne pourrait se développer tant qu'on n'aurait pas franchi la rivière du Missouri, et ils se sont dit : " Il nous faut couvrir ce continent de chemins de fer, c'est le seul moyen d'attirer de l'immigration." Et ils se sont mis à construire des chemins de fer bien avant que les immigrants eussent pris le chemin des Etats-Unis. Voilà comment les Anglais ont perdu leur argent. Il s'est construit des chemins de fer, les immigrants ne sont pas venus, les chemins ont failli à leurs obligations, puis les Gould, les Vanderbilt et les Fisk s'en sont emparés et les ont fait servir d'instrument de leur fortune. Je tiens à déclarer au gouvernement et au parlement que je suis un tenant des chemins de fer, que je trouve de bonne politique d'en construire, mais qu'il faut faire présider à leur construction les méthodes les plus sages. Il est nécessaire que le gouvernement prête son aide aux chemins de fer. Je suis fort en faveur du Trans-Canada, il nous faut construire des chemins de fer plus au nord ; mais comment espérer que les capitalistes se livrent à ces entreprises sans le secours du gouvernement ? Il suffit de jeter un regard sur la carte géographique de ce pays pour comprendre que ni le Grand Tronc ni le Pacifique Canadien ne seront jamais bien avantageux pour les provinces maritimes. Ils prennent des changements de blé dans une région située à 500 ou 600 milles

au nord, ils les emportent jusqu'aux lacs et de là remontent vers le nord jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, suivant ainsi une route d'un quart plus longue qu'elle ne le serait naturellement. Je suis donc convaincu, après avoir étudié la carte géographique, que ces chemins de fer là passent trop au sud pour nous être aussi avantageux qu'il le faudrait. Je ne dis pas qu'on n'aurait pas dû les construire ; j'admets même que les lignes passant au sud étaient les seules dont la construction fût possible autrefois. Edward Blake, un homme fort éminent, que peuvent encore admirer certains membres de la droite, bien que ce soit folie de leur part, a fait plus de tort au Canada qu'aucun autre politique de son temps. Il a calomnié son pays en cherchant à faire croire aux Anglais et aux Américains, lors de la construction du Pacifique Canadien, que ce pays était sans valeur. Nous avons éprouvé les plus grandes difficultés, lorsqu'il s'est agit de déterminer les capitalistes, moyennant des sommes immenses, à construire ce chemin de fer, parce que les libéraux refusaient de rendre au gouvernement de ce temps-là la justice que je rends au gouvernement actuel et que tous les libéraux-conservateurs lui rendront aussi, je l'espère. Les libéraux d'alors n'ont pas soutenu sir John Macdonald et sir Charles Tupper, les deux hommes les plus distingués que la Providence ait jamais mis au service de ce pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GOURLEY : La Providence a suscité ces hommes comme elle suscita autrefois les prophètes, pour faire réaliser au peuple canadien de hautes destinées. Mais lorsqu'ils parurent on les traita comme on avait traité Jean-Baptiste. Les prêtres et les rabbins descendirent dans la vallée et s'emparèrent de lui en disant : "Cet homme prêche le mensonge," lorsque, de fait, il prêchait des vérités qui, s'ils avaient voulu les écouter, leur aurait donné la vie éternelle. Et si, au lieu d'imiter les rabbins et les Juifs, sir Richard Cartwright, Edward Blake et tous ceux qui commandaient au parti libéral d'alors, avaient aidé sir John Macdonald et sir Charles Tupper à développer le Canada, comme je m'applique maintenant à aider ce gouvernement à adopter le meilleure politique possible, ils eussent été plus dignes d'être honorés.

Je n'ai rien à redire à cette enterprise. Je veux que le chemin de fer Canadien du Nord se développe et que le Grand-Tronc-Pacifique se construise. Je veux même que d'ici à trois ou quatre ans il se construise trois ou quatre chemins de fer transcontinentaux. Le pays le permet, et si nous savons nous y prendre, nous pouvons leur assurer assez de trafic pour qu'ils fassent des profits. Quant à garantir les obligations de ce chemin, je ne suis pas bien sûr que ce soit là ce que nous avons de mieux à faire, et il pourrait être préférable de donner à la compagnie une certaine somme,et rien de plus J'approuve le gouvernement de ne pas vouloir accorder de subventions en terres, je crois qu'en cela il fait preuve de sagesse. S'il décidait de donner, pour des fins de concession, un des lopins de terre alternatif et de réserver le lopin suivant pour se rembourser du coût de la construction du chemin pour chaque réseau transcontinental, non seulement il garantirait les risques d'argent qu'il assumerait, mais il assurerait au fisc des revenus considérables.

La vente des terres du Pacifique est une réponse à ces gens timorés, pusillanimes, qui additionnent les millions à l'aide de leur petit crayon et président toutes sortes de désastres. Ce qui est arrivé par rapport au chemin de fer Canadien du Pacifique démontre combien ces prédictions-là sont peu fondées. Qu'on ait de la foi et de la confiance et l'on verra qu'il n'est pas de chemin de fer qui ne puisse se soutenir par ses propres revenus dans un intervalle de quinze ou vingt ans. Si le gouvernement accorde des subventions, que ce soit des subventions en argent, c'est ce qui serait le plus conforme à l'intérêt public. Nous ne devrions pas nous imaginer qu'une subvention de $10,000,000 à $20,000,000 soit chose si épouvantable, et il faudrait plutôt se demander si la construction du chemin de fer a sa raison d'être, et dans l'affirmative, ne pas lésiner au sujet de la subvention. Il nous sera peut-être demandé de subventionner le Grand-Tronc-Pacifique. Pour moi, je ne suis pas opposé à ce qu'on subventionne ce chemin-là ou le chemin de fer Canadien du Nord. Je veux que notre pays se développe, il est avantageux qu'il se développe, et tant qu'on n'aura pas construit de nouveaux chemins de fer, il y a d'immenses régions qui devront rester inproductives.

Lorsque les Etats-Unis ont construit leur 60,000 milles de chemins de fer, il est venu là des gens de tous pays. En Angleterre il s'affichait partout des placards invitant les Anglais à passer aux Etats-Unis où ils gagneraient de $2 à $4 par jour. A leur arrivée dans le Nouveau-Monde ces gens ont vu que l'on était à contruire ces immenses chemins de fer. En dix ans la République Américaine consacrait à la construction des chemins de fer £90,000,000 ou $450,000,000, mais elle répandait l'or à flots et cet Irlandais qui disait qu'on pouvait ramasser les louis sterling dans les rues de New-York ne se trompait guère. En effet, gagner de $3 à $4 par jour c'était pour l'ouvrier d'Irlande ramasser l'or dans les rues. Les Etats-Unis jouèrent gros jeu ; ils attirèrent de l'immigration de partout en écrivant qu'il fallait aller aux Etats-Unis, il empruntèrent de l'argent des Anglais, les trompèrent et firent tant et si bien que leurs chemins de fer ne leur ont rien coûté, en définitive. Mais je veux être franc, je veux que ceux qui placeront leurs capitaux dans les entreprises de chemin de fer en ce pays y trouvent une rémunération

convenable. Dans la partie du pays qui n'a pas encore été traversée par des chemins de fer les conditions ne sont pas les mêmes qu'ailleurs et nous devrions, par conséquent, traiter les constructeurs de chemins de fer avec générosité, certains que l'aide que nous leur aurons accordée sera amplement compensée dans dix ou quinze ans d'ici. D'Ottawa à la Baie d'Hudson il y a une distance de 500 milles et il a été construit à peine un mille de chemin de fer dans cette direction ; et à cause de cela notre pays est méprisé comme s'il n'était qu'une petite langue de terre qui s'étend le long du Saint-Laurent et des lacs jusqu'aux provinces maritimes. Si l'on avait construit ce chemin de fer transcontinental il y a dix ou vingt ans, comme on aurait dû le faire, il en serait bien autrement. Un chemin de fer se crée par lui-même un marché, il surgit des villes, des villages et toutes sortes d'établissements sur son parcours, la population y est attirée, bientôt l'entreprise rapporte des profits, et la valeur que prend la terre est beaucoup plus considérable que les sommes consacrées au succès de l'entreprise. On me prie de demander, au nom des provinces maritimes, que le Trans-Canada se construise. J'ai reçu de toutes les chambres de commerce et de tous les conseils municipaux des résolutions à cet effet, comme d'autres députés ont dû aussi en recevoir. J'ose espérer que tous les députés de la proxince de Québec, à quelque parti qu'ils appartiennent, seront favorables à ce projet. Construisons donc le Trans-Canada et assurons ainsi aux ports canadiens l'immense trafic du Nord-Ouest, dont l'insuffisance de notre réseau actuel de chemins de fer nous expose à perdre une si large part. On transporte le blé aux lacs, et là, les ports de Duluth et de Buffalo, qui l'attendaient avec toute l'impatience de la faim, s'en emparent à l'exclusion de tous autres. Si la province d'Ontario est satisfaite de cela, il n'en est pas ainsi des provinces maritimes. Il nous faut le Trans-Canada qui passera à quatre cents milles au nord et se reliera par des embranchements à ces autres lignes qui aboutissent aux grands lacs. Le Trans-Canada se rendra jusqu'à la rivière Saguenay, précisément dans la direction de l'Angleterre, tandis que ces autres lignes vont vers les lacs, où les ports américains se partagent le trafic. En aboutisant au fleuve Saint-Laurent le Trans-Canada fera directement partie de la route qui conduit à Halifax et à Saint-Jean, ou à ce port que mon honorable ami de Guysborough voudrait voir se transformer en un grand port. Si son rêve se réalise je n'en serai pas jaloux. Ce que je veux c'est que le trafic se dirige vers les provinces maritimes, et que le meilleur port, soit Halifax, Saint-Jean, Truro, ou un autre, remporte la palme. Si le gouvernement proposait comme mesure générale de subventionner les chemins de fer je serais porté à lui donner mon appui. Voici le temps non pas de cesser de subventionner les chemins de fer, mais de commencer à les subventionner. Nous devrions décider de construire d'ici à dix ans 50,000 milles de chemins de fer. Si nous le faisions, l'argent affluerait ici de partout, et l'on dirait alors du Canada comme on l'a déjà dit du pays voisin, qu'on ramasse les louis sterling dans les rues de ses villes. Il nous viendrait des immigrants des Etats-Unis par myriades. J'entends dire qu'ils ne feraient pas de fidèles sujets britanniques, mais je dis, moi, que pas un de ceux qui immigreraient ici après avoir vécu aux Etats-Unis ne voudrait s'en retourner, même si on mettait les chiens après lui. Ces gens-là deviendraient nos meilleurs concitoyens, et ces petits Anglais de l'autre côté de l'océan qui prédisent le contraire feraient bien mieux de se renseigner sur le Canada, avant d'en parler.

Il est question de garantir les obligations de ce chemin de fer. Eh bien ! puisqu'on ne veut plus accorder de subventions en terres, qu'on subventionne en argent, peu importe qu'il s'agisse d'une subvention de dix ou vingt millions. Je préfèrerais donner à MM. Mackenzie et Mann leur subvention en argent et en avoir fini. Ce sont des hommes d'affaires et ils rendraient l'entreprise plus productive que ne le ferait le gouvernement. Si l'on avait traité le Pacifique selon la règle qu'on veut appliquer au chemin de fer Canadien du Nord, il n'aurait pas eu le grand succès qu'il a eu. L'honorable ministre des Finances ne s'opposerait pas à l'idée d'accorder des subventions en argent pour la construction des chemins de fer. Tous les ans —c'est le résultat de la politique inaugurée par sir John Macdonald—notre revenu augmente de $8,000,000, 10,000,000, ou 15,000,000. Ce grand homme a construit l'Intercolonial lorsque notre revenu ne se chiffrait qu'à $11,000,000, et le Pacifique lorsqu'il n'était encore que de $22,000,000. Le gouvernement craint d'entreprendre la construction d'un chemin de fer et cependant, nous aurons dans peu d'années un revenu de $100,000,000.

Notre revenu qui, à l'époque de la construction du Pacifique, n'était que de $22,000,000, est aujourd'hui de $65,000,000, ce qui prouve que plus nous construisons de chemins de fer, plus nous avons de revenu. Si mon honorable ami donnait ce problème à résoudre aux calculateurs de son département, il arriveraient précisément à cette conclusion-là. Tous les progrès que nous avons faits, nous les devons à la sagesse de feu sir John Macdonald qui a inauguré le régime de la protection et de la construction des chemins de fer ; c'est ce qui doit sauter aux yeux de tout scrutateur impartial des faits. C'est lui qui nous a laissé ce magnifique héritage dont nous jouissons aujourd'hui, et les libéraux, qui cherchent à s'attribuer le mérite de la prospérité actuelle, ressemblent bien à cet homme qui, en possession d'une fortune amassée par ses ancêtres, montrerait, suspendus aux murs, les portraits de ces derniers, en disant : " Je

suis l'auteur de cette belle fortune, et c'est à moi seul qu'elle appartient, ces gens-là y sont complètement étrangers."

M. le président, il nous faudrait adopter un système général par rapport à la construction de nos chemins de fer. C'est une question nouvelle qui se soulève, et je voudrais que le gouvernement l'étudiât. J'ai été surpris de voir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, si logique d'ordinaire, insister si fort sur l'adoption de sa nouvelle politique. Nous avons eu tort, dit-il, de ne pas prendre d'hypothèques pour les millions que nous avons donnés autrefois aux compagnies de chemins de fer. Mais si on avait parlé de cela lors du vote des deniers pour la construction du Pacifique, les adversaires de ce projet se seraient écriés : C'est déjà un assez grand malheur que le sacrifice de nos millions, mais prendre une hypothèque comme celle-là, c'est consommer notre ruine. Je suis sûr que M. Blake se serait exprimé dans ce sens, et que sir Richard Cartwright dont je respecte la haute intelligence, lorsqu'il l'applique à l'étude de sujets dignes d'être discutés, n'aurait pas voulu garder du Canada même la poussière qui se serait attachée à ses chaussures, parce que. à ses yeux, autant eût valu pour le Canada être englouti dans les mers des antipodes.

Je me demande s'il ne serait pas préférable de voter une subvention d'un certain montant, de la payer et d'en avoir fini, sans exiger d'hypothèques ni d'autres garanties. Qu'on fasse un contrat, qu'on le rédige avec soin comme l'a été celui du Pacifique, et que l'on construise le chemin en réservant les terres. S'il en est ainsi, j'ose dire que cinq ans après avoir terminé la construction de ce chemin-là nous vendrons assez de terres pour payer plus de deux fois ce qu'il aura coûté et verrons arriver dans cette région-là des millions d'immigrants dont les contributions au revenu public mettront bientôt l'honorable ministre des Finances en possession d'un excédent de quarante à cinquante millions par année. Si le gouvernement subventionne le Trans-Canada, la population des provinces maritimes pourra à bon droit former des vœux pour le succès de MM. Mackenzie et Mann, du Grand Tronc et du Pacifique. Je veux que le Canada se couvre de chemins de fer. Le Trans-Canada est un chemin de fer impérial ; en le construisant, nous assurons la permanence de nos communications en cas de guerre.

J'étudiais, l'autre jour, en compagnie d'un militaire éminent, la carte géographique que le gouvernement vient de faire publier. Je tiens, en passant, à féliciter les auteurs de cette carte, un des plus grands bienfaits qu'on ait conférés au Canada. Ce grand pays, le nôtre, personne ne savait, avant la publication de cette splendide carte, de quoi il avait l'air. C'est la première carte qui nous l'ait jamais montré sous son véritable jour, c'est tout un foyer d'éducation ; j'espère que le gouvernement va me permettre d'en envoyer une quarantaine d'exemplaires aux écoles de Colchester. Elle est si fidèle, que, en la regardant, l'autre jour, mon petit garçon s'est écrié : " Papa, il n'y a plus d'Etats-Unis, nous sommes assis dessus."

Construisons le Trans-Canada à 500 milles au nord de la frontière des Etats-Unis afin que la flotte anglaise du Pacifique et celle du Saint-Laurent puissent nous approvisionner au moyen de ce chemin de fer. Eussions-nous alors à faire face à une armée de deux millions d'hommes, la campagne ne serait possible qu'en été, et il nous serait permis de battre en retraite et de faire comme autrefois les Russes devant Napoléon. Nous pourrions nous retirer——

Quelques VOIX : Jamais.

M. GOURLEY : Oui, les Boers nous l'ont appris, la retraite est souvent le commencement de la victoire.

Quelques VOIX : Pas de retraite !

M. GOURLEY : Alors, l'été——

Quelques VOIX : Pas de retraite ! pas de retraite !

M. GOURLEY : Nous pourrions nous retirer——

Quelques VOIX : Ah bah !

Quelques VOIX : Nous retirer ? Jamais !

M. GOURLEY : Oui, par nécessité stratégique.

Quelques VOIX : Non, jamais !

M. GOURLEY : Laissez-moi exposer ma thèse. Nous pourrions nous retirer comme—

Quelques VOIX : Jamais ! Non, jamais !

M. GOURLEY : Mais les neiges de l'hiver obligeraient à la fin l'envahisseur à battre en retraite. Ainsi, dans l'intérieur des provinces maritimes, il faudrait construire ce chemin de fer et le construire sans retard. Et dans l'intérêt général du pays il faudrait coloniser celui-ci sur une étendue de 500 milles, de façon que notre champ d'exploitation s'étendît d'un océan à l'autre, soit une distance de 3,500 milles. Les immigrants viendraient s'emparer des terres et dans dix à quinze ans la population du Canada s'élèverait de 6,000,000 à 15,000,000 ou 20,000,000 d'âmes. Si l'on doit subventionner ces chemins de fer, je demande tout particulièrement que l'on subventione le Trans-Canada.

Je parle au point de vue général, car tous ceux qui me connaissent admettront que je ne m'inspire pas de l'esprit de clocher. Je construirais un chemin de fer dans la Colombie Anglaise tout aussi bien que dans le comté de Colchester, c'est ce que je dis à mes électeurs dans les discours que j'ai à leur adresser. Mais la population d'Ontario et de la Colombie Anglaise doit aussi faire preuve de la même largeur de vue et consentir à ce que l'on construise le Trans-

Canada, qui assurerait l'avenir des provinces maritimes. En effet, le Canada ne sera jamais un grand pays tant que ses produits ne passeront pas par ses propres ports pour se rendre de là au marché. N'est-il pas honteux pour nous que ce soit une ligne trancontinentale canadienne qui serve de base à la prospérité de Portland ?

Chacun des membres de cette Chambre devrait être fouetté pour avoir créé cet état de choses, et s'il régnait dans ce pays un véritable esprit public, pas un d'entre nous n'échapperait à ce châtiment. Pensez-y donc, nous avons permis à ce chemin de fer transcontinental subventionné par nous à l'infini, de faire la prospérité d'un port étranger ! Oui, si la province d'Ontario était endettée lorsqu'elle entra dans la Confdédration, c'était surtout à cause des subventions qu'elle avait accordées au Grand Tronc, et ce fardeau pèse encore sur nos épaules aujourd'hui ; mais enfin, je ne m'en plains pas. Nous devrions donner au Grand Tronc un avis de deux ou trois ans. Je ne veux être ni injuste ni malhonnête ; il faut respecter les droits acquis ; mais nous ne devrions pas les respecter plus que les droits du Canada lui-même. Il faudrait avertir le Grand Tronc d'avoir à abandonner Portland et à choisir au Canada son port d'expédition de l'Atlantique et l'indemniser des pertes qu'il pourrait éprouver par suite de la revente de ses quais et de ses autres propriétés ; mais, au nom du ciel, ne permettons pas plus longtemps, à notre honte, à une ligne transcontinentale canadienne de travailler à la prospérité d'un port étranger. Je m'étonne que ce point n'ait pas encore été débattu dans tous les hameaux du pays. Mais le peuple commence à comprendre. J'ai rencontré chez moi, il y a quelque temps, des libéraux et des conservateurs qui m'ont dit : De grâce, retournez à Ottawa et empêchez le Grand Tronc de continuer à se servir de Portland comme port d'expédition. C'est ce que demandent tous les habitants de cette partie-là du pays, et, j'en préviens le premier ministre, ceux d'entre eux qui sont libéraux pensent par eux-mêmes, le simple mot " libéral " ne suffit plus aux exigences de leur raison et de leur conscience. Si le premier ministre est homme d'affaires, s'il est chef d'un ministère aux idées vraiment pratiques, s'il a seulement la moitié de cette habileté qu'on lui attribue, il faut qu'il fasse savoir au Grand Tronc qu'il n'a pas droit d'insulter le Canada davantage en transportant les produits de ce pays à un port américain. Les Européens doivent trouver bien étrange que nous ne puissions profiter des ports de l'Atlantique qui font partie de notre propre pays. Je veux aussi prévenir les ministres des difficultés auxquelles va donner lieu lacarte géographique qu'il y a là. Quelle humiliation ! Nos enfants viendront nous demander : Est-là tout le Canada ? Pourquoi ? Comment se fait-il que les Américains soient propriétaires de la moitié du littoral canadien du Pacifique ? Connut-on jamais plus grande insulte ? La race saxonne, l'amie, la reine des mers et qui passe sa vie à les courir, la race saxonne imprévoyante s'est fait voler par les Américains ambitieux le littoral du Pacifique qui s'étend depuis le 54° 40′ jusqu'à l'Alaska, une petite lisière de trente à soixante milles de largeur. Et l'on appelle les chefs de cette nation des hommes d'Etat ? Il me ferait peine d'apprendre qu'il y eût au Canada un seul écolier aussi ignare que ces gens-là.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dois rappeler l'honorable député au respect du règlement.

M. GOURLEY : Je demande pardon ; je faisais tout simplement allusion à ces messieurs, car d'après ce que je vois il se peut qu'un nouvel arbitre soit nommé. J'espère que c'est un Canadien qu'on va nommer et qu'il aura le courage de mourir sur la brèche plutôt que de sacrifier les droits du Canada. Si le Canada doit perdre ce territoire, je plains de tout cœur le gouvernement qui aura permis ce sacrifice, car les Canadiens savent à présent quels sont leurs droits.

M. l'Orateur, bien que j'eusse encore beaucoup à dire, je termine. Je présenterai dans une couple de jours un projet relatif à la construction de quelques chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Cette province n'a pas encore de chemins de fer, et il suffirait d'une très faible somme pour assurer la construction de tous ceux dont elle a besoin. Je me suis borné aujourd'hui à la défense des intérêts de la province de Québec et de la partie ouest du Canada. J'espère que lorsqu'il s'agira de ces questions d'importance secondaire, chaque membre de la députation nous tendra une main secourable.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.S.) : Je félicite l'honorable député de Colchester de l'habile et éloquent discours qu'il vient de prononcer. Toutefois, je regrette infiniment qu'il se soit appliqué à faire ressortir l'ignorance et l'étroitesse de vues de ses propres amis. Je l'approuve d'avoir suggéré qu'on envoyât douze jeunes gens instruits du comté de Colchester leur enseigner la géographie et travailler à leur faire comprendre les exigences du progrès de ce pays. Je ne vois pas pourquoi on enverrait des cartes géographiques aux jeunes gens de Colchester, ils doivent en savoir autant que les amis, libéraux ou conservateurs, de l'honorable député de ce comté-là qui représentent les diverses circonscriptions d'Ontario. Le Canada, y compris la Nouvelle-Ecosse, a fait des progrès. Il fut un temps où, dans la saison des semailles, les immigrants établis à Pictou étaient obligés de venir chercher à Truro et d'apporter sur leur dos de quoi faire leurs travaux. Aujourd'hui ? Il se rend tous les jours deux trains pullman

d'Halifax à Sydney et de Sydney à Halifax, et il y a un chemin de fer de construit jusqu'à Windsor. La nuit comme le jour il s'écoule à peine un heure sans qu'un train arrive à Truro ou en parte. C'est la population de la Nouvelle-Ecosse qui a construit le chemin de fer de Truro à Pictou, et bien avant que sir John Macdonald eût à s'occuper du gouvernement de cette province. Sir John Macdonald fut un grand homme, s'est écrié l'honorable député. Je ne lui permets pas d'amoindrir les grands hommes de la Nouvelle-Ecosse, les plus grands qui se soient vus au Canada.

M. GOURLEY : Je n'avais pas l'intention de les amoindrir.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Et qui vivront encore par leurs écrits et par bien d'autres souvenirs lorsqu'on ne parlera presque plus de sir John Macdonald ni de sir Charles Tupper.

L'honorable député peut se rendre aujourd'hui de Truro à Halifax dans un wagon pullman et dîner dans un wagon-restaurant tout aussi bien qu'à n'importe quel hôtel de Montréal. J'ai assez longtemps vécu pour pouvoir comprendre et admirer les progrès faits par notre pays, et je ne trouve pas juste qu'on en parle à la légère. Nous avons fait des progrès admirables sous le rapport des chemins de fer et des canaux, et j'espère que nous irons encore plus loin dans cette voie,—non à grandes enjambées, mais graduellement et avec réflexion et mesure. Voilà comment on parvient à réaliser les progrès les plus durables. En écoutant le discours de l'honorable député, le plus éloquent et le seul qui ait jamais créé autant de sensation, à ma connaissance, bien que je fasse partie du parlement depuis de longues années, je me suis dit que nos amis de la gauche avaient mal choisi leur chef et qu'ils auraient dû jeter les yeux sur l'honorable député de Colchester——

M. GOURLEY : Sur le député de Sainte-Marie (M. Tarte).

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Peut-être répareront-ils cette erreur lorsqu'ils se réuniront de nouveau à la prochaine session ? Je n'en dirai pas plus long pour le moment, car la question des chemins de fer se présentera encore lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer soumettra son bill à la considération de la Chambre, et il nous sera alors loisible de la discuter de notre mieux. Naturellement, nous ne saurions nous attendre à la discuter avec la largeur de vues qui caractérise l'honorable député de Colchester, nos facultés ne nous le permettant pas. Mais quand les jeunes gens dont il a parlé seront venus ici et nous auront donné une couple de leçons, peut-être en saurons-nous un peu plus long et serons-nous en état de traiter ce sujet comme il convient.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Après cette digression d'une heure, je demanderai au comité de vouloir bien se mettre sérieusement à l'étude le ces résolutions.

L'honorable M. HAGGART : Avant que ces résolutions soient adoptées, je voudrais connaître plus particulièrement le chiffre de l'estimation qu'on a faite. Je n'étais pas présent lorsque le ministre des Chemins de fer a présenté les résolutions demandant qu'il fût accordé une subvention pour la construction de 620 milles de chemin de fer dans la direction d'Edmonton et d'un embranchement de 100 milles allant jusqu'à Prince-Albert. Je ne trouve pas dans les " Débats " que le ministre des Chemins de fer ait déclaré que le gouvernement se proposât de subventionner ce chemin de fer comme chemin transcontinental ou de le prolonger depuis Edmonton jusqu'à la côte. On le considère en général comme nouveau chemin transcontinental depuis le Pacifique jusqu'à la tête du lac Supérieur, en le réunissant au Grand-Tronc-Pacifique, auquel on se propose de faciliter l'accès de ce territoire-là. La subvention demandée par le ministre suffirait, pour ainsi dire, à payer les frais de construction du chemin, attendu que, d'après l'estimation de son propre ingénieur une section de ce chemin coûterait environ $17,000 par mille, et l'autre, $18,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'estimation qu'il a faite avant que nous eussions par devers nous les plans et devis établissant exactement les quantités.

L'honorable M. HAGGART : Avant qu'il eût les plans et devis, l'une des sections devait coûter $17,000 par mille, et l'autre, près de $18,000 par mille, y compris, toujours d'après l'ingénieur, $3,000 par mille sur chaque section pour le matériel roulant. Nous donnons donc pour ainsi dire à la compagnie à peu près autant qu'il lui faut pour assurer la construction de ce chemin de fer.

J'observe qu'il n'y a rien dans la résolution (on pourra, il est vrai, y pourvoir dans le bill) exigeant de la compagnie le placement sur le chemin de matériel roulant au montant de $3,000, sujet au droit que le gouvernement a l'intention de se réserver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons une stipulation à cet effet.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est-ce qui engage donc le gouvernement à venir en aide à un autre chemin de fer pour Prince-Albert, au montant de $13,000 par mille ? Vous avez déjà un chemin de fer de complété passant par là. Vous avez, en outre, un arrangement avec une autre compagnie de chemin de fer en vertu duquel celle-ci devra atteindre cet endroit d'ici à trois ans. Cette voie se trouve construite jusqu'à Yorkston, et les promoteurs de l'entreprise se sont engagés, l'autre jour, devant le comité des chemins de fer à continuer les travaux sur

le pied de quarante milles par année ; ce qui les obligerait, comme ils sont aujourd'hui à 105 ou 110 milles de Prince-Albert——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous parlez du chemin dans la direction du nord au sud ?

L'honorable M. HAGGART : Je parle du prolongement du chemin de fer Manitoba et Northwestern. Il se rend aujourd'hui jusqu'à 115 milles de Prince-Albert et devra atteindre cet endroit en 1906.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il reste à peu près 120 milles à construire à partir du point extrême de la ligne aujourd'hui.

L'honorable M. HAGGART : La déclaration faite au comité l'autre jour, me faisait croire que les rails avaient été posés sur une longueur de 32 milles, l'année dernière, et que le contrat était donné pour la construction de 40 autres milles, cette année, Cela les mettrait à 100 ou 115 milles de Prince-Albert. De sorte que vous avez deux voies ferrées passant par Prince-Albert, l'une qui est terminée, et l'autre qui le sera en 1906 ; et à ces deux vous en ajoutez une troisième à laquelle vous accordez une subvention couvrant presque tout le prix de construction jusqu'à cet endroit. Prince-Albert doit être satisfait de la générosité du présent et des autres gouvernements qui lui ont assuré trois chemins de fer pour le desservir. Je ne sais trop si l'honorable ministre nous a fait connaître les raisons qui ont engagé le gouvernement à construire cet embranchement en particulier; et j'aimerais, lorsque le bill sera présenté, qu'il nous fît l'exposé de la politique du ministère en ce qui regarde l'ensemble de ce chemin. Assurément, il ne se propose pas d'aider cette compagnie à construire un chemin de Gilbert-Plains à Edmonton à moins de projeter d'en faire une voie transcontinentale. L'honorable ministre devrait également nous fournir un état des biens de cette compagnie de chemin de fer dans le moment; c'est-à-dire de " toutes les lignes et embranchements de chemin de fer de la compagnie maintenant en exploitation et de toutes les propriétés et privilèges s'y rattachant ". Assurément, le comité a le droit de demander un état montrant la valeur des propriétés données en garantie. J'observe, en outre, que la résolution ne pourvoit pas (sans doute, on y suppléera dans le bill) à l'établissement d'aucune garantie sur le matériel roulant. Il serait impossible de donner une garantie sur le chemin au point où il en est, la compagnie ne possédant pas de matériel roulant. Si je suis bien renseigné, le matériel roulant appartient à une autre compagnie qui l'a loué au chemin de fer Canadien du Nord et qui se fait payer un loyer pour cet usage. J'observe que dans la résolution on se donne bien garde d'inclure ce roulant dans aucune promesse de garantie, ce qui montre clairement que cette résolution a dû être soumise à l'examen de l'avocat de la compagnie. J'observe encore qu'il n'y a aucune disposition en prévision de défaut de paiement. On ne stipule pas que dans le cas de défaut d'aucun paiement, toute la créance sera recouvrable immédiatement. Nous devrions, à mon avis, prendre nos mesures soigneusement en vue de cette éventualité.

Je me rappelle le cas d'un chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse auquel le gouvernement avait accordé une subvention ; on soutenait que le défaut de paiement d'une partie de l'intérêt ou du capital ne privait pas la compagnie de son privilège ou du droit d'exploiter lechemin jusqu'à ce que tout la subvention eût été payée. Il y a une nouvelle phrase dans laquelle il est dit : " Le gouvernement sera subrogé dans tous les droits des porteurs d'obligations ". Je ne sache pas que le mot " dans " soit la préposition qui doive suivre le mot " subrogé ". Le terme peut être parfaitement légal et correct ; mais d'après ma connaissance de la grammaire et de la significaton des mots, je dirais que c'est entièrement incorrect. Après le mot " subrogé " il faudrait : " à tous les droits des porteurs d'obligations ". Mais si l'on avait " à tous les droits des porteurs ", ces droits des porteurs de garanties ne se trouveraient pas par là transférés au gouvernement. Toutefois, c'est là un point technique. Ce que je voudrais faire comprendre au ministre c'est que dans le cas de defaut de paiment par la compagnie de chemins de fer d'aucune des obligations, lesquelles auront peut-être été assumées ou acquises par le gouvernement, celui-ci devrait être mis à même de prendre possession du chemin, ou d'exercer le contrôle qu'il jugera à propos, sans être tenu d'attendre que la somme totale soit due. Il faudrait nous faire l'exposé de la politique complète de l'administraton en ce qui regarde les chemins de fer du Nord-Ouest et l'assistance à leur accorder. A l'occasion d'une résolution comme celle-ci, qui implique la dépense d'une somme énorme pour la construction de 750 milles de chemin de fer, avec la perspective si je ne me trompe, d'obligations considérables à contracter à l'avenir en vue du prolongement du chemin jusqu'au Pacifique, nous avons droit d'exiger une déclaration complète de la politique du gouvernement à cet égard. Nous avons droit de connaître ce que l'on se propose de faire relativement au tracé du chemin, là où il se rapproche de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; à quelle distance cela se trouve-t-il des points terminus ; par quels endroits la ligne doit-elle passer ; quelle sera sa position par rapport au prolongement du Grand Tronc jusqu'au Pacifique. Et si le gouvernement a décidé que nous aurions deux autres lignes transcontinentales, on devrait nous dire où passeront ces lignes, et les contrats passés avec les diverses compagnies devraient être déposés sur la table. Je n'ai pas le moindre doute qu'avant que

cette résolution fût soumise à la Chambre, il y a eu des conventions de faites avec cette compagnie. Il semble extraordinaire qu'il n'y ait pas eu avec celle-ci un accueil quelconque sur lequel ces résolutions seraient basées. Assurément, il a dû y avoir au moins quelque entente verbale. Nous avons droit d'être renseignés pleinement à cet égard ; et lorsque le bill sera présenté, le ministre des Chemins de fer et Canaux devra fournir ces informations à la Chambre, et nous faire connaître la politique du gouvernement reativement au Grand Tronc.

M. ROCHE (Marquette) : Je signale à l'attention du ministre le paragraphe 8 :

Qu'il ne sera pas loisible au chemin de fer Canadien du Nord de louer ou vendre aucune de ses lignes ou aucune partie d'icelles à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de se fusionner avec ladite compagnie ou de conclure aucun pacte quelconque avec ladite compagnie dans le but d'établir un tarif commun des prix de transport des marchandises et des voyageurs ; mais cette disposition ne s'appliquera pas aux conventions de trafic ou de circulation faites avec l'assentiment de l'Exécutif.

Pourquoi cette défense de se fusionner est-elle limitée au chemin de fer Canadien du Pacifique ? C'est, je suppose, parce que ce chemin est le seul en exploitation dans le moment. Mais le Grand Tronc du Pacifique va, sans doute, recevoir sa charte dans le cours de la présente session, et la population de ce pays est désireuse que ce réseau distinct ne tombe pas en la possession du Grand Tronc du Pacifique. Ce chemin a reçu des subventions du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Manitoba, et je pense que cette résolution devrait être amendée de manière à interdire le fusionnement de cette ligne avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ou toute autre compagnie qui pourra être instituée à l'avenr.

M. OLIVER : Avant que des résolutions soient adoptées, le ministre voudra-t-il nous dire s'il sera possible d'ajouter au bill, lorsqu'il sera présenté à la Chambre, d'autres dispositions importantes non comprises dans les résolutions ? Je voudrais savoir particulièrement s'il sera possible d'ajouter une disposition relativement à l'acquisition du chemin, aux taux maxima, et à la date de l'achèvement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Oliver) veut-il simplement connaître mon opinion sur la question de savoir s'il sera loisible au comité lorsque le bill sera soumis à la Chambre d'y ajouter ou d'en retrancher, certaines dispositions ? Dans ce cas, je lui dirai: oui, le comité pourra le faire. Si, d'autre part, il veut savoir si je serai en mesure d'agréer une disposition quelconque, naturellement, je ne puis répondre tant que je ne saurai pas ce qu'elle est.

M. HAGGART.

M. OLIVER : Il ne sera pas nécessaire de présenter une motion pour le renvoi du bill au comité général ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'amendement pourra être proposé lorsque le bill sera délibéré en comité ou à l'occasion de sa deuxième lecture.

M. OLIVER : Il ne sera pas nécessaire de le renvoyer au comité général ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La règle est la même que pour tout autre bill soumis au parlement.

L'honorable M. HAGGART : J'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux ce qui l'avait engagé à donner une subvention assez forte pour défrayer virtuellement les frais de construction d'une autre voie ferrée pour Prince-Albert. Mon honorable ami (M. Roche) a demandé pourquoi on interdisait à cette compagnie de se fusionner avec le Canadien du Pacifique seulement et non pas avec toute compagnie quelconque. Le ministre des Chemins de fer n'a pas daigné nous donner une réponse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai compris que mon honorable ami devait présenter la question lorsque le bill serait soumis au comité. Je l'ai entendu déclarer la chose à plusieurs reprises.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit d'autres questions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien prêt à répondre aux deux questions dans la mesure où je puis le faire. Mon honorable ami demande pourquoi ces résolutions comprennent une subvention en aide à la construction, ou plutôt une garantie relativement à une portion de ce qu'on appelle l'embranchement de Prince-Albert. L'honorable député a mentionné que déjà des subvention étaient accordées par l'Etat en aide à la construction du Manitoba et Northwestern à partir d'un point du nord de Prince-Albert, et qu'il y avait conséquemment deux lignes de chemins de fer convergeant sur cet endroit.

L'honorable M. HAGGART : J'ai dit aussi qu'il y avait un chemin de fer de construit desservant Prince-Albert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce qui ferait trois. Un de ces chemins est sur la rive ouest de la Saskatchewan, et elle ne pourrait être utilisée par la population établie au sud de Prince-Albert et à l'est de la rivière. Cette autre ligne dont le tracé passe à l'est de Prince-Albert, le long de la vallée de la rivière à la Carotte, est rendue nécessaire par la présence à cet endroit depuis quelques années d'un groupement considérable de colons. Cette vallée forme une zone riche et fertile; et si j'en crois les renseignements qui me sont fournis de bonne source,

les colons n'ont pu expédier les grains qu'ils ont récoltés, et les récoltes de deux ou trois années se trouvent entassées dans ce district. Les colons se découragent, parce qu'on leur avait promis un chemin de fer et qu'ils ne l'ont pas encore. Il est hors de doute, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, que cette section du pays est très en état d'alimenter convenablement un chemin de fer sur ce parcours. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, la distance est d'à peu près 180 milles. On se propose de lui venir en aide sur un parcours de 100 milles à l'est de Prince-Albert. La compagnie a l'intention de construire les autres 80 milles, et cette résolution aura pour effet de l'autoriser à consentir une première hypothèque de $13,000 par mille sur le reste du chemin entre l'extrémité est des cent milles et Erwood; l'hypothèque du gouvernement sur cette partie ne venant qu'en second lieu au même rang que les autres obligations.

M. ROSAMOND: Cela fera en tout $26,000 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. De fait, la seconde hypothèque s'élèvera à $26,000 sur cette partie du chemin ; mais cela vient de ce que nous prenons une seconde hypothèque, non pas de ce que nous donnons plus d'argent. Récapitulons : ces trois lignes de chemins de fer traversent des districts différents, desservent des établissements différents. L'un d'eux est sur la rive ouest de la Saskatchewan, et par conséquent, ne dessert pas le district à l'est. Ce district à l'est sera desservi par le chemin que le Canadien du Pacifique est à construire, et qui, d'après les conditions imposées par le statut, devra être terminé d'ici à trois ou quatre ans. Ce chemin va, à peu près exactement dans la direction nord-sud. La ligne d'Erwood à Prince-Albert est dans la direction est-ouest, desservant le même district jusqu'à un point peu éloigné de Prince-Albert.

M. ROSAMOND : L'honorable ministre voudra-t-il dire pourquoi on signale particulièrement le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami se dit que nous allons sans doute dans le cours de la présente session accorder une charte à un chemin de fer appelé le Grand Tronc du Pacifique ; et il se demande pourquoi nous ne mentionnons pas ce chemin dans la résolution. En premier lieu, il n'y a pas encore là de Grand Tronc du Pacifique en existence ; il n'y en aura peut-être jamais. A quoi bon désigner un chemin qui n'existe pas et dire que le chemin de fer Canadien du Nord ne devra pas se fusionner avec lui. Mais mon honorable ami dira qu'on aurait pu tout aussi bien stipuler que ce chemin de fer ne se rattacherait à aucune autre ligne principale. Si l'honorable député faisait cette observation, je lui dirais ceci : nous ne connaissons pas de compagnie de chemin de fer avec laquelle il serait plus préjudiciable à l'intérêt public que celle-ci se fusionnât, que le Canadien du Pacifique, l'autre grande compagnie concurrente de la région. Cette ligne, à ce que nous pensons, sera très importante. On entend beaucoup parler, et les journaux nous entretiennent beaucoup, du fusionnement de ces compagnies ou de l'acquisition du chemin de fer Canadien du Nord par le Grand Tronc du Pacifique. A supposer que la chose se fît, je ne crois pas que l'intérêt public en souffrirait beaucoup (c'est là mon opinion personnelle) ; mais ce serait, à mon avis, une affaire très grave si, par quelque combinaison, il devenait possible pour le Canadien du Nord, et le Canadien du Pacifique de se fusionner, de ne plus former qu'une seule ligne. Nous savons que la tendance de ces grandes compagnies de chemins de fer est de faire l'acquisition de toutes les lignes qu'elles peuvent atteindre. Leur tendance est de tout absorber autour d'elles. Mais si vous avez deux puissantes lignes transcontinentales rivales, vous assurez une certaine concurrence à l'avantage du peuple ; vous donnez à celui-ci une garantie de plus que si toutes les lignes se fusionnaient.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne saisis pas bien la distinction que fait mon honorable ami, s'il pense que l'intérêt public souffrirait d'un fusionnement de cette ligne avec le Canadien du Pacifique, pourquoi pense-t-il qu'il ne souffrirait pas également d'un fusionnement de cette même ligne avec le Grand Tronc du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai à l'honorable député ma pensée de derrière la tête. Nous savons que le réseau du Grand Tronc est un réseau très important. Nous savons qu'il dessert toutes les anciennes parties du Canada, du moins la province d'Ontario et partie de celle de Québec. Le sentiment très général, je pense, c'est que s'il est un chemin de fer que, dans l'intérêt du Canada, nous devrions laisser se prolonger dans l'ouest et jusqu'à la côte du Pacifique, c'est le Grand Tronc. Or, si cet événement doit se produire, je ne vois pas pourquoi il se construirait un autre chemin de fer. Le Canadien du Nord deviendrait dans ce cas la ligne principale du Grand Tronc du Pacifique; et nous aurions deux compagnies puissantes de chemin de fer en concurrence pour le plus grand bien du public.

M. COCHRANE : D'après ce que vous dites, nous aidons par le moyen de cette subvention à construire le Grand Tronc du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas. Je ne parle là que d'une possibilité.

M. COCHRANE : Il me semble que le ministre devrait le savoir. Le premier mi-

nistre rit ; c'est peut-être amusant à ses yeux; mais c'est une affaire très sérieuse pour ceux qui supportent les impôts, de savoir si nous aidons le Grand Tronc du Pacifique sous le couvert d'une autre compagnie; surtout lorsque le ministre déclare en termes assez clairs que cette autre ligne sera la ligne principale du Grand Tronc du Pacifique. Il est à présumer que la résolution en vue d'aider à la construction du Grand Tronc du Pacifique va nous être soumise bientôt, bien que nous ayons déjà devant nous la présente résolution à l'effet de venir en aide au Canadien du Nord comme tronçon de cette autre ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit de tel.

M. COCHRANE : Alors, ce que vous avez dit n'avait aucun sens, à moins que je ne sois très borné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est plutôt cela.

M. COCHRANE : Il se peut que je le sois ; mais en tout cas, j'aperçois une anguille sous roche. Je demanderai au ministre s'il ne sait pas, dans son for intérieur, que cette affaire est arrangée dès maintenant. J'ai entendu maintes fois le premier ministre dire qu'on dépouillait le pays pour subventionner des chemins de fer qui ne feraient jamais leurs frais ; et pourtant, il a le courage, si je puis m'exprimer ainsi, lorsqu'un membre de cette assemblée demande des renseignements, de sourire, parce qu'il ne juge pas la question pertinente. A mon avis, il n'y a pas lieu de sourire lorsqu'on me demande de voter des millions dont les électeurs de ma circonscription auront à payer leur quote-part, et surtout quand il s'agit d'une pratique aussi nouvelle que celle de subventionner un embranchement. Je demanderai au ministre si ce n'est pas là une pratique nouvelle.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que mon honorable ami ne croira pas que j'aie eu la moindre intention de lui manquer d'égards lorsque j'ai souri; ce n'était aucunement ma pensée. Je riais simplement de l'indignation avec laquelle mon honorable ami avait reçu la réponse à la question posée par un membre de la gauche. L'honorable député de Marquette avait demandé pourquoi dans ce bill on interdisait le fusionnement du Canadien du Nord avec le Canadien du Pacifique, tandis que la même défense n'était pas faite en ce qui regarde le fusionnement avec le Grand Tronc du Pacifique. La raison en a été donnée par mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne fais que répéter l'explication fournie au comité. Le Canadien du Pacifique est déjà en existence; il est construit, en exploitation. Il est évident que si le Canadien du Nord se fusionnait avec le Canadien du Pacifique et que les deux fussent placés sous la même direction, la population du Nord-Ouest perdrait le bénéfice de la concurrence entre ces deux compagnies; et c'est en vue d'empêcher ce fusionnement que nous avons inséré cette disposition. Je ne sache pas que la sagesse en soit contestée par aucun des députés de la gauche. Je pense que mon honorable ami en reconnaît l'à-propos; mais il demande pourquoi la même prescription ne s'applique pas dans le cas du Grand Tronc du Pacifique. Voici : le Grand Tronc du Pacifique n'existe pas encore; il est simplement à l'état de projet; il se fera ou ne se fera pas. L'important c'est qu'il se construise un chemin de fer non seulement dans la partie du pays couverte par cette subvention, la vallée de la Saskatchewan, mais aussi dans la direction du sud et de l'est, vers la mer. Peu importe que ce prolongement vers la mer se fasse par la voie du Grand Tronc seulement comme nous l'avons déjà par la voie du Canadien du Pacifique, ou qu'il se fasse par le moyen d'un fusionnement du Canadien du Nord et du Grand Tronc. L'intention est de subventionner une compagnie seulement (si on en subventionne une), de mettre en exploitation un seul chemin de fer. Les deux cas ne peuvent donc être traités de la même manière. Dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique, la sagesse de la mesure est évidente; mais il n'y a pas de raison d'appliquer la même règle à l'autre chemin de fer projeté connu sous le nom de Grand Tronc du Pacifique.

M. BORDEN (Halifax) : La déclaration faite par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et le très honorable premier ministre me paraît être d'une importance extrême. Il semble étrange que cette déclaration ait été faite incidemment après deux jours de discussion. Voici une disposition prescrivant que ce chemin de fer ne se fusionnera pas avec le Canadien du Pacifique. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux a cherché en termes vagues, à établir une distinction entre le Canadien du Pacifique et le Grand Tronc du Pacifique; et la raison qu'il a donnée et que vient de répéter le très honorable premier ministre, c'est que ce dernier chemin de fer n'existe pas encore, et qu'il n'y a pas lieu de nous protéger contre lui. Mais il va être constitué bientôt, et il est évident qu'il faudrait lui appliquer une disposition de cette nature soit dans la présente résolution ou dans la propre charte.

Mon très honorable ami hoche la tête. Voudra-t-il m'expliquer, puisqu'il n'est pas à propos que le Canadien du Nord se fusionne avec le Canadien du Pacifique, pourquoi il serait désirable ou d'intérêt public qu'il se fusionnât avec le Grand Tronc du Pacifique ? La raison qu'il a donnée, c'est que ce chemin de fer n'existe pas encore, que le danger n'est pas immédiat. Mais dans la pensée des promoteurs et du gouvernement ce chemin de fer va se constituer et se construire ; et le danger qui, d'après ces

honorables ministres naîtrait d'un fusionnement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, sera tout aussi grand dans le cas de son fusionnement avec le Grand Tronc du Pacifique. Toutefois, ici, il faut tenir compte d'une autre déclaration importante que vient de faire le ministre des Chemins de fer et Canaux, annonçant que cette ligne qu'on nous demande de subventionner....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien annoncé.

M. BORDEN (Halifax) : Doit être la ligne principale du Grand Tronc du Pacifique. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas fait cette déclaration, je ne comprends pas la langue anglaise. Il l'a annoncé aussi clairement que possible. Il a dit qu'indubitablement si son projet se réalisait, cette voie serait la ligne principale du chemin de fer transcontinental du Grand Tronc du Pacifique. Ainsi donc, le ministre nous demande de garantir ces obligatons pour une compagnie qu'il nous a représentée comme une entreprise distincte, ne devant se rattacher à aucune ligne transcontinentale ; et pourtant, dans la pensée du ministre des Chemins de fer et Canaux et du gouvernement nous nous occupons de ce chemin réellement comme tronçon de la voie transcontinentale projetée du Grand Tronc du Pacifique dont la charte est actuellement soumise à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit qui justifie pareille allégation. Ce que j'ai dit, c'est que j'avais lu dans les journaux,—comme d'autres de ces messieurs l'ont fait sans doute,—qu'il était queston d'une entente ou d'une coalition entre le Grand Tronc et le Canadien du Nord. C'est la rumeur banale ; et pour ma part je ne suis aucunement en mesure d'annoncer qu'il est probable ou possible qu'il se produise une entente de cette nature ; et je ne l'ai pas annoncé. Si j'avais une opinion à exprimer, ce serait que l'entente n'est ni probable, ni possible. Seulement, il en est question dans les journaux ; et je signalais cette rumeur à ces messieurs de la gauche, afin de leur faire comprendre l'impossibilité pour nous, dans le cas où cet événement se produirait, d'insister pour que la chose ne se fît pas. Je pense qu'il serait éminemment désirable que l'entente se fît, mais il n'est pas probable qu'elle se produise, et je n'ai pas annoncé qu'elle devait se produire.

Le comité fait rapport de ses travaux.

## Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

## SUBSIDES.

La Chambre de nouveau en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire soumettre au comité plusieurs item d'urgence dans les crédits supplémentaires de l'exercice courant. L'honorable chef de l'opposition a bien voulu promettre de faire toutes les concessions raisonnables en vue de nous faciliter les choses. Comme les honorables députés le savent, nous arrivons au terme de l'exercice financier ; et quelques-uns de nos crédits sont insuffisants. Il serait très désirable que les honorables députés des deux partis, tout en réservant pleinement leur droit de discussion pour plus tard, nous accordassent leur coopération en vue de l'adoption de ces crédits, ainsi que d'un bill spécial des subsides.

Le premier item que je soumettrai au comité est celui pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. C'est là un de plusieurs item soumis à la Chambre il y a quelques semaines. Il est probable que les honorables députés n'ont pas le détail de ce crédit, car il figurait sur une feuille détachée. Le montant est de $150,000 pour services dans le Yukon. Mon très honorable ami le premier ministre va donner les explications.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—Montant requis pour services dans le Yukon, $150,000.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis donner les explications requises au sujet de cet item seulement; ou bien, si les honorables députés le préfèrent, je puis expliquer le crédit tout entier du budget principal (p. 68, item 190-191). Alors le crédit supplémentaire de cette année viendra peut-être plus naturellement.

M. SPROULE : Il vaudrait mieux, je pense, restreindre la discussion pour le moment à l'item maintenant à l'étude; l'autre n'ayant pas été considéré par la gauche.

Le PREMIER MINISTRE : L'année dernière, nos dépenses dans le Yukon se sont élevées en chiffres ronds à $499,000. Les dépenses des années précédentes ont été comme suit :

| | |
|---|---|
| 1895-6 | $ 27,000 |
| 1896-7 | 22,000 |
| 1897-9 | 495,000 |
| 1898-9 | 890,000 |
| 1899-1900 | 492,000 |
| 1900-1901 | 498,000 |
| 1901-2 | 499,000 |

Nous n'avons pu restreindre nos dépenses dans ces limites cette année. Pour le prochain exercice nous demandons un crédit de $500,000. Mais en vue de balancer les comptes et de solder les arriérés qui se sont accumulés, nous sommes obligés de demander cette somme. L'estimation pour l'exercice courant était en vue d'un effectif de 250 hommes; mais l'effectif dans le Yukon aujourd'hui est de 300 hommes. Il y a environ un an et demi, nous découvrîmes une conspiration qui avait été montée dans Skagway. Etait-elle sérieuse ou non; nous ne savons trop; à tout événement elle exis-

tait, et elle devait aboutir, à ce qu'on nous disait, à une tentative de prise de possession du pays par quelques bandits des Etats-Unis. Nous dépêchâmes sans bruit cinquante hommes de plus. Mais depuis nous n'avons pas trouvé moyen de réduire l'effectif au chiffre de 250 comme il était auparavant; nous avons dû le laisser à 300. Tout le territoire est gardé maintenant; les 300 hommes sont répartis entre 35 postes.

Il y deux postes principaux, un à Dawson, et un à White Horse; les autres postes sont distribués le long des creeks, de la rivière et du sentier de Dalton. Les postes sont les suivants :

Dawson, Minto, Selkirk, Selwyn, Halfway, Stewart-River, Ogilvy, Indian-River, Forty-Mile, Grand-Forks, Sulphur, Dominion, Eureka, Gold-Run, McQuestion, Hunker, Stewart-River Crossing, Duncan-Landing, Glacier, White-Horse, Dalton-Trail, Wells, White-Pass, Summit, Caribou, Upper-Laberge, Livingston-Creek, Hootalinqua, Kynock, Braeburn, Montague, Tantalus, McKays, Takhini-River.

Les hommes ne sont pas employés seulement à faire la police, mais à une variété de services. Ils remplissent les fonctions de percepteurs de la poussière d'or en vue du prélèvement du droit régalien par le commissaire de l'or ; ils accompagnent les gardes forestiers et les inspecteurs des bois; ils font aussi fonction de percepteurs des douanes et de l'accise, et agissent en plusieurs autres qualités. Il n'est donc pas extraordinaire que nous ayons trouvé indispensable de maintenir cet effectif. Mais on demandera, peut-être, à quelles fins seront appliqués ces $150,000 ? Je dirai que les hommes ont à construire leurs propres bâtiments, leurs propres logements. Précédemment les sentiers (trails) suivaient les sinuosités de la rivière Yukon depuis White Horse jusqu'à Dawson. Nous avons tracé un chemin qui sert l'été comme l'hiver. Le chemin d'hiver est suivi maintenant en été comme en hiver; mais en hiver il est suivi à l'exclusion de l'autre. Ce nouveau chemin nous a coûté $30,000. Voici, maintenant, le détail de ce montant de $150,000 que nous demandons :

| | |
|---|---|
| Solde de 50 hommes non prévus.. .. .. | $27,000 |
| Rations.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 27,000 |
| Uniformes et effets d'habilement.. .. | 5,000 |
| Transport et logement en route.. .... | 15,000 |
| Etablissement de nouveaux postes.. .. | 30,000 |
| Frais du procès pour meurtre de Labelle et Fournier.. .. .. .. .. .. .. | 12,000 |
| Comptes des années précédentes dus à des émoluments d'urgence.. .. .. .. | 30,000 |
| Total, soit.. .. .. .. .. .. .... | $150,000 |

M. SPROULE : Ces hommes sont-ils approvisionnés par soumission ou par simple voie d'achat ?

Le PREMIER MINISTRE : Les approvisionnements sont obtenus par voie de soumission dans la proportion de 75 pour 100. Le reste est fourni généralement par les marchands du lieu ou par les hommes mêmes, lorsqu'ils voient à leur propre nourriture. A certains postes nous n'avons qu'un homme ; à d'autres, nous en avons deux, trois, quatre ou cinq. Dans ces endroits, les hommes qui sont en mesure de le faire, paient leur pension ; sinon, nous les approvisionnons chez les marchands du lieu. Toutefois, l'approvisionnement général de l'effectif se fait pour les trois quarts par voie de soumission.

M. SPROULE : Se propose-t-on de maintenir au Yukon ce nombre d'hommes continuellement à l'avenir ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui ; mais nous ne nous proposons pas d'augmenter l'effectif d'ici à quelque temps.

M. BLAIN : Ces 52 hommes ainsi choisis ont-ils à subir un examen ?

Le PREMIER MINISTRE : En premier lieu, il leur faut subir l'examen corporel auquel sont soumis les constables. Il leur faut aussi subir un examen quant à leur état mental.

M. BLAIN : Dans quelle partie du Canada ont-ils été recrutés ?

Le PREMIER MINISTRE : Ces 50 hommes envoyés au Yukon furent tirés de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest à Régina.

Exercice annuel ; habillements et munitions —Montant supplémentaire requis, $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Milice a causé, je pense, de ce crédit avec les honorables députés de la gauche. Cette somme est destinée à solder les frais du camp qui se tient cette semaine, et le crédit est très urgent.

M. SPROULE : Comment se fait-il qu'il vous faille une si forte somme au delà de ce que vous aviez estimé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est à cause du changement de la date pour la tenue du camp. Ces camps sont convoqués vers le milieu de l'été. Il suffit de changer la date de quelques jours pour que le camp se trouve avoir lieu avant le premier juillet, et alors les fonds se trouvent requis pour l'exercice financier courant.

M. SPROULE : L'année dernière, les camps ont-ils eu lieu dans le cours du présent exercice financier ? Ce serait redoubler alors.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se pourrait qu'il y eût deux camps de tenus dans le cours d'un exercice financier, et pourtant un seul dans chaque année. Je ne puis pour le moment donner de plus amples renseignements. Je ne m'attendais pas qu'il y aurait de discussion au sujet de ce crédit, le ministre de la Milice m'ayant informé qu'il en avait causé avec quelques-uns des honorables députés de l'opposition, et qu'il avait compris d'eux que la discussion du crédit se ferait *pro forma*.

S'il y a de sérieuses objections, j'attendrai que le ministre soit présent. Je crois que l'explication que j'ai donnée est correcte.

Chemin de fer Intercolonial, rails d'acier et attaches, $275,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer est absent dans le moment, mais s'il est nécessaire, je vais le faire venir. En atendant, je puis dire que ce crédit est groupé avec plusieurs item, et je demande au comité de l'approuver. Je propose qu'il soit rédigé de la façon suivante :

Qu'une somme n'excédant pas $75,000 soit accordée à Sa Majesté à l'article 285 pour rails et attaches.

285 est le chiffre officiel; ce n'est pas le numéro qui apparaisse dans le volume imprimé, mais ce sera le numéro dans le bill des subsides. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, m'a dit que cela était nécessaire afin de lui permettre de payer des rails qu'il a commandés, et qui sont livrés ou sur le point de l'être. Ce crédit sera presque tout employé à payer 11,000 tonnes de rails d'acier achetés en Angleterre, à $22.25 la tonne. Cela prendra presque toute la somme, et je suppose que le ministre emploiera le peu qui restera à payer d'autres comptes.

M. SPROULE : A être livrés là-bas ou ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je craindrais de répondre à cette question de peur de me tromper. Je suppose que les rails sont livrés à bord sans frais en Angleterre, mais je ne puis l'assurer. Ces rails ont été achetés par voie de soumission.

M. SPROULE : Sont-ce là tous les rails que le ministre a achetés en ces derniers temps ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas en état de donner ce renseignement. Si l'honorable député désire l'avoir, je vais faire venir le ministre, mais ce crédit sera discuté plus tard, et le renseignement sera donné.

L'item est voté.

Rideau Hall, y compris terrains—Réfections, améliorations, mobilier et entretien, etc., $12,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item est un de ceux que le ministre des Travaux publics m'a chargé de demander au comité d'approuver. Si les honorables députés veulent avoir des renseignements, je ferai venir le ministre qui, dans le moment assiste à une séance de comité dans une autre partie de l'édifice.

M. WILSON : Ce crédit est-il en plus du budget principal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ce crédit n'est pas pour l'année prochaine. Le budget principal commence à juillet prochain, et les crédits supplémentaires sont pour l'exercice courant; ce sont des dépenses en sus des crédits votés dans le budget à la session dernière. Il me faudra séparer ce crédit des autres comme je l'ai fait auparavant.

M. SPROULE : Le ministre a dit qu'il lui fallait cet argent pour payer quelques employés.

M. WILSON : Le ministre peut-il nous dire le total des sommes dépensées l'année dernière ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, cette question est juste, et si mon honorable ami désire avoir une réponse maintenant, je ferai venir le ministre des Travaux publics.

M. WILSON : Vous pourrez nous donner le renseignement plus tard. Je suppose que le ministre des Travaux publics assiste à une séance de comité très importante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut laisser adopter ces crédits, je lui promets qu'il aura toute occasion de les discuter plus tard.

Edifices publics, Ottawa—Réparations, matériaux, mobilier, etc., $36,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit général, et je suppose qu'une grande partie est destinée à payer les salaires.

Frais d'exploitation et entretien—Lignes sur la rive nord du Saint-Laurent et câble S. S. Tyrian—Somme supplémentaire, $30,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est pour le service télégraphique.

M. WILSON : Il est entendu que nous pourrons discuter ces item plus tard ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis promettre aux honorables députés que s'ils sont assez bons d'adopter ces crédits maintenant, ils auront toute liberté de les discuter plus tard, sans aucune restriction.

Quarantaine—Districts organisés et hygiène publique, $60,000.

M. SPROULE : Pourquoi ces $60,000 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable M. Fisher) : J'ai besoin de ce crédit supplémentaire pour surveiller la frontière du côté des Etats-Unis pour empêcher la variole de pénétrer dans le pays. L'année dernière et l'année précédente, il y a eu beaucoup de variole aux Etats-Unis. Je suis heureux de dire que le Canada a paru pendant quelque temps ne pas en être menacé, mais la maladie continuait à se répandre aux Etats-Unis, et les différentes autorités locales, municipales et autres au Canada nous ont demandé de les protéger à la frontière contre les dangers de la contagion. L'année dernière, lorsque j'ai pré-

paré mes estimations pour l'année courante, nous espérions que la variole était disparue et que nous ne serions plus obligés de dépenser d'argent pour ce service. Malheureusement, elle a continué et la maladie est peut-être aussi active maintenant qu'elle l'était l'année dernière ou l'année auparavant, et il nous faut continuer à maintenir ce service de surveillance tout le long de la frontière.

M. TAYLOR : Combien, l'honorable ministre avait-il inscrit pour ce service dans son budget principal l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cent dix mille dollars. Cet item porte la dépense de l'exercice courant à $170,000.

M. TAYLOR : Le crédit n'a pas suffi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il aurait été suffisant, si l'épidémie eut cessé, mais malheureusement elle a continué. L'année précédente, nous avions dépensé $170,000.

M. TAYLOR : Quelle somme demande l'honorable ministre pour l'année prochaine ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $170,000.

M. TAYLOR : Alors, l'honorable ministre se propose de maintenir sur la frontière cette armée de médecins qui ne font virtuellement rien autre chose que retirer leurs salaires. La picote a certainement suffisamment diminué pour que l'honorable ministre puisse s'exempter de dépenser ces $170,000. Si nous lui votons les $60,000 qu'il demande pour payer ce qu'il doit pour l'année courante, le ministre ne devrait certainement pas contiuer à maintenir ce personnel de médeciins, auxquels il paie de forts salaires pour ne rien faire. Nous trouvons dans le rapport de l'auditeur général, les noms de plusieurs médecins bien connus dans ces différentes localités, et qui ne font virtuellement rien autre chose que retirer leur argent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député (M. Taylor) fausse les faits, sans le vouloir sans doute. L'épidémie continue aux Etats-Unis. Je demande $170,000 pour l'année prochaine, parce que l'expérience des années dernières nous montre que cette somme est nécessaire. Si j'avais demandé $170,000 pour l'exercice courant, je ne serais pas obligé aujourd'hui de demander ce crédit supplémentaire. Si l'épidémie cesse et s'il devient inutile de faire la garde sur la frontière, très certainement que nous discontinuerons immédiatement. Mais, si la maladie continue, comme il y a un an, il sera nécessaire de continuer à surveiller la frontière. L'honorable député dit que les médecins ne font rien. Cela n'est pas exact. Chaque fois que nous nommons un médecin, nous le nommons parce qu'il y a danger réel pour la localité et qu'il nous faut établir un service de surveillance sur la frontière afin d'empêcher la maladie d'entrer dans le pays. Si par faute de surveillance de notre part, la maladie entrait dans le pays, nous mériterions certainement un blâme sévère. Partout où il y a eu diminution de l'épidémie, nous nous sommes dispensés des services de médecins. Nous nous en dispensons souvent pendant plusieurs mois, mais lorsqu'il y a recrudescence de variole de l'autre côté de la frontière, nous requérons de nouveau leurs services.

M. SPROULE : Combien de médecins l'honorable ministre a-t-il employés, quels sont leurs noms et quels sont leurs devoirs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis en donner une liste. L'honorable député désire-t-il que je la lise ?

M. SPROULE : Je crois qu'il est bon qu'elle soit lue.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Yarmouth, Dr A. J. Fuller, $100 par mois, Louisbourg, Dr F. O'Neil, $100 par mois ; Canso, Dr P. A. McGarry, $50 par mois. Dans la province du Nouveau-Brunswick ; McAdam Junction, Dr W. T. Ryan, $100 par mois. Dans la province d'Ontario : Thessalon, Dr J. Baxter, $100 par mois ; Bruce Mines, Dr F. Parker, $100 par mois ; Port-Arthur, Dr G. W. Brown, $100 par mois; Fort-William, Dr W. H. Hamilton, $100 par mois ; Owen Sound, Dr J. A. Hershey, $100 par mois ; Sault Sainte-Marie, Dr R. J. Gibson, $100 par mois ; Sarnia, Dr Wm Logie, $100 par mois, et Dr E. Oliver, $10 par jour pour une partie du temps, et Dr W. Henderson, $10 par jour ; M. W. Henderson, de Sarnia, $1.50 par jour comme gardien ; Dr A. A. McCrimmon Rivière La Pluie, $100 par mois. Dans la province du Manitoba : J. W. Caldwell. Sprague, $2.50 par jour et partie du temps $2 par jour comme gardien; Dr D. Henderson, Emmerson, $100 par mois; Dr F. D. McKenty, Gretna, $100 par mois; Dr C. T. Sharpe, Morden, $100 par mois, comme gardien ; F. R. Beatie, Morden, $2 par jour; William Bottrell, Morden, $2 par jour ; J. S. Gilles, Morden, $2 par jour ; B. O. Hole, Morden, $2 par jour ; C. Wriger, Morden, $2 par jour ; Dr G. Riddell, Crystal City, $100 par mois ; Wm Maxwell, Crystal City, $2 par jour, comme gardien ; Hy Kittrick, Crystal City, $2 par jour, comme gardien ; Jas Sinker, Crystal City, $2 par jour, comme gardien ; Thos Robinson, Crystal City, $2 par jour, comme gardien. Dans les Territoires du Nord-Ouest : Dr D. R. Davies, North Portal, $100 par mois ; A. J. Valens, North Portal, $2 par jour ; Dr T. A. M. Hughes, Coutts, $100 par mois, et une partie du temps, $200 par mois ; Dr W. G. V. Forbes, Macleod, $100 par mois. Dans la Colombie Anglaise: Dr R. H. Port, Huntingdon, $100 par mois ; Dr A. Kendall, Blaine $100 par mois ; Jas Harris, Blaine, $3 par jour ; Bion Smith, Blaine, $3 par jour ; J.

MacDonald, Blaine, $3 par jour ; Harry Smith, Blaine, $3 par jour ; Naboth Allan, Blaine, $3 par jour ; Wm Chantrell, Blaine, $3 par jour ; Neil Johnstone, Blaine, $3 par jour ; T. Foster, Blaine, $3 par jour ; Thos Harris, Blaine, $3 par jour ; Dr J. E. Spankie, Greenwood, $100 par mois ; E. B. McMynn, Myers Creek, $2.50 par jour ; J. S. Harrison, Midway, $2.50 par jour ; C. J. Kingsley, Sidley's, $2.50 par jour ; Dr J. Westwood, Grand Forks, $100 par mois ; J. K. Dunlop, Carson, $2.50 par jour ; Wm. J. Cook, Cascade, $2.50 par jour.

M. SPROULE : Avez-vous des médecins à Sarnia ou à Windsor ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Nous sommes informés que la ville de Détroit est très bien organisée pour combattre la maladie, et comme il n'y a aucun danger de ce côté, il n'y avait pas nécessité de nommer de médecins.

M. SPROULE : Quelle est la nature des devoirs de ces médecins ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils vont à la rencontre des trains du côté américain, montent à bord et examinent les voyageurs qui entrent au Canada. S'ils constatent qu'une personne est atteinte de la maladie, ils l'arrêtent.

M. BLAIN : Font-ils rapport au ministère, tous les ans, ou deux fois par année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils font des rapports tous les mois.

M. BLAIN : Combien de cas ont-ils découverts l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'ils n'en ont pas découvert un seul cas. La surveillance qui a été établie a empêché les personnes atteintes par la maladie d'entrer au Canada.

M. SPROULE : J'ai été appelé à donner mes soins à un homme qui est arrivé dans le pays avec la variole. C'est à tort que l'on prétend avoir empêché des gens atteints de la variole d'entrer au Canada. On m'assure que la surveillance est faite d'une façon si négligente que des douzaines de personnes malades peuvent entrer en Canada sans être inquiétées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des municipalités nous ont rapporté deux ou trois cas de malades qui sont entrés dans le pays venant de l'autre côté de la frontière, mais lorsque nous avons fait une enquête on a découvert que ces personnes n'avaient pas la maladie lorsqu'elles ont traversé la frontière. Je suis étonné que le cas dont parle mon honorable ami (M. Sproule) n'ait pas été porté à mon attention.

M. SPROULE : L'individu venait du Dakota, je l'ai soigné moi-même, et il m'a dit qu'il avait la variole lorsqu'il a traversé la frontière, et que sa variole était aussi visible alors que lorsque je l'ai soigné.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par quelle station est-il entré au Canada ?

M. SPROULE : Je ne le sais pas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas de médecins sur tous les chemins de fer qui entrent au Canada. Nous recevons des Etats-Unis des rapports qui nous renseignent sur le mouvement de la maladie et nous disent si elle augmente ou diminue. Lorsque le surintendant général de l'hygiène publique croit que nous ne courons aucun danger, nous ne nommons pas de médecins. Si les officiers de santé de la municipalité ou de la province représentent qu'il y a danger, et si leur demande paraît être juste, nous nommons un médecin. Le malade dont parle l'honorable député (M. Sproule) a pu entrer au Canada par un port où il n'y avait pas de médecin.

M. TAYLOR : Qui a demandé de nommer un médecin à Bruce Mines, et quel chemin de fer arrive à cet endroit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'arrive pas de chemin de fer à cet endroit, mais des bateaux par le lac. On me dit qu'il se fait un trafic considérable du Michigan à ce port et qu'il y a de la variole dans les chantiers de Michigan. On a nommé le Dr Barker à $100 par mois.

M. TAYLOR : Etait-il nécessaire d'avoir un médecin à Thessalon ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, pour la même raison qu'à Bruce Mines.

M. THOMSON (Grey-nord) : L'honorable ministre nous a dit que ces médecins n'ont découvert aucun cas de variole. Les habitants des endroits où demeurent ces médecins considèrent cet emploi plus comme une récompense politique que d'utilité publique. Nous avons déjà assez payé à ces médecins qui ne découvrent pas un seul cas de variole et il me semble qu'il est temps que l'on annulle ces nominations.

M. SPROULE : Il est arrivé plus d'une fois que la variole est entrée dans le pays sans qu'on en ait eu connaissance.

M. THOMSON (Grey-nord) : Le médecin qui surveillait le district d'Owen-Sound est parti l'année dernière, et on a nommé à sa place le Dr Hershey. Je désire demander à l'honorable ministre qui a recommandé la nomination du Dr Hershey? Je sais qu'il y a beaucoup de mécontentement dans la ville parce que l'on a laissé de côté des médecins de grande expérience et qui habitaient la ville depuis longtemps, pour en nommer un nouvellement arrivé. Le mécontentement est considérable à Owen-Sound où nous n'avons pas besoin de cet officier de santé. Je voudrais que le ministre nous dise qui a recommandé le Dr Hershey ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas qui a recommandé le Dr Hershey. Son prédécesseur avait été nommé sur la recommandation de feu le Dr Horsey,

mais il a quitté Owen-Sound dernièrement. Je suppose que le Dr Hershey a été recommandé par le candidat libéral à la dernière élection ou par quelque chef libéral du district.

M. THOMSON (Grey-nord) : La nomination a été faite alors sur la recommandation du candidat libéral à la dernière élection ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'informe que cette nomination a été faite pendant l'absence du ministre de l'Agriculture lorsque je le remplaçais. Dans ce cas je suis responsable de cette nomination. Je n'ai pas dû la faire, cependant, sans en avoir conféré avec un de mes collègues d'Ontario, auquel le Dr Hershey a dû être recommandé comme le suppose l'honorable député. C'est la filière ordinaire de ces nominations.

M. REID : Quels appointements donne-t-on à ces médecins ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cent dollars par mois, tant que leurs services sont requis.

M. THOMSON (Grey-nord) : Puisque ces médecins n'ont pas réussi à découvrir un seul cas de maladie, où est la nécessité de continuer ce service, qui n'est pas populaire dans le pays, et je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement persiste à nommer des médecins qui ne rendent aucun service.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Leur travail consiste à surveiller. Je comprends que le peuple n'apprécie pas la nécessité de cette surveillance tant qu'il ne voit pas de cas sérieux, mais si la variole entre dans le pays et que des personnes en meurent, il faut alors dépenser beaucoup d'argent pour empêcher la maladie de s'étendre. Notre service de protection est surtout un service de surveillance, et si cette surveillance réussit à empêcher les maladies d'entrer dans le pays, il n'y a rien qui le montre, excepté l'avantage négatif que la maladie n'est pas entrée dans le pays. Cessons demain ce service dans un comté exposé, et dans quelques semaines nous y découvrirons des cas de variole. Notre service de quarantaine existe depuis plusieurs années et toujours le peuple a demandé que le gouvernement prenne des mesures préventives contre l'invasion des maladies contagieuses dans le pays. Je dois dire qu'avant l'établissement du cordon sanitaire contre la variole du côté de la frontière américaine, nous ne cessions de recevoir de la part des municipalités et des individus des protestations contre les dangers que le pays courait. C'est pour donner suite à ces représentations que nous avons adopté ce système de surveillance de la frontière et que nous l'avons continué de la même façon depuis.

Les municipalités connaissent parfaitement notre service de protection et de temps à autre elles nous font connaître les dangers que courent certains endroits et nous demandent de nommer un surveillant. Règle générale nous faisons faire une enquête par nos officiers de santé, et s'il paraît y avoir danger, nous accédons aux demandes des municipalités.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que losque les officiers du cordon sanitaire constatent qu'il y a de la variole aux Etats-Unis, le département nomme toujours un surveillant pour empêcher la contagion de s'étendre au Canada. Je sais pertinemment qu'un malade atteint de la variole et venant du Dakota, où la maladie existait depuis une année ou deux, est venu à Collingwood. Un autre est venu du Wisconsin. En différentes circonstances, j'ai eu connaissance que des malades atteints de la variole étaient entrés au pays, et pas un seul de ces officiers de santé n'en a eu connaissance. Il me semble donc que bien qu'ils soient bien payés ces médecins ne font pas de besogne très effective, car ces cas ne pourraient leur échapper. J'admets bien qu'un cas de variole qui n'est pas encore développé puisse passer inaperçu ; mais dans ceux dont je parle, la variole était déjà prononcée lorsque les malades ont traversé la frontière, et elle était aussi visible alors qu'elle l'était losque l'on a eu recours au médecin, et cependant ces malades avaient pu passer la frontière sans être inquiétés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député dit qu'il a eu connaissance lui-même de certains cas, et j'accepte sa parole. Mais ces malades ont dû entrer alors par un endroit où il n'y avait pas de médecins pour surveiller les trains. Je ne crois pas qu'un malade pourrait passer sur un train surveillé par un de nos médecins. J'ai dit, il y a quelques instants, que les autorités d'hygiène provinciales nous avaient, plus d'une fois, demandé d'établir cette surveillance. On m'apprend que pendant les deux ou trois dernières semaines, les autorités provinciales du Manitoba et du Nord-Ouest ont fait au département de la quarantaine des représentations très fortes, lui demandant de ne pas discontinuer cette surveillance sur la frontière des Etats-Unis, et l'on m'a appris aujourd'hui même qu'il y avait beaucoup de variole dans l'Etat du Montana au sud de la frontière de l'Alberta.

M. SPROULE : Votre médecin visite-t-il tous les bateaux qui viennent à Collingwood ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas de médecin à Collingwood.

M. THOMSON (Grey-nord) : Je dois dire que la surveillance aux ports des lacs se fait d'une façon très imparfaite. Lorsque les vapeurs de la ligne du Pacifique sur lesquels il y a souvent deux ou trois cents

passagers accostent au quai, il arrive souvent que le médecin est allé à ses malades ou ailleurs, et beaucoup de passagers ont le temps de débarquer avant que le médecin arrive, si même il vient. Je ne crois pas que l'inspection soit bien faite. Nous avons eu des cas de variole à Owen-Sound, et cependant les médecins du gouvernement n'en ont pas découvert un seul cas. Puisqu'ils ne font rien je crois que nous devrions supprimer ce service, dont la ville d'Owen-Sound ne retire aucun avantage, et le médecin actuel est très in populaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je m'informerai, et si le conseil d'hygiène provincial, ainsi que le conseil d'hygiène municipal, disent que l'on peut se dispenser du médecin à Owen-Sound, je serai très heureux de le remercier de ses services. Les chefs du service de la quarantaine ont des ordres stricts qu'ils doivent se dispenser de ces médecins dès que leurs services ne sont plus nécessaires. En réponse à l'honorable député de Grey-est, je dirai que le devoir de ces médecins est de monter à bord de tous les trains et de tous les bateaux qui arrivent et d'examiner les voyageurs. S'il y en a qui viennent d'un district des Etats-Unis où règne la variole, et s'ils n'ont pas été vaccinés récemment, le médecin doit les vacciner. Lorsque les voyageurs ne viennent pas des dictricts contaminés, et ne montrent pas de signes de variole, on les laisse passer.

M. TAYLOR : Y a-t-il un médecin à Niagara ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. TAYLOR : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'à Buffalo et dans tout l'Etat de New-York, de même que dans les environs, il y a une organisation parfaite pour combattre la variole.

M. TAYLOR : Pourquoi le département a-t-il un médecin à Chippewa, à quelques milles en amont des chutes Niagara, où l'on traverse en embarcation ? Il est évident qu'on n'emploie que les médecins qui ont une influence politique. A Kingston, à Gananoque, à Brockville et à Prescott, ou il y a des bateaux passeurs, on n'aposte pas de médecins, mais à Chippewa et à Cornwall, où les gens traversent en chaloupe, on en nomme. A des points importants, tels que les chutes Niagara, à Kingston où les chemins de fer et les bateaux passeurs nous amènent, à toute heure du jour, des centaines de personnes, pas de médecins ; mais à Thessalon, Bruce-Mines, à Beaver-Mills, Cedar-Springs, et autres endroits où il ne se fait presque pas de trafic, on en trouve.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'Etat de New-York, il y a une organisation sanitaire très efficace contre les maladies contagieuses, mais dans le nord du Michigan, d'où viennent les voyageurs en destination de Thessalon et de Bruce-Mines, il y a beaucoup de variole et pas d'organisation pour la combattre ; il y a conséquemment beaucoup plus de danger que la maladie nous vienne de ce côté que du côté de l'Etat de New-York.

M. TAYLOR : A Chippewa, M. Grey a retiré l'année dernière, $493.35.

M. REID (Grenville) : Est-ce que vous permettez à un médecin que vous employez durant toute l'année, de continuer à soigner ses clients ? J'ai été surpris lorsque j'ai entendu mon honorable ami le député de Grey, dire que ce médecin était probablement allé visiter ses malades. Je me rappelle que lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, les libéraux se sont opposés fortement à ce que le Dr Hickey continuât à pratiquer à Morrisburg pendant qu'il était surintendant du canal.

Et, à cause de l'opposition qui a été soulevée dans la Chambre par les adversaires du gouvernement, le Dr Hickey a été obligé de se retirer de la pratique de la médecine. Je vois que le médecin à Beaver Mill a reçu douze mois de salaire, et s'est de plus fait payer $4 par vaisseau qu'il inspectait. Si c'est une nomination permanente, comment se fait-il qu'il se fasse payer $4 pour chaque inspection de vaisseau. Permet-on à ces médecins salariés du gouvernement de continuer à exercer la médecine en concurrence avec les autres médecins dans la même ville. Où est situé Beaver Mills ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelque part dans le voisinage de la rivière La Pluie. Je ne comprends pas comment ce médecin s'est fait payer cet honoraire.

M. REID (Grenville) : A la page D—97 du rapport de l'auditeur général, apparaît le nom du Dr A. A. McCrimmon, comme ayant reçu $1,306.45 de salaire, à $100 par mois pour services depuis le 30 mai 1901 jusqu'au 30 juin 1902 ; inspection de quatre vaisseaux à $4 ; 300 pointes de vaccin à 6 cents, total, $1,340.45.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis expliquer l'honoraire. Un médecin payé $100 par mois n'a pas le droit d'exiger d'honoraires. L'honorable député a demandé si l'on permettait à ces médecins de continuer à pratiquer l'exercice de la médecine ? Oui, si cela ne les empêche pas de faire l'ouvrage qu'ils se sont engagés à faire, savoir se trouver à l'arrivée de chaque train et chaque bateau pour en examiner les voyageurs.

M. TAYLOR : Où est situé Mine-Centre?

M DYMENT : Mine-Centre est à cinquante ou soixante milles en haut de Fort-Francis sur le lac La Pluie. Beaver-Hill est près de l'embouchure de la rivière La Pluie, à l'endroit où le Canadian-Northern traverse la frontière du Minnesota.

M. REID (Grenville) : Il n'y a pas de bureau de poste à cet endroit ?

M. DYMENT : Oui, il y a le bureau de la poste de la rivière La Pluie.

M. TAYLOR : Quel est le médecin à Mine-Centre ? Il y a un endroit appelé Mine-Centre sur le chemin de fer du Pacifique Canadien entre le Sault et Sudbury.

M. DYMENT : Je ne crois pas qu'il y ait de station du Pacifique du nom de Mine-Centre. Il n'y en a certainement pas entre le Sault et Sudbury.

M. BLAIN : Le département a-t-il édicté quelque règlement défendant à ces médecins de continuer à pratiquer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre les rapports mensuels envoyés par ces médecins.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pourrai les déposer un autre jour.

M. BLAIN : L'honorable ministre ou le sous-ministre n'en a-t-il pas un sous la main? Je voudrais voir celui d'Owen-Sound?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, je n'en ai pas.

M. SPROULE : Cette surveillance semble faite d'une façon très burlesque. Le ministre dit que l'officier de santé doit se trouver à l'arrivée de chaque bateau, mais qu'il peut continuer à donner ses soins à ses patients. Supposons qu'un médecin soit allé à plusieurs milles de distance auprès de malades dans la campagne et, comme il arrive souvent, qu'il y soit retenu toute la journée. Or, comme les bateaux arrivent à des heures régulières comment peut-il se trouver à leur arrivée ? Ou supposons qu'il s'y trouve, qu'arrive-t-il ? Prenez le cas d'Owen-Sound. Ces bateaux portent trois ou quatre cents voyageurs que vous voyez débarquer en flots pressés. L'officier de santé n'embarque pas sur le vaisseau avant son arrivée au quai. Il y a des passagers venant du Sault Sainte-Marie, de Port-Arthur ou autres endroits. Autant qu'il est à ma connaissance, on n'en fait pas l'examen, ce qui, d'ailleurs, serait impossible à un médecin quand même il se contenterait d'un examen très superficiel, car ils débarquent trop rapidement. Il est facile alors de comprendre que des cas de variole déjà développés soient entrés dans le pays et ne soient découverts que lorsque l'on appelle un médecin auprès des malades. Ceci est arrivé plus d'une fois pendant les deux dernières années, et j'oserais dire que dans chaque cas, il y avait un officier de quarantaine en service. Je ne voudrais pas l'affirmer, mais il y a certainement des cas où des officiers de santé ont laissé entrer des personnes atteintes de la variole. Ces médecins reçoivent un salaire, mais je dois dire que, dans la plupart des cas, ils font très peu de travail pour le gagner.

M. McCREARY : Je puis dire que dans le Manitoba, les officiers de santé gagnent bien leur argent, je suis certain que sans la surveillance qu'ils ont exercée sur la frontière, nous aurions eu une épidémie de variole dans le Manitoba l'année dernière. Malgré tout, un certain nombre de malades ont pu encore traverser la frontière. Quelques-uns qui venaient de Sprague sur le Canadian-Northern ont été mis en quarantaine pendant deux jours dans les wagons à Saint-Boniface avant d'être envoyés à l'hôpital. D'autres viennent par Gretna, Deloraine et Emmerson. Non seulement, des officiers de santé sont nécessaires à ces endroits, mais il en faudrait d'autres le long de la frontière. De fait, la surveillance faite par les médecins ne suffirait pas s'ils n'étaient pas aidés par la police à cheval. Il y a un autre point au sujet duquel je demanderai des renseignements, soit maintenant ou lorsque les autres item concernant ce service seront discutés. Il a été dit, l'autre jour devant le comité de l'immigration, qu'il était entré au pays environ trois cents immigrants atteints de la trachoma et de la favus, espèce de teigne que les officiers de santé américains considèrent contagieuse et dangereuse, à tel point qu'ils refusent de laisser entrer aux Etats-Unis ceux qui en sont atteints. On a dit, de plus, devant le comité, en l'absence du ministre, que nos officiers à Halifax et à Québec avaient laissé passer ces malades qui sont allés à Winnipeg et de là ont essayé à entrer dans les Etats-Unis. Les officiers de santé des Etats-Unis, voyant qu'il y avait danger que ces immigrants entrassent dans les Etats-Unis en traversant la frontière nord du Dakota, apostèrent au moins quinze gardiens le long de la frontière pour empêcher les immigrants venant d'Halifax et de Québec, de pénétrer dans les Etats-Unis. Le résultat fut que 380 de ces malades furent arrêtés à la frontière pendant les mois de mars et avril, et renvoyés à Winnipeg où ils sont encore. Je voudrais savoir si le ministre a intention de demander de l'argent nécessaire pour le soin de ces immigrants atteints de maladies contagieuses. Présentement, ils vivent dans la partie nord de la ville, dans des maisons encombrées. Je crois qu'il est du devoir du ministre d'aider à la ville de Winnipeg à avoir soin de ces personnes, ou de les renvoyer en Europe. La ville de Winnipeg ne devrait pas être appelée à payer pour le soin et la déportation de ces immigrants.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ferai remarquer qu'il y a une nuance entre les maladies sujettes aux mesures de la quarantaine et ce qu'on désigne généralement sous le nom de maladies contagieuses. Pas un seul des pays possédant un service de quarantaine n'a classé dans la première

catégorie le "trachoma", cette maladie à laquelle l'honorable député (M. McCreary) a fait allusion. Ce ne sont pas les agents du cordon sanitaire mais plutôt les fonctionnaires du département de l'immigration des Etats-Unis qui interdisent l'entrée du territoire américain aux personnes atteintes de cette maladie-là. C'est ainsi que dans notre pays, à Halifax, à Saint-Jean et ailleurs, le département de l'immigration, que dirige mon honorable collègue du ministère de l'Intérieur, soumet à un certain examen les immigrants qui nous arrivent. Mais cela n'a rien de commun avec le service de la quarantaine dont l'objet est de protéger le pays contre l'invasion des maladies sujettes aux mesures de la quarantaine.

M. McCREARY : Le département de la quarantaine ne s'occupe-t-il pas des immigrants atteints de trachoma ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les préposés de la quarantaine sont tenus de faire l'examen de tous les navires afin de s'assurer s'il ne se trouverait pas à bord quelque passager atteint de quelqu'une des maladies visées par les règlements de la quarantaine. Le trachoma n'est pas classé parmi ces maladies-là. A Québec, à Saint-Jean, ou à Halifax, mes fonctionnaires n'ont pas le droit de mettre en quarantaine un passager atteint de trachoma; les fonctionnaires du département de l'immigration peuvent le faire, mais il laisseront en liberté un passager de première atteint de cette maladie. Qu'il soit venu au Canada des personnes atteintes de trachoma, cela ne concerne en rien le département de la quarantaine; ni la loi ni le parlement ne nous autorisent à nous occuper de ces cas-là. Nous n'avons pas le droit de nous occuper de ces malades; mais une loi adoptée l'an dernier confère ce pouvoir au département de l'immigration.

En réponse à mon honorable ami de la gauche, je ferai remarquer qu'à la date du 1er juin il y avait aux Etats-Unis plus de 26,000 cas de variole, dont au moins 19,000 s'étaient déclarés dans des villes contiguës à la frontière canadienne. Puisqu'on a parlé du Nord-Ouest, je dirai qu'il y avait 3,553 cas de variole dans le Minnesota, 1,313 dans le Wisconsin, 633 dans le Michigan, et 4,390 dans l'Ohio. Ces chiffres démontrent que cette maladie exerce de grands ravages le long des lacs et de la frontière manitobaine. Je pourrais fort bien destituer tous mes fonctionnaires et laisser tous ces malades entrer chez nous, mais les conseils d'hygiène, les commissions municipales d'hygiène et les préposés à la salubrité publique le long de la frontière n'ont jamais cessé de nous faire à ce propos des représentations de la nature la plus urgente. Le renvoi de tous ces fonctionnaires soulèverait dans tout le pays une tempête d'indignation dont on ne saurait se faire idée et à laquelle nul ministre, gouvernement ou parlement ne se soucierait de faire face. La population entend qu'on la protège contre les maladies qu'elle redoute, et ont ne doit pas l'en blâmer. Il est de notre devoir de prendre toutes les mesures qui, dans l'opinion des sommités médicales et des plus savants hygiénistes, sont susceptibles de prévenir l'éclosion des épidémies. Il se peut que nous ne fassions pas assez sous ce rapport, que nous dussions avoir un fonctionnaire sur chacune des voies de communication qui, de l'Atlantique au Pacifique, croisent la frontière américaine; il se peut que nous dussions soumettre à un examen quiconque désire pénétrer chez nous; mais il ne faut perdre de vue ni les exigences des voyages, ni les commodités qu'il convient d'offrir aux voyageurs. Nous nous sommes efforcés, dans toute la mesure du possible, de concilier le soin de la santé publique avec le bien-être à accorder aux voyageurs. Tel est le but unique que nous avons poursuivi dans l'administration de ce département. Je puis assurer à mes honorables ami de la gauche que mes fonctionnaires et moi-même nous nous sommes toujours dispensés des services des médecins aussitôt que le permettait la sécurité de la localité que nous avions à surveiller.

M. SPROULE : On devrait, dans ce cas, nous donner un état indiquant le nombre de personnes qu'on a mises en quarantaine ou auquelles ont a interdit l'entrée du pays. Le ministre nous a dit le nombre de cas de variole qu'il y avait dans l'Ohio, dans le Michigan et le Minnesota; or, puisqu'il tient à nous préserver de la maladie, je lui demanderai comment il se fait qu'il n'y a d'officier de la quarantaine ni à Sarnia, ni à Windsor ni aux Chutes Niagara, tandis qu'on en trouve dans de petites localités, où il n'y a pas un voyageur sur cent qui passe par les endroits que je viens de mentionner. S'il y a lieu de craindre l'invasion du mal, le danger grandit en raison du nombre de personnes qui traversent la frontière, et cependant, il n'est pas exercé de surveillance, il n'y a pas d'agent du cordon sanitaire aux endroits où les voyageurs arrivent en plus grand nombre. N'est il pas évident que tout ceci n'est qu'une farce grotesque ? Le ministre dit qu'on lui a fait des demandes pressantes à ce sujet. Je n'ai pas de peine à le croire, puisque les gens tiennent à ce qu'on empêche la maladie de pénétrer dans le pays, Mais ce à quoi nous trouvons à redire, c'est que l'on dépense en pure perte l'argent que coûte ce service. Nous n'objecterions rien au chiffre de la dépense si l'on nous préservait de la maladie, mais on sait fort bien que les fonctionnaires que nous payons pour nous en préserver la laissent s'introduire chez nous et que les municipalités doivent ensuite s'imposer de grands sacrifices pécuniaires pour la combattre. Prenons le cas que j'ai men tionné : celui de vingt ou vingt-cinq personnes qui contractèrent la variole d'un seul varioleux. Ce varioleux est venu de l'état du Michigan sans être remarqué par l'agent du cordon sanitaire, et le cas fut signalé par des médecins d'Ontario, habitant à plus

de deux cents milles de la frontière. Et cependant cette personne était atteinte de la variole lorsqu'elle est arrivée du Dakota; elle était atteinte de la maladie lorsqu'elle a franchi la frontière, et c'est à ce moment-là qu'on aurait dû la soumettre à un examen médical.

Voyons aussi ce qui se passe au département de l'Immigration. On nous dit que les préposés de la quarantaine n'ont pas à s'occuper de la maladie connue sous le nom de trachoma, mais le ministre de l'Agriculture, qui dirige le département de l'Immigration——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce département relève du ministère de l'Intérieur.

M. SPROULE : Comme c'est le ministre de l'Agriculture qui nomme les officiers de la quarantaine, n'y a-t-il pas lieu de présumer que le fonctionnaire chargé d'examiner les immigrants à leur arrivée doit faire connaître au préposé de l'immigration le nombre d'immigrants atteints de trachoma et d'autres maladies contagieuses ? Ces malades nous arrivent par centaines, tandis que, si je suis bien informé, les Américains leur interdisent l'entrée de leur pays. J'ai lu dans le rapport d'un inspecteur américain qu'on a refusé de laisser entrer aux Etats-Unis un très grand nombre d'immigrants malades et que ces derniers se sont répandus à leur gré dans notre pays. Ce service nous coûte de l'argent, mais on ne nous prémunit pas assez contre l'invasion de la maladie. Si ces médecins-là faisaient leur devoir, si le gouvernement les obligeait de l'accomplir de façon à convaincre les gens que la maladie ne pourrait s'importer que dans des circonstances exceptionnelles, comme, par exemple, lorsqu'il y a contamination sans que toutefois il y ait de symptômes apparents de la maladie—à moins, dis-je, que la maladie ne nous soit apportée dans ces conditions-là, on devrait en prévenir l'invasion. Si nous trouvons à redire au présent état de choses, si nous réclamons l'adoption de méthodes plus rationnelles, c'est qu'on ne cherche ni à découvrir la maladie ni à en prévenir l'éclosion dans notre pays, et qu'elle pénètre chez nous en dépit des sommes considérables que nous coûte ce service. D'un autre côté, il n'est pas de médecin qui ne déclarera qu'il est absolument impossible de faire l'examen des 400 passagers d'un navire au moment où ils se précipitent pêle-mêle vers la planche de débarquement, comme cela s'est vu pour les immigrants dont il est ici question. Inutile d'envoyer un médecin à bord d'un navire après qu'il est entré dans le port et de s'attendre que ce médecin-là fasse une inspection dans de telles circonstances. Il le peut dans certains cas peut-être, mais j'ai maintes fois vu de ces passagers débarquer par douzaines et par centaines, de sorte qu'il eût été impossible à un médecin quelconque de les examiner de façon à pouvoir dire combien il y en avait d'atteints. Si nous nous refusons à payer sans obtenir les résultats que nous avons droit d'espérer, c'est que le département persiste à appliquer d'une façon ridicule les règlements sanitaires.

M. ROCHE (Halifax) : L'honorable député qui vient d'adresser la parole aurait-il la bonté de me dire à quelle époque il a été permis à ces gens-là de traverser la frontière américaine pour se rendre ici ?

M. SPROULE : Il en est venu en été et en hiver. L'un de ces individus nous est arrivé il y environ quatre mois, et l'autre, il y a deux ans ; ce sont les deux derniers qui sont arrivés à ma connaissance.

M. ROCHE (Halifax) : Est-ce avant ou après que le règlement eût été fait ?

M. SPROULE : Après, et ces gens-là gagnaient alors le salaire qu'on leur paie.

M. KENDALL : L'honorable député voudrait-il me dire jusqu'à quel point la variole s'était développée chez ces gens qu'il a dit s'être rendus ici en traversant la frontière ?

M. SPROULE : J'ai dit au ministre de l'Agriculture que le varioleux m'avait déclaré lui-même que la maladie s'était complètement déclarée chez lui lorsqu'il a traversé la frontière, et qu'il s'était trouvé dans cet état-là durant tout son voyage. Il venait du Minnesota.

M. KENDALL : Comme l'honorable député doit fort bien le savoir, il est des cas où la variole est complètement développée sans toutefois être assez apparente pour qu'il soit permis à un médecin de dire, sans un examen très minutieux, si c'est bien de la variole.

M. SPROULE : Je l'avoue, mais cet homme avait des pustules sur le visage, la tête, les mains et les autres parties du corps qui n'étaient pas couvertes, et qu'un médecin qui l'aurait examiné aurait pu très facilement apercevoir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député pourrait-il me dire de quelle partie des Etats-Unis venait cet homme ?

M. SPROULE : Je crois qu'il venait du Dakota.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle route avait-il suivie ?

M. SPROULE : Je ne m'en suis pas informé, et je l'ignore.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas aposté de garde de santé sur toutes les routes qui conduisent ici, de sorte qu'en tout temps il peut nous arriver des gens des Etats-Unis par une route où il n'y a pas de surveillance. Nous ne pourrons exercer une protection complète à la frontière que lorsqu'il y aura un garde sur

chaque route. L'honorable député de Leeds-sud trouve que nous dépensons trop, et il prétend que nous devrions réduire nos dépenses sous ce rapport.

M. TAYLOR : Parce qu'elles sont inutiles.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Alors, l'honorable député est d'avis que nous devrions faire surveiller la frontière sans y aposter de gardes pour empêcher qu'on apporte cette maladie ici ?

M. TAYLOR : C'est dans des villes importantes comme Niagara Falls, Kingston, Sarnia et autres, où passent les chemins de fer et les bateaux qui traversent la frontière, que l'on devrait avoir des gardes ; mais l'honorable ministre a préféré en aposter à Beaver-Mills, à Mine-Centre, à Bruce-Mills, à Chippewa, à Owen-Sound, à Thessalon et autres endroits où il n'arrive pas un seul voyageur contre mille qui passent par les villes que je viens de mentionner. C'est pourquoi je dis que c'est tromper le peuple et jouer une farce grotesque que de gaspiller les deniers publics comme on a fait. On a tout simplement profité de ce prétexte pour faire ces cadeaux à certains partisans de l'honorable ministre qui prétendent que tel ou tel médecin est un bon agent politique. C'est ce qu'a fait l'honorable député qui siége en ce moment à côté de l'honorable ministre ; les deux médecins qu'il a fait nommer à Beaver-Mills et à Mine-Centre, à $100 d'appointements mensuels, lui rendent sans doute de très grands services politiques. A ces endroits-là, on ne voit pas un seul voyageur tandis qu'il en passe 10,000 à Niagara-Falls ou à Sarnia, où il n'y a pas d'officiers pour surveiller la frontière. Quelle farce !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est vrai, comme le dit mon honorable ami, qu'il passe des milliers de voyageurs par Niagara-Falls tandis qu'il en passe à peine un seul en d'autres endroits, mais mon honorable ami oublie à dessein que les Etats-Unis possèdent dans l'Etat de New-York et aux environs de Détroit, en face de Sarnia et de Windsor, une organisation sanitaire des plus complète chargée de surveiller cette maladie-là et de la tenir sous contrôle.

M. TALYOR : Dans ce cas, à quoi bon aposter un garde à Chippewa ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a eu un moment de panique, et c'est pour cela que nous y avons nommé un garde.

M. TAYLOR : Pourquoi en avoir aussi nommé un à Cornwall ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour la même raison. Lorsque la crainte s'empare des esprits il convient de la dissiper et de se rendre au désir des autorités. Dans le cas des immigrants du Michigan et du Minnesota qui arrivent à Thessalon, à Bruce-Mines et à Beaver-Mills, les Etats-Unis n'exercent pas de surveillance sérieuse, et c'est pour cela qu'il nous faut prendre des mesures de précaution auxquelles il n'est pas besoin d'avoir recours par rapport aux immigrants qui nous viennent de l'Etat de New-York, des environs de Niagara, de Buffalo et de Détroit, où l'on exerce la surveillance la plus complète.

M. TAYLOR : Pourquoi néglige-t-on Windsor et Sarnia ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que la surveillance est parfaitement organisée en face de ces deux villes.

M. TAYLOR : Dans l'Etat du Michigan ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, dans cette partie de l'Etat du Michigan ; mais il n'y en a pas dans la région forestière du nord de cet Etat, et c'est de là que viennent les gens qui arrivent à Bruce-Mines et à Thessalon. L'honorable député n'a pas besoin de chercher à représenter l'état de choses sous un faux jour.

M. TAYLOR : Le rapport de l'auditeur général le représente fidèlement, et c'est là que je puise mes renseignements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne conteste l'exactitude d'aucune des données du rapport de l'auditeur général, j'établis les motifs qui nous ont portés à faire ces nominations.

M. THOMSON (Grey) : Comment ces gens peuvent-ils arriver à Bruce-Mines sans passer par le Sault-Sainte-Marie où se trouve un des médecins garde de santé de l'honorable ministre ?

M. TAYLOR : Il y en a deux.

M. THOMSON (Grey) : A quoi bon en avoir un à Bruce-Mines ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'apprend que des navires viennent du Michigan qui se rendent à Bruce-Mines sans faire escale au Sault.

M. DYMENT : A l'aller les navires se rendent au Sault, puis font voile vers Makinaw d'où ils atteignent Bruce-Mines qui est le premier port canadien où ils font escale après avoir quitté l'Etat du Michigan.

M. THOMSON (Grey) : Quels sont ces navires ?

M. DYMENT : Ceux de la Northern Navigation Company ; ils font voile de Collingwood.

M. THOMSON (Grey) : Les observations de l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) ont peut-être leur raison d'être en ce qui concerne la région située à l'ouest de Port-Arthur, mais elles ne sauraient s'appliquer à la partie du pays que je représente. Pourquoi mettrait-on un garde de santé à Owen-Sound sinon pour des fins politiques ? Les chemins de fer qui passent à

cet endroit ne touchent à aucun port américain. Le garde de santé n'est aucunement tenu de se porter à l'arrivée des trains pour soumettre à son examen les voyageurs qui en descendent. Ses fonctions se bornent à inspecter les navires qui sont censés faire escale aux ports américains. Il n'y a que deux lignes dont les steamers font escale à Owen-Sound : ce sont celles de la Compagnie de navigation du Nord et du Pacifique Canadien. Il y a un garde à Fort-William, un à Port-Arthur et un autre au Sault, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'en aposter un à Owen-Sound. Ces steamers ne font escale qu'au Sault, à Port-Arthur et à Owen-Sound. Ils ne se rendent ni à Mackinaw, ni à aucun autre port. La seule ligne qui puisse motiver le maintien de cet agent, est celle de Mackinaw que l'honorable député (M. Dyment) a mentionnée, et qui s'occupe de voyages de plaisir. S'il est nécessaire d'avoir un garde à Owen-Sound, n'est-il pas également nécessaire d'en avoir un à Collingwood ? De même que Midland et tous les autres endroits où ces navires font escale, Collingwood n'a pas de garde de santé. Il n'y a pas de doute que la nomination du médecin garde de santé d'Owen-Sound repose sur des motifs politiques, et si on fait preuve d'autant de sagesse dans le choix des autres, je n'hésite pas à dire que l'on gaspille tout simplement les deniers publics destinés à ce service.

L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de déposer un de ces rapports mensuels ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas sous la main en ce moment, mais j'en produirai un.

M. TAYLOR : Je vois que le budget principal du ministère de l'Agriculture contient le crédit suivant, qui porte le n° 58 :

Salaires et dépenses casuelles dans les districts organisés, et salubrité publique dans les autres districts, $170,222.

Voilà ce qu'on demande pour cette année. Lorsque viendra le moment de discuter ce crédit-là, j'espère que l'honorable ministre aura par devers lui les rapports mensuels de chacun de ces fonctionnaires et qu'il sera en mesure de nous renseigner complètement. Après avoir fait voter $110,000 l'année dernière, il vient nous présenter un budget supplémentaire de $60,000 qui porte à $170,000 le chiffre des dépenses du présent exercice. Comme on a gaspillé une très forte partie de cette somme, j'espère que si nous laissons adopter ce crédit, l'honorable ministre sera en mesure de nous renseigner lorsque nous mettrons son budget principal à l'étude. Nous voulons connaître les noms de ces fonctionnaires et savoir quelle somme de travail ils font.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je les ai nommés.

M. TAYLOR : C'est vrai, mais nous voulons avoir le rapport mensuel de leurs travaux afin de savoir si on ne les paie pas en pure perte.

M. REID (Grenville) : Le ministre devrait s'en tenir à la politique qu'il prônait lorsqu'il était dans l'opposition, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas permettre à ces médecins, qui touchent des appointements mensuels de $100, de faire concurrence aux autres médecins qui habitent la même localité qu'eux. C'est là un principe que le gouvernement conservateur a respecté, et le gouvernement actuel, lui-même, a nommé à Kingston un médecin à qui il a interdit de pratiquer.

Je voudrais que le ministre me donnât l'assurance qu'on ne permettra pas à ces médecins de s'occuper de leur clientèle, car, outre ce qu'une telle latitude peut avoir d'injuste pour leurs confrères, elle pourrait occasionner l'absence de ces agents au moment de l'arrivée des navires et des trains, et les exposer à négliger leurs devoirs envers le pays. Un navire apporte chaque jour dans mon comté un très grand nombre d'immigrants, et nous n'avons pas de médecins pour en faire l'examen. Il est vrai que cet examen ne pourrait pas se faire là mieux qu'ailleurs, car, à peine le navire a-t-il stoppé qu'on fait monter ces immigrants à bord du train qui doit les conduire à destination et qui se met tout de suite en marche. Ce qu'il y a de plus étrange en tout ceci, c'est que dans toute la province d'Ontario, c'est-à-dire entre Glengarry et Port-Arthur, ce service a coûté $9,677, et qu'on a dépensé la presque totalité de ce crédit, soit $8,166, dans le seul comté d'Algoma. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le représentant de cette division (M. Dyment), que l'on voit en ce moment derrière le ministre, tienne si fort à l'adoption de ce crédit.

M. VROOMAN : Si l'on se rendait compte des heureux effets qui peuvent découler de ce service, on ne s'arrêterait pas à discuter le chiffre de la dépense qu'il entraîne. J'ignore jusqu'à quel point on a pu en abuser pour servir des fins politiques, mais ce que je n'ignore point, c'est que, si parfait que puisse être l'examen médical, la maladie trouvera toujours son chemin pour pénétrer chez nous. Si les employés du gouvernement n'exercent pas une surveillance très active sur les ports d'entrée, mieux vaudrait se dispenser de leurs services, parce que pour être de quelque utilité, ces agents doivent remplir leurs fonctions avec le plus grand soin. Je ne suis pas satisfait des explications que l'honorable ministre a données relativement aux méthodes que suivent les gardes de santé. On ne nous a pas dit si l'on retarde le départ des trains jusqu'à ce que ces fonctionnaires aient terminé leur examen, et l'on sait que lorsqu'un train est arrêté, les gens peuvent y monter et en descendre, et qu'il est bien possible, dans ce cas, que les varioleux échappent à la surveillance des gardes de santé. Lorsqu'un cas de variole est bien caractérisé, n'importe quel

médecin peut aisément le reconnaître, et les gardes de santé sont susceptibles de rendre sous ce rapport d'importants et utiles services ; mais certains cas échappent nécessairement à la plus active surveillance. Dans les villes américaines situées près de la frontière, il y a eu, nous le savons, de nombreux cas de variole.

Je serais donc plus favorable à l'idée de voter ce crédit, si j'étais sûr que ces gardes de santé font scrupuleusement leur devoir. Sans vouloir mettre d'entraves au bon fonctionnement de ce service, je dois dire, cependant, que certains membres de la gauche me paraissent s'être plaints avec raison de certains abus qu'on aurait commis pour favoriser des intérêts politiques.

M. MORIN : Le gouvernement paraît témoigner beaucoup de sollicitude à la population des Etats-Unis et bien peu s'occuper des gens qui habitent l'intérieur de notre pays. De Cornwall au lac Supérieur, il y a de grandes étendues d'eau qui protégent cette partie-là contre l'invasion de la maladie, et cependant c'est précisément pour ce territoire que se font les dépenses. De Cornwall à la rivière Sainte-Croix, la frontière est sur la terre ferme, et le gouvernement ne s'occupe pas du tout de protéger cette région. Dans le comté de Dorchester que j'ai l'honneur de représenter, il y a eu l'année dernière certains cas de variole, et le conseil municipal a pris un arrêté défendant la circulation dans un rayon de quatre milles du lieu où il y avait un malade. Cela fait voir quelles précautions l'on prend dans le comté de Dorchester, mais le ministre de l'Agriculture semble croire qu'il faut protéger seulement la division d'Algoma où il a dépensé tout cet argent. A Saint-Jean, dans la province de Québec, où convergent plusieurs chemins de fer et par où l'on passe pour se rendre de Montréal et de Québec aux états de la Nouvelle-Angleterre et vice versâ, le gouvernement ne prend aucune mesure de précaution. L'honorable ministre pourrait-il expliquer cette anomalie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Bien facilement. Je dirai tout d'abord que ce n'est pas la population des Etats-Unis, mais la nôtre que nous protégeons en empêchant les gens des Etats-Unis de nous apporter la maladie. Le gouvernement fédéral n'a pas à s'occuper de l'intérieur du pays, parce que cette tâche incombe aux législatures ou aux autorités sanitaires locales ; notre devoir à nous se limite à la protection de la frontière. Il n'y a pas eu de médecin de nommé à Saint-Jean, dans la province de Québec, parce que les autorités sanitaires provinciales se sont déclarées absolument satisfaites de l'état de choses actuel et nous ont dit qu'elles ne craignaient pas l'introduction de la maladie du côté de de la frontière de cette province. Les autorités sanitaires des Etats du New-Hampshire et de New-York ont si bien réussi à maîtriser la variole, qu'à notre connaissance, il n'y en existe plus un seul cas. Nous n'établissons nulle part d'officiers de santé à moins qu'il y ait danger, à moins que les autorités sanitaires locales ou provinciales ne nous aient demandé d'en établir, et nous ne les nommons jamais avant que les officiers de santé du département n'aient fait eux-mêmes un examen pour s'enquérir des raisons qui motivent la crainte manifestée par notre propre population. L'honorable député de Grenville-sud (M. Reid) m'a demandé de lui donner l'assurance que nous ne permettrions pas aux médecins nommés à ce poste d'exercer leur profession pour leur propre compte. Je ne puis faire droit à cette requête. Si j'y faisais droit, il me serait par trop difficile de trouver des médecins qui voulussent remplir ces fonctions, les appointements qu'on leur offre seraient impuissants à les tenter ; il nous est déjà très difficile de trouver des médecins dans les conditions actuelles. Si nous leur défendions d'exercer leur profession pour leur propre compte, nous perdrions tous ceux qui font aujourd'hui le service le long de la frontière, parce qu'ils ne pourraient renoncer à pratiquer pour avoir un emploi qui ne les tiendrait occupés que peu de mois, ou, dans certains cas, un an, à raison de $100 par mois. Etant lui-même médecin, l'honorable député sait fort bien que pas un médecin d'un certain renom ne serait tenté de sacrifier sa clientèle pour remplir un tel poste, et alors force nous serait de nous adresser exclusivement à de jeunes médecins tout frais émolus des universités, ce qui veut dire que nous n'aurions pas de fonctionnaires pour faire ce travail-là. Il m'est donc impossible de donner à l'honorable député l'assurance qu'il désire. Je dirai toutefois que si nos médecins restent libres d'exercer leur profession, il ne leur est pas permis pour cela de négliger leur devoir comme fonctionnaires de ce département.

M. REID (Grenville) : Naturellement, je ne parle que des cas où le service se fait toute l'année. D'après l'honorable ministre, il serait pratiquement impossible d'avoir des médecins à raison de $100 par mois ; cependant c'est ce que nous donnons au surintendant des canaux de Morrisburg. Il y a bon nombre de médecins qui ont plusieurs années de pratique et qui, désirant pratiquer d'une façon moins active, seraient bien aises d'accepter ces conditions. Je ne dis pas qu'elles seraient acceptables à un médecin jeune et actif qui voudrait se livrer résolument à l'exercice de la profession, mais bien des médecins âgés d'une cinquantaine d'années et qui ont longtemps travaillé ferme seraient heureux de remplir ce poste-là moyennant $1,200.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Que l'honorable député me comprenne bien, il n'y a pas un de ces postes qui soit occupé à l'année.

M. REID (Grenville) : Cependant, certains médecins sont engagés pour douze mois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils peuvent être congédiés en tout temps.

M. REID (Grenville) : Même s'il est entendu qu'il sont engagés pour l'année

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela n'est jamais entendu.

M. REID (Grenville) : Mais l'honorable ministre ne demande-t-il pas un crédit pour toute l'année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pas pour toute l'année. Je base mes prévisions sur les dépenses des deux dernières années ; mais il y a comparativement peu de fonctionnaires qui soient restés à notre emploi toute l'année. Je ne saurais dire combien, mais il y en a certainement moins de la moitié. Le crédit que je demande ne suffirait pas à les payer pour toute l'année.

M. REID (Grenville) : J'admets cela. Par exemple, le fonctionnaire établi à Beaver Mills exerce activement sa profession. Je demande qu'il soit prié, ainsi que celui de Mine-Centre et du Sault-Sainte-Marie, de cesser de pratiquer et que, s'ils refusent, on nomme à leur place des médecins qui promettent de ne pas pratiquer. Cette demande n'est pas injuste, je veux seulement qu'elle s'applique aux emplois dont les titulaires font douze mois de service. Je crois que ce serait rendre justice aux médecins des divers autres postes.

M. DYMENT : L'honorable député ayant tout particulièrement parlé du médecin du Sault-Sainte-Marie, je lui dirai que, pour ainsi dire tous les habitants de cet endroit-là, quelles que soient leurs préférences politiques, étaient désireux qu'il fût nommé à ce poste. S'il consacrait tout son temps à sa clientèle, il ferait au moins $5,000 par année ; on ne saurait donc s'attendre qu'il y renonce pour accepter $100 par mois pour une période incertaine ou même pour toute une année.

M. REID (Grenville) : Vous avez mentionné en particulier le Sault-Sainte-Marie, a dit l'honorable député. Il sait pourtant que je ne l'ai pas fait, mais que j'ai mentionné tous les cas où un médecin est nommé pour douz mois, et que le cas auquel j'ai fait allusion, c'est celui de Beaver-Mills. Il est peut-être en état de nous dire s'il y a un autre médecin à cet endroit-là ?

M. DYMENT : Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. REID (Grenville) : Alors, pourquoi ne pas y en établir un et lui faire faire le travail ? J'en dirai autant de Mine-Centre. Cette règle a été suivie par les deux partis et elle ne fait que rendre justice aux praticiens des autres endroits. Si le médecin du Sault Sainte-Marie ne veut pas renoncer à pratiquer, on peut le remplacer par un autre aussi capable que lui. L'honorable député prétendra-t-il que si ce médecin-là a une clientèle qui lui rapporte $5,000 par année, il peut remplir tous les jours ses devoirs comme fonctionnaire ? Il lui est impossible de faire l'inspection de tous les trains et dans tous les navires qui se rendent au Sault-Sainte-Marie. Je demande donc au ministre de protéger les praticiens de ces différents endroits. Il n'est pas sans savoir qu'en moins de deux semaines mille médecins demanderaient à être nommés à ce poste-là s'il annonçait qu'il a besoin de quelqu'un. Dans l'intérêt des praticiens de ces endroits, je demande au ministère d'exiger que ses fonctionnaires cessent de pratiquer ou qu'ils renoncent à leur emploi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député aurait tout à fait raison s'il s'agissait d'emplois permanents, mais il est difficile à de bons fonctionnaires de s'établir dans ces endroits-là moyennant des appointements mensuels et sans être certains qu'ils ne seront pas dérangés. L'honorable député dit que la règle qu'il invoque est bien comprise. C'est ce que je ne savais pas. Je lui rappellerai que du temps d'un de mes prédécesseurs, le médecin du port d'Halifax exerçait régulièrement sa profession tout en touchant des appointements du gouvernement.

M. REID (Grenville) : Quels étaient ses appointements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $1,800 par année.

M. REID (Grenville) : D'après l'honorable ministre, il serait impossible de faire consentir un médecin à s'installer à Beaver-Mills dans la perspective de n'être employé que quelques mois par année. Eh bien ! s'il veut me le permettre, j'en trouverai un——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voulez-vous y aller vous-même ?

M. REID (Grenville) : Non, mais je trouverai un meilleur médecin que moi qui acceptera de remplir ce poste à raison de $100 par mois, tout en risquant de n'être employé que quelques mois durant.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels sont les devoirs du docteur B. Gibson, et comment il les remplit ?

M. DYMENT : Il va au devant de tous les trains venant du Michigan. Ils arrivent à heure fixe, à quelques minutes près, et il s'arrange de façon à pouvoir se trouver aux gares à cette heure-là.

M. TAYLOR : Va-t-il aussi au-devant des navires ?

M. DYMENT : Une année, on a donné à M. Gibson un adjoint qui allait au-devant des navires. J'ignore si on lui en a donné un cette année. L'adjoint consacre pour ainsi dire tout son temps à l'inspection des navires.

M. WILSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si ces inspecteurs mettent en quarantaine les personnes atteintes de trachoma et de favus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il ne les y mettent pas.

M. WILSON : Il serait temps, ce me semble, que le gouvernement songeât sérieusement à interdire l'entrée du pays aux gens atteints de ces maladies-là. Les Etats-Unis ne les admettent pas. L'année dernière, à Winnipeg, les deux cinquièmes des immigrants en route pour les Etats-Unis et qui avaient demandé à la commission d'inspection américaine de les admettre, furent refusés, et à Montréal, deux mille eurent le même sort. Cette classe d'immigrants laisse fort à désirer, et nous ne devrions pas permettre qu'elle se déverse chez nous. Puisque ces gens ne conviennent pas aux Etas-Unis, on ne devrait pas les laisser séjourner ici, mais les renvoyer tous. M'est avis, cependant, qu'il sera plus à propos de soulever ce débat lorsque le temps sera venu d'étudier les crédits relatifs à l'immigration, et j'espère que le ministre de l'Intérieur sera bientôt ici pour s'en occuper.

M. BLAIN : Je vois ici deux item de $720 destinés à deux inspecteurs, dont l'un à Fort-William et l'autre à Port-Arthur. Ces deux villes sont à moins d'un mille de distance l'une de l'autre et elles sont reliées par un tramway. De plus, il n'y a pas un seul convoi du réseau du chemin de fer desservant cette partie du pays, qui n'arrête pas dans ces deux villes. Il n'y a pas non plus un seul bateau se rendant à Port-Arthur qui ne fasse pas escale à Fort-William également. Pourquoi est-il nécessaire d'avoir un inspecteur dans chacun de ces endroits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a des bateaux américains dons les uns se rendent à Port-Arthur et les autres à Fort-William, et chacun de ces ports doit être surveillé. Un grand nombre de personnes traversent continuellement des terrains boisés de la rive sud du lac et vont travailler à la coupe du bois sur la rive nord. Dans les forêts du Michigan et de la rive sud du lac Supérieur, il y a un grand nombre de cas de cette maladie, et il convient d'empêcher qu'on l'apporte au pays.

M. BLAIN : Le ministre dit-il que des vaisseaux se rendent à Port-Arthur, sans faire escale à Fort-William ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un certain nombre de vaisseaux vont à Fort-William, et ne se rendent pas à Port-Arthur.

M. SPROULE : Il est évident que la petite vérole est apportée du nord du Michigan dans Ontario. Dans les forêts d'Ontario cette maladie a éclaté de temps à autre. L'an dernier, elle a régné presque toute l'année dans les environs de Sudbury. On peut l'y découvrir presque chaque mois de l'année. Le fait qu'elle est importée si souvent du Michigan, prouve combien la surveillance exercée est incomplète. Nous ne nous plaignons pas de la nécessité d'entretenir un cordon sanitaire, mais nous nous plaignons de débourser de l'argent sans en retirer aucun avantage. S'il fallait citer des exemples pour prouver que l'ouvrage est mal fait, on pourrait citer le cas mentionné par l'honorable représentant d'Algoma. Vous donnez $100 par mois à un médecin qui, au dire du représentant d'Algoma, a une clientèle qui lui rapporte $5,000 par année. Eh bien ! chacun comprend qu'un médecin qui a une pareille clientèle est occupé tout le temps et ne peut pas rendre de services au gouvernement. Il est retenu pendant des heures chez un client et ne peut, par conséquent, remplir ses devoirs d'agent du service sanitaire.

M. DYMENT : Je puis affirmer au représentant de Grey-est que le médecin dont je parle remplit ses devoirs et que, s'il abandonnait son emploi, je crois sincèrement que les membres de son propre parti, plutôt que mes amis, protesteraient. Ses clients demeurent tous dans la ville et, vu que ces convois circulent très régulièrement, il peut prendre des mesures pour les rencontrer à leur arrivée, et ensuite donner ses soins à ses patients. Je sais qu'il jouit de la confiance de tous les citoyens du Sault-Ste-Marie sans distinction de partis politiques. Je sais que mes amis conservateurs de l'endroit seraient les premiers à demander qu'on retienne ses services, s'il s'agissait de s'en dispenser.

M. SPROULE : Je n'ai rien à dire contre les connaissances de ce médecin. Il peut être le meilleur au monde ou le pire, mais dire qu'un homme qui a une clientèle pareille peut surveiller l'arrivée des convois, c'est une absurdité évidente au point de vue des hommes de l'art. La maladie ne se déclare pas au moment où vous pouvez la soigner le plus convenablement. Elle se déclare chaque jour et à chaque heure du jour. Un médecin peut être retenu pendant des heures de suite et ne pas pouvoir quitter un patient au moment voulu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami (M. Sproule) dit qu'il n'a pas de reproches à faire si l'ouvrage est accompli efficacement, mais il ajoute qu'il sait qu'il en est autrement. Je ne ferai pas de déclarations personnelles, mais je lui citerai certains faits qui lui permettront de se former une opinion. Lorsque la petite vérole se déclare dans les territoires non organisés, les autorités de la province de Québec ont à supporter les dépenses, mais si elle se déclare dans une municipalité, c'est aux autorités de l'endroit à supporter les frais. Les intéresssée prétendent à juste titre, il me semble, que lorsqu'ils peuvent établir que la maladie a été apportée des Etats-Unis, ils

peuvent nous tenir responsables des dépenses. Depuis trois ans que ce service a été établi, dans deux cas seulement ceux qui ont adressé une demande à ce gouvernement ont pu établir qu'ils avaient raison de le faire. Une fois, la maladie avait été apportée par un homme qui était venu au Canada en traversant à pied sur la glace en amont du Sault-Sainte-Marie. Il a été établi qu'il était atteint de la petite vérole lorsqu'il a traversé. Il a esquivé la surveillance de nos agents, mais, à mon avis, il était impossible de l'en empêcher. Une autre fois, un voyageur a traversé au Sault Sainte-Marie et s'est rendu jusqu'à Sudbury. Il s'est caché sur le convoi et le conducteur ne l'a aperçu qu'à Sudbury. Dans ces deux circonstances, nous avons dû payer des frais. Si d'autres cas s'étaient présentés, comme le dit l'honorable député, les autorités provinciales et municipales, qui sont au courant de la situation, auraient, je n'en doute pas, rejeté la responsabilité sur mon ministère et exigé de celui-ci le paiement des dépenses. Ceci est vrai pour le Manitoba, les Territoires, la Colombie Anglaise et chacune des autres provinces. Pourtant, dans ces deux cas-là seulement, il a été établi que des personnes malades avaient traversé la frontière et échappé à la surveillance de nos employés.

M. SPROULE : J'ai cité deux cas au ministre, et dans chacun de ces cas, les municipalités ont supporté des dépenses.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'elles auraient pu faire une bonne preuve.

M. SPROULE : Il est probable que certains intéressés ne savent pas qu'ils peuvent tenir le gouvernement responsable, ou ils ne veulent peut-être pas prendre la peine de percevoir l'argent. Plutôt que d'intenter un procès difficile et coûteux——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas de procès à intenter.

M. SPROULE : Je crois me rappeler un cas qui s'est présenté à Winnipeg, il y a quelques années. Après beaucoup de difficultés, la ville n'a rien retiré et elle a dû payer des frais qui se sont chiffrés par deux mille dollars environ.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais pas le cas dont parle l'honorable député, mais je crois qu'une fois le gouvernement fédéral a dû payer. Il n'y eut pas de procès. Des représentations furent faites au gouvernement, la preuve fut entendue et l'Etat a payé les dépenses.

M. SPROULE : Dans le cas dont je parle, le gouvernement a refusé de payer. Je me le rappelle, qarce que j'étais au nombre de ceux qui se sont adressés au gouvernement, au nom de la ville de Winnipeg. Celui-ci a nié sa responsabilité ; parce que ses employés avaient inspecté les immigrants, bien que la maladie se déclarat parmi eux à Winnipeg.

M. SMITH (Wentworth): Le ministre veut-il dire combien coûte au département la surveillance de ces malades ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'apprend que les dépenses se sont élevées à environ $700 ou $750. Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. SMITH (Wentworth) : Le ministre n'a pas établi clairement de quelle manière il calcule la rétribution que doivent recevoir les employés chargés d'empêcher que la petite vérole nous soit apportée du Michigan. Nous avons des gardes de santé à Port-Arthur et à Fort-William, postés à environ un mille de distance, et d'autres à différents endroits le long de la rive nord, tandis qu'il n'y en a aucun à Sarnia et à Windson. Le ministre dit que les autorités de Détroit exercent une bonne surveillance, mais certes, il vient à Sarnia et à Windsor d'autres personnes que des citoyens de Détroit. Ces individus de tous les coins de l'état de Michigan peuvent se rendre à Sarnia ou à Windsor aussi bien qu'ils peuvent traverser au Sault Sainte-Marie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A Détroit, la surveillance est bien organisée, mais dans la partie septentrionale du Michigan où se trouvent les chantiers pour la coupe du bois, aucune surveillance n'est exercée.

M. SMITH (Wentworth) : Qu'est-ce qui empêche ceux qui habitent dans la partie septentrionale du Michigan de traverser à Windsor ou à Sarnia ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les employés qui se trouvent dans la partie méridionale du Michigan s'y opposeraient.

M. SMITH (Wentworth) : Y a-t-il des agents qui prennent soin d'empêcher les habitants de la partie nord du Michigan de se rendre au Canada ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le service est établi et fonctionne comme service municipal. Ces agents ne permettraient pas aux personnes malades d'entrer dans leur municipalité.

M. SMITH (Wentworth) : Comment s'y prennent-ils ? Ils ne peuvent pas arrêter un convoi venant du nord du Michigan, afin de le visiter.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire quelles mesures de précaution ils prennent ; mais on m'apprend qu'ils surveillent la maladie et les rapports qui nous sont faits sont propres à convaincre mon principal inspecteur qu'il n'y a aucun danger.

M. REID (Grenville) : Je me demande si cette question ne relève pas des autorités provinciales. Le gouvernement de la pro-

vince a établi un bureau d'hygiène et a nommé un surintendant de police sanitaire, pourquoi le gouvernement fédéral s'occupe-t-il de ces ports intérieurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De quels ports intérieurs ?

M. REID (Grenville) : Owen-Sound et les autres ports de la province d'Ontario. Je comprends qu'on établisse un service de quarantaine dans les ports où arrivent des immigrants venant des pays européens, mais je ne vois pas pourquoi les autorités de la province ne se chargent pas de la surveillance à l'intérieur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette question a été soumise au ministère de la Justice avant que nous entreprissions ce travail, et on nous a répondu que le gouvernement fédéral devait se charger de la surveillance de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada aussi bien que de la surveillance du littoral.

M. VROOMAN : Ce gouvernement s'occupe-t-il de fournir la vaccine ? A-t-il une ferme où il peut la produire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas d'établissements vacinogènes. On a déjà discuté l'opportunité d'entreprendre de fournir la vaccine, mais cela n'a pas encore été fait.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Dépenses éventuelles—Somme additionnelle nécessaire, $1,000.

M. TAYLOR : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A la fin de l'exercice 1902, le montant de $878 a été reporté et ajouté au crédit de l'exercice courant. Cette somme est nécessaire pour balancer les comptes.

Service maritime et fluvial—Somme supplémentaire requise pour les steamers de l'Etat, $30,000.

M. MONK : Le ministre veut-il nous donner des explications ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans le budget de 1902, le crédit était de $265,000. Il comprenait les frais de voyage en Ecosse d'un équipage qui devait ramener le nouveau steamer et les frais de réparation des avaries essuyées par le Lady Laurier pendant une tourmente en mer. Le crédit n'a pas suffi, vu les fortes dépenses qu'il a fallu faire pour radouber les steamers de l'Etat qui font la navette entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. L'entretien de tous les vaisseaux a coûté $240,569, de sorte que le montant accordé a été insuffisant. On estime les dépenses de l'année courante à $255,000, en tout, soit à $5,000 de plus que le montant inscrit au budget de l'exercice 1903-1904. Vu les avaries essuyées par les steamers qui ont été emprisonnés dans les glaces pendant l'hiver, les deux vaisseaux ont été mis en réparation. Il a fallu renouveler les ailes de l'hélice du Minto et le Stanley est également entré dans le bassin de radoub où il faudra assujé tir une partie de sa carène. Ces travaux entraîneront de fortes dépenses. De plus, il faudra enlever des flancs du Stanley les plaques de cuirasse pour mettre en-dessous une charpente afin de renforcer son blindage.

M. MONK : Je ne saisis pas bien pourquoi il faut payer cette somme supplémentaire de $25,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le crédit était de $225,000 et nous avons dépensé $255,000.

M. TAYLOR : L'année dernière, le ministre a dit que $225,000 suffiraient. Où s'est-il trompé dans ses calculs ? Pourquoi cette dépense additionnelle ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est pas moi qui ai demandé le crédit.

M. MONK : Le ministre sait qu'il en est responsable. L'an dernier, on nous a déclaré que la somme que nous votions couvrirait toutes les dépenses jusqu'à l'expiration de l'exercice courant. Le ministre peut probablement nous fournir quelques détails sur l'emploi qu'on fera de cette somme supplémentaire.

M. TAYLOR : Le prédécesseur du ministre nous a demandé une somme qui devait lui permettre de parer aux besoins. Mais, il y a eu un changement dans la direction du ministère et le nouveau ministre a probablement été trop prodigue en dépensant ces $30,000 de plus que le montant voté. C'est pourquoi il est maintenant dans un besoin pressant. Si l'ancien ministre avait conservé son portefeuille, je ne crois pas qu'il aurait eu besoin de cette somme supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que, même si mon prédécesseur avait conservé ses fonctions, cette somme eut été nécessaire. J'ai pris la direction du ministère le 11 novembre, vers la clôture de la navigation, et force m'a été de prendre les steamers fédéraux en l'état où ils se trouvaient. Il fallut faire des réparations considérables. Ainsi, le vapeur Aberdeen dut être radoubé. Les réparations ont coûté $8,364.

M. TAYLOR : Qui les a exécutés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La plupart des réparations du steamer Aberdeen ont été exécutées à la journée.

M. TAYLOR : Où ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Québec et à Halifax. De plus, le Minto et le Stanley ont subi des réparations considérables.

M. MONK : Combien ont-elles coûté dans chaque cas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pour le Stanley, $15,000 et pour le Minto, $7,000.

M. MONK : Le ministère n'avait-il pas prévu ces réparations au montant de $15,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il était impossible de les prévoir.

M. MONK : Il faut donc qu'il y ait eu quelque accident.

Le MINISTRE DE LA MARINE T DES PECHERIES : Il y en a eu. Chacun sait que l'hiver dernier, le Minto et le Stanley ont été pris dans les glaces et que le Minto a été désemparé. Il a fallu le réparer pour s'en servir de nouveau. Il a également fallu radouber le Stanley.

M. MONK : Ces réparations ont-elles été exécutées à Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le steamer Aberdeen a été réparé à Québec, le Minto, à Pictou et Charlottetown, et le Stanley à Charlottetown et à Pictou, au cours de l'exercice.

M. MONK : Quelle maison a exécuté les réparations du Minto et du Stanley ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La maison Bruce, Stewart et Cie a réparé le Stanley. C'est la seule maison de l'Ile qui entreprenne de semblables travaux.

M. MONK A Pictou, qui a fait les réparations ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J. et J. Yorston.

M. MONK : Les réparations ont-elles été adjugées à l'entreprise ou exécutées à la journée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est impossible de faire faire de pareilles réparations à l'entreprise. Nous chargeons nos employés de faire un examen et de dire quelles réparations sont nécessaires, mais il est presque impossible de dire d'avance à 25, 30 ou 50 pour 100 près quels travaux seront vraiment nécessaires. Mais ils ne coûtent jamais plus que l'estimation et nous avons d'excellents fonctionnaires dans cette partie des provinces maritimes.

M. MONK : Cependant, lorsqu'il s'agit de dépenses s'élevant à $6,000, et surtout à $15,000, j'ai de la peine à comprendre qu'il soit impossible d'adjuger les travaux à l'entreprise, ce qui a toujours lieu à Montréal pour le radoub des steamers. En tous cas, on pourrait faire préparer d'avance un état estimatif et être en mesure de dire au comité si les dépenses faites correspondent à l'estimation. Je demanderai à mon honorable ami si le ministère a pris ces mesures de précaution dans ces deux cas, car il me semble qu'à moins d'accidents, cette dépense supplémentaire de $30,000, lorsque le crédit dépassait un peu $200,000, est très forte et je crois que nous avons le droit de demander les renseignements les plus circonstanciés. Le ministre devrait pouvoir motiver cette dépense étrange afin de nous justifier de voter ce crédit, si les mesures dont je parle ont été prises.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Toutes ces mesures ont été prises. Le coût des réparations n'a pas dépassé l'estimation faite par notre employé qui a examiné les vaisseaux avant le commencement et au cours des travaux.

M. MONK : Je ne pousserai pas mon enquête plus loin. Dans un pareil cas, il serait bien plus simple, ce me semble, de faire faire une estimation avant le commencement des travaux et d'avoir le compte des ouvrages faits. Ces renseignements compilés en forme de tableaux et déposés sur le bureau de la Chambre nous permettraient de voter un tel crédit en deux minutes, sans donner lieu à toutes ces questions et sans retarder l'expédition des affaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne m'oppose pas à cela.

M. MONK : C'est une recommandation que je fais à mon honorable ami.

M. TAYLOR : Le ministre dit qu'il a pris charge de ces vaisseaux en novembre et qu'il a dû faire faire des réparations considérables au steamer Aberdeen.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Entre autres.

M. TAYLOR : Combien a-t-on dépensé pour le steamer Aberdeen ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $8,364.

M. TAYLOR : Combien M. F. X. Drolet, de Québec, a-t-il reçu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais dire, mais je fournirai ce renseignement.

M. TAYLOR : Les réparations ont coûté $8,364. A qui cette somme a-t-elle été payé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il faut mettre le steamer Aberdeen en commission dès les premiers jours de la saison pour le service des phares, des bouées, etc.

M. TAYLOR : Avant que le ministre prenne charge de ce steamer pour lequel il a dépensé $8,364, son prédécesseur avait payé à une maison de Québec $6,000 pour le radouber.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'année précédente.

M. TAYLOR : L'année précédente, assurément. Je trouve cette inscription dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice écoulé de juillet 1901 à juillet 1902.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a là rien d'extraordinaire. Le steamer Aberdeen fait deux services. En été, il navigue entre Québec et les provinces maritimes et, à la clôture de la navigation entre ces deux endroits, il navigue en aval d'Halifax et dans les eaux des provinces maritimes. Il faut le radouber de temps à autre. Il est impossible qu'un steamer qui navigue dans des circonstances aussi difficiles n'ait pas à subir des réparations, car chacun sait qu'il faut réparer même les vaisseaux ordinairement employés au transport des voyageurs.

M. TAYLOR : Je ne m'étonne pas de ce surcroît de dépenses, car M. F.-X. Drolet, de Québec, touche $6,633 pour exécuter certaines réparations et fournir quelques approvisionnements. M. Drolet a fourni des cylindres pesant 104 livres à raison de 60 cents la livre et il demande 3 cents la livre pour 5,930 livres de fer, tandis que $1.85 à $1.90 par cent livres serait un prix suffisant. Pour la main-d'œuvre employée à bord du steamer, 387½ heures, il demande cinquante cents de l'heure et de $3.50 à $5 par jour pour le salaire des ouvriers qui font les réparations. Voilà comment l'argent est employé. Tout coûte une fois trop cher. M. Drolet a touché $6,000 sur le crédit accordé l'an dernier et je ne doute pas qu'il retire une large part de ces $8,000 pour faire des travaux pour lesquels le ministère avait payé $6,000 quelques mois auparavant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si ces comptes ne sont pas exacts, il est facile de les faire examiner à fond par le comité des comptes publics. Depuis l'examen de mes derniers crédits, je suis allé aux informations et je me suis assuré par l'examen des comptes et les explications de M. Gregory, notre agent à Québec, qu'il semble n'y rien avoir de louche. M. Gregory, qui s'occupe de ces détails, a été à l'emploi du ministère pendant 34 ans sous tous les gouvernements, et jusqu'ici il n'a jamais mérité de reproche. Le comité des comptes publics peut examiner les comptes de M. Drolet et les vérifier jusqu'au dernier cent. M. Drolet est l'un des plus habiles machinistes du pays. Il occupe le premier rang dans Québec et nos employés ont vérifié ses comptes de jour en jour. S'il y a des irrégularités, le ministère qui a pris toutes ces mesures de précaution n'en peut être tenu responsable, et il faudrait assurément examiner à fond ces comptes avant de porter une accusation contre le ministère. Depuis la dernière discussion, j'ai écrit à M. Gregory de se tenir prêt à venir ici en aucun temps avec tous les détails concernant ces réparations, et M. Gregory a transmis au ministère des explications qui semblent parfaitement satisfaisantes. Néanmoins, si la députation n'est pas satisfaite, elle pourra l'interroger devant le comité des comptes publics.

M. TAYLOR : Je suis convaincu que les comptes qui seront soumis au comité des comptes publics sont exacts au point de vue de la comptabilité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je veux dire que les prix sont raisonnables.

M. TAYLOR : Le ministre est un homme d'affaires et doit savoir que $5 par jour est un salaire trop élevé pour un ouvrier qui travaille à radouber un steamer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis assez homme d'affaires pour savoir qu'un ouvrier mérite $5 par jour lorsqu'il exécute certaines réparations aux machines dans des ateliers munis d'un outillage mû par la vapeur et où on emploie des ouvriers et des artisans d'élite. Dans la ville de Montréal aujourd'hui, nous payons $4.50 par jour aux maçons en brique dont vous ne pouvez pas comparer le travail à celui de la mise en œuvre d'un mécanisme compliqué et délicat. J'ai acquis beaucoup d'expérience à Montréal pendant longtemps, non seulement dans des entreprises publiques mais dans des entreprises où je suis intéressé et je suis au courant des salaires. Il faut tenir compte de l'usage des outils coûteux dont ces artisans doivent se servir pour exécuter ces travaux spéciaux.

M. TAYLOR : Je suis convaincu qu'il n'y a pas dans un seul atelier de Montréal un machiniste qui recoive $4 ou $4.50 de salaire par jour. Que l'honorable représentant de Kingston (M. Harty) apprenne au ministre ce qu'il donne aux machinistes employés dans ses usines à locomotives. Les membres de cette Chambre qui font le commerce de quincaillerie et qui connaissent leur affaire ont fait observer que l'Etat paie pour tout ce qui sert aux réparations de ces vaisseaux un prix plus élevé que ne lui demanderait un quincailler de la compagnie. Il a payé près du double du prix courant pour du zinc et du métal de Muntz et trois dollars par cent livres pour du fer que n'importe qui peut acheter aujourd'hui à raison de $2.10 par cent livres, et pourtant le fer coûte plus cher aujourd'hui qu'il coûtait l'automne dernier. Il ne faut pas s'étonner que le crédit ait été dépassé l'an dernier, puisqu'on a payé des prix pareils.

M. BLAIN : Le ministre nous disait l'autre jour que la règle de son ministère était d'acheter les fournitures des vaisseaux de l'Etat après une demande de soumission. Il a ajouté que l'an dernier ces fournitures avaient coûté environ $35,000. Je lui ai de-

mandé d'avoir l'obligeance de nous fournir à la prochaine séance du comité des renseignements sur la part de ces $35,000 affectée aux achats par soumission et sur la part qui avait servi à se procurer des fournitures d'une autre manière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je transmettrai ces documents à l'honorable député. Il verra quelles soumissions ont été demandées et ce qu'on en a fait.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce que je demande. Je veux savoir quelle part de ces $35,000 a été affectée à l'achat de marchandises par soumission.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il serait bien difficile de répondre à cette question. Si l'honorable député s'entend en affaires, il doit comprendre qu'il serait impossible de fournir cet état sans faire des calculs longs et compliqués. Il ne faut pas perdre de vue que tous ces steamers ne s'approvisionnent pas dans le même port. Quand les capitaines demandent des instructions ils reçoivent leurs approvisionnements à Halifax, Saint-Jean, Charlottetown ou dans l'endroit où ils se trouvent. Parfois, ils mouillent dans un port où nous n'avons pas de fournisseurs réguliers ni de magasins, et ils doivent se procurer les choses nécessaires dans cet endroit. Dans ces cas-là, il serait impossible de demander des soumissions et nous devons nous fier à la probité et à l'intelligence de nos employés afin d'acheter aux meilleures conditions. Les comptes sont examinés et payés, lorsque nos employés sont convaincus que les prix sont raisonnables. Dans le cas contraire, ils sont discutés et diminués. Une maison d'affaires en ferait autant. C'est la pratique depuis 50 ou 60 ans ; le gouvernement ne l'a pas changée. Je ne vois pas ce qu'on peut trouver à redire. Si certains prix paraissent trop élevés, on n'obtiendra pas d'éclaircissements en se contentant de lire le rapport de l'auditeur général ; mais les renseignements demandés devant le comité des comptes publics seraient fournis.

M. BLAIN : Je dis qu'on devrait acheter ces fournitures par soumission.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On les achete ainsi.

M. BLAIN : Le ministre dit que la gauche et la droite tombent d'accord sur ce point. Le ministère, dit-il, a pour principe d'acheter ces approvisionnements au moyen de soumissions. Je constate que ces approvisionnements ont coûté $35,000, l'an dernier. N'avons-nous pas raison de demander quelle partie de ces fournitures ont été achetées, au moyen de soumissions, en vertu du principe adopté par le ministère, au dire du ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A vrai dire, il est possible de se procurer ces renseignements, mais il faudrait beaucoup de calculs. Je suppose que les sept-huitièmes du montant ont servi à l'achat des fournitures par soumission. Le reste a servi aux achats nécessités par les circonstances. Tous ces comptes se trouvent au ministère et on peut les examiner ; ils peuvent aussi être produits devant le comité des comptes publics.

M. BLAIN : Le ministre, chaque fois qu'une pareille question lui sera posée, ne nous renverra certainement pas devant le comité des comptes publics. Déclare-t-il que les sept-huitièmes des achats faits l'an dernier ont été précédés d'une demande de soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que le sous-ministre m'apprend.

M. MONK : Cette question des soumissions à demander pour l'approvisionnement des vaisseaux de l'Etat a été débattue plusieurs fois dans cette enceinte. Mon honorable ami vient d'entrer au ministère et je suis certain que, grâce à son expérience et à ses connaissances, il admettra que la demande de soumissions est une excellents pratique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que nous faisons.

M. MONK : Mon honorable ami se trompe. Son ministère suit l'exemple des autres. Parfois, pas toujours, on écrit des lettres à certaines personnes. Pourtant, nous nous attendons à de grandes réformes de la part de mon honorable ami. Il s'intéresse beaucoup à l'amélioration de la route du Saint-Laurent et je suis certain qu'il économiserait un moins trente pour cent, s'il suivait la méthode bien simple adoptée dans d'autres pays. S'il promet, ce soir, au comité que l'an prochain il demandera publiquement des soumissions par la voie des journaux pour la fourniture de ces approvisionnements afin de permettre au public en général de soumissionner, pour ma part, je consentirai à le laisser en paix et à voter ce crédit sans trop prolonger ce débat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je consens à promettre que je prendrai les mesures nécessaires pour que les approvisionnements soient achetés aux plus bas prix du marché et de la meilleure manière possible.

M. MONK : Mais le ministre ne veut pas promettre qu'il demandera des soumissions publiques ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne promets pas de le faire quand cela n'est pas nécessaire et quand il faudrait dépenser 25 pour 100 ou 30 pour 100 du prix pour des annonces sans obtenir aucune diminution des prix. Par exemple, il faut acheter $1.000 ou $2,000 valant de marchandises dans le port de Charlottetown. Pous demander des soumissions dans les

journaux, il faudrait publier cette demande dans tous les journaux. En ne le publiant que dans un seul journal, on me reprocherait, je le suppose, d'avoir agi ainsi comme on me blâme de n'envoyer des avis qu'à une seule classe de commerçants.

Alors, il faudrait dépenser en pure perte $500 ou $600, tandis qu'en envoyant des lettres circulaires aux principaux marchands et en comparant leurs prix aux cours du marché, nous obtenons ces opprovisionnements au plus bas prix. Nous sommes censés avoir des employés probes et capables. La plupart d'entre eux appartiennent au même parti que mon honorable ami, et nous reposons assez de confiance en eux pour les maintenir en charge. Nous croyons qu'ils s'acquittent de leurs devoirs ; c'est pour cette raison que nous les gardons à notre emploi. Quand il faut acheter une grande quantité d'approvisionnements, nous demandons des soumisssions publiques ; mais l'hoqu'un steamer a besoin de fournitures ordinaires, nous ne croyons pas nécessaire de demander de soumissions.

M. MONK : Le ministre de la Marine et des Pêcheries me désappointe grandement. Dans les remarques que nous venons de faire, il n'est pas du tout question de la compétence des fonctionnaires. Je n'ai jamais douté de leur habileté, quelles que soient leurs opinions politiques.

Mon honorable ami admettra qu'il n'en coûterait pas 25 pour 100 de plus, s'il faisait publier dans un journal de Montréal ou de Québec et une couple de journaux des provinces maritimes, un avis demandant des soumissions pour certaines marchandises conformes aux devis que le ministère fournirait aux soumissionnaires.

Au dire du ministre, une demande de soumission par la voie des journaux coûterait entre $20,000 et $25,000. Cela n'a pas de bon sens. Il sait parfaitement que c'est ce qui se fait dans les affaires municipales à Montréal, et que toutes les grandes compagnies de navigation du monde entier n'agissent pas autrement. Pourquoi le gouvernement n'adopterait-il pas la même méthode ? L'honorable ministre ne donne aucune bonne raison pour justifier cette manière d'agir, et je répète que sa conduite me cause un grand désappointement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le regrette beaucoup.

M. BLAIN : Au bas des soumissions que le ministre a déposées sur le bureau figurent une ou deux notes. L'une d'elles porte ces mots : "Les soumissionnaires nommés ici ont été recommandés par le sénateur Templeman. L'autre contient ces mots-ci : "Tous les soumissionnaires nommés ici ont été recommandés par le colonel Tucker." On serait porté à croire que, lorsqu'on demande des soumissions, c'est la moins élevée qui est acceptée; alors, à quoi bon cette recommandation du député du comté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avant d'adjuger une entreprise à une compagnie, nous nous renseignons sur sa solvabilité, comme cela se fait dans le monde des affaires.

M. REID (Grenville) : A-t-on demandé des soumissions pour l'achat des fournitures du steamer Scout ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Scout est un steamer neuf qui est chargé d'un nouveau service et ce sont des soumissionnaires qui ont fourni les articles achetés. Nous avons demandé des soumissions comme d'habitude, sans spécifier le steamer auquel les marchandises seraient délivrées.

M. REID (Grenville) : Quel service le steamer Scout remplit-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il fait le service entre Lachine et Kingston, et ce service se rattache à l'entretien des bouées sur le fleuve Saint-Laurent et à d'autres travaux. A ce service viendra s'ajouter celui des phares.

M. TAYLOR : Dains la liste des soumissions que le ministre a transmise au député de Peel, je vois qu'il y en a très peu qui se rattachent aux fournitures destinées aux steamers de l'Etat. Il s'agit surtout de l'approvisionnement des phares. Dans la liste des soumissions de fournitures destinées aux steamers de l'Etat, pour livraison à Saint-Jean, figurent cinq soumissionnaires pour différentes fournitures d'épiceries. Le prix du sucre granulé est de 4½ cents, tandis qu'à Halifax, le prix soumissionné est de 3.75 cents par livre. Et cependant, à Québec, le ministre a payé 5½ cents la livre. Le ministre a-t-il la liste pour Québec ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas déposé sur le bureau toutes les listes. Faire venir d'Halifax cinquante livres de sucre dont nous aurions besoin à Québec, ce serait vraiment une transaction profitable au pays.

M. TAYLOR : Le ministre devrait savoir la consommation de sucre qui se fait à bord de chaque steamer, et s'il peut l'obtenir à 3.75 cents la livre à Halifax, c'est son devoir de l'acheter là. La clef de l'énigme, la voici : c'est qu'il faut la recommandation du député ministériel. Voici comment les choses se passent. Le député recommande les soumissions en question ; tous les noms sont portés sur la liste ministérielle, et on demande à trois ou quatre marchands, désignés aux faveurs du ministre, de faire des soumissions, chacun pour un article distinct, de sorte qu'il n'y a réellement pas de concurrence. D'après ces documents, bien que le ministre eût pu acheter toute sa provision de sucre à Halifax à 3¾ cents la livre, il a préféré le payer cinq cents et demi à Québec. Est-ce ainsi que la Compagnie Richelieu entend les affaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. TAYLOR : Pas un homme d'affaires n'agirait de cette façon. Il n'est pas étonnant que le ministre demande un crédit supplémentaire de $55,000 pour ce service.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : A titre d'acheteur de sucres, je sais à quoi m'en tenir sur ce commerce. Le sucre de 3.50 la livre est un article de provenance autrichienne, importé à Halifax en sacs, et c'est un produit de qualité inférieure.

Les consommateurs, qui tiennent à se procurer un sucre de bonne qualité, ne veulent pas de ce produit. Quelques-uns de mes clients me l'ont renvoyé et j'ai dû y substituer un article de qualité supérieure, le produit des raffineries. Il y a autant de différence dans la qualité des sucres que dans celle des thés.

M. TAYLOR : S'agit-il du sucre granulé?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Il y a des sucres granulés de qualité inférieure et d'autres de qualité supérieure.

M. OSLER : Il ne faudrait pas inférer des paroles du ministre que ces fournitures s'achètent par voie de concurrence publique. A mon avis, ce n'est pas ainsi que les choses se passent ; tout au plus s'agit-il de distribution de faveurs ministérielles, et de savoir à quel partisan du cabinet les dépouilles opimes appartiennent. Comme le député de Saint-Jean (M. Tucker) est présent, je lui demanderai de quel principe il s'inspire, quand il s'agit de recommander l'acceptation des diverses soumissions relatives à ces fournitures? Demande-t-on des soumissions et recommande-t-il au ministre d'adjuger l'entreprise au soumissionnaire dont le prix est le moins élevé, ou bien opine-t-il en faveur des partisans du cabinet?

M. TUCKER : Je ne sais vraiment pas à quoi l'honorable député fait allusion, sauf qu'il s'agit de certaines soumissions de fournitures dont le gouvernement a besoin à Saint-Jean. Quant au prix qu'il convient de payer pour ces articles, je n'en sais pour ainsi dire rien. Ce que je sais, et c'est probablement le point sur lequel l'honorable député tient à se renseigner, c'est que, lorsqu'on m'a demandé de désigner certaines maisons de commerce de Saint-Jean qui seraient en mesure de répondre aux vœux du ministère relativement à l'achat de ces marchandises, j'ai recommandé des maisons commerciales de premier ordre. Voilà à quoi se borne mon rôle comme celui de tout député, et nous n'avons nullement à nous occuper du côté financier de la question, ni du tout puissant dollar. Je me contente de désigner certaines maisons ; et cette tâche, je m'en acquitte toujours avec plaisir, soigneux que je suis de ne faire choix que des maisons commerciales qui sont en mesure de répondre aux vœux et aux exigences du gouvernement.

M. BLAIN : L'honorable député prétend-il que ce soit là la système en vogue de vieille date?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le système appliqué depuis vingt ans.

M. BLAIN : Le ministre affirme-t-il que ce système est en vogue depuis vingt ans et qu'il l'applique encore actuellement? Eh bien ! voici un document au sujet duquel le ministre pourra peut-être nous donner des éclaircissements :

On a recommandé de demander aux maisons commerciales de E. B. Marvin et Cie et de Peter McQuade et fils, des soumissions pour l'approvisionnement du steamer " Quadra ", en fait de denrées de revendeur. A diverses reprises, on a donné à l'agent des instructions portant qu'il ne devait demander de soumissions que pour les denrées principales. On a transmis à chacune de ces maisons de commerce une formule de soumission désignant nombre d'articles plus ou moins nécessaires, et elles ont soumissionné presque tous les articles dénommés dans cette formule. C'est un vieux modèle de soumission en vogue à l'époque où nous demandions des soumissions par voie de concurrence publique, et on acceptait alors la soumission pour la somme brute la moins élevée, et de la sorte une seule maison commerciale était la bénéficiaire des faveurs du ministère.

D'après le système en vogue depuis trois ou quatre années——

C'est-à-dire, depuis l'avènement du gouvernement actuel——

—nous n'avons pas demandé de soumissions par voie de concurrence publique.

Le ministre affirme que le système adopté il y a vingt ans est toujours en vogue. Or, ce document qu'il soumet au comité, et auquel est annexée l'ancienne formule de soumissions publiques, prouve que cette formule a été abolie et qu'il règne un nouvel ordre de choses. Le ministre prétendra-t-il maintenant que le système en vogue jadis, relativement à l'achat des fournitures, est encore appliqué ? Le député de Toronto-ouest (M. Osler) nous fait observer que c'est une erreur de croire que l'achat des fournitures se fait encore par voie de soumissions et de concurrence publique. Le ministre voudra-t-il bien nous donner des explications au sujet de ce nouveau mode de soumissions et nous dire si l'on a entièrement aboli l'ancien système des soumissions par voie de concurrence publique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans le document que l'honorable député nous a lu, s'agit-il d'une formule de soumissions par voie de concurrence publique ?

M. BLAIN : Relisons-le :

On a transmis à chacune de ces maisons commerciales une formule de soumission désignant nombre d'articles plus ou moins nécessaires, et elles ont soumissionné presque tous les articles dénommés dans cette formule. C'est un vieux modèle de soumission, en vogue à l'époque où nous demandions des soumissions par voie de

concurrence publique, et on acceptait alors la soumission pour la somme brute la moins élevée, et de la sorte une seule maison commerciale était la bénéficiaire des faveurs du ministère. D'après le système en vogue depuis trois ou quatre années, nous n'avons pas demandé de soumissions par voie de concurrence publique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La chose se comprend facilement. Il s'agit ici de Victoria, C.A. Jusqu'à une certaine époque, on a pu trouver utile de demander des soumissions par voie de concurrence publique et de n'adjuger l'entreprise qu'à un seul soumissionnaire, pour tous les articles portés sur la liste des fournitures demandées. On a sans doute estimé préférable d'adopter un nouveau système, c'est-à-dire, d'acheter de chaque maison de commerce les articles qu'elle est en mesure de vendre à meilleur marché et de demander ainsi à plusieurs maisons de fournir ces articles. Il y a deux formules de soumission et il arrive quelquefois qu'il se fait un partage entre les différentes maisons de commerce dont la soumission porte le chiffre le moins élevé. Ce système est parfois préférable, en ce qu'il permet d'acheter les meilleurs articles au plus bas prix, et on a la certitude que les soumissionnaires ne sont pas les maîtres de la situation. Il pourrait arriver qu'un soumissionnaire, étant dans le secret, fût au courant de certains articles portés sur la liste, dont il ne serait acheté qu'une minime quantité, et il offrirait de les fournir à un prix fort peu élevé, sachant que ses pertes ne seraient qu'insignifiantes. Alors, en accordant l'entreprise au soumissionnaire dont les prix sont les moins élevés, on serait peut-être obligé de payer un prix relativement élevé pour quelque denrée principale dont il faudrait une quantité considérable et qu'il eût été possible d'obtenir à meilleur marché, bien qu'on eût à payer fort peu cher des articles de peu d'utilité. Le principe est donc le même, sauf qu'on peut parfois juger plus avantageux de faire la répartition de ces achats entre les différentes maisons de commerce au prix le moins élevé, plutôt que de demander ces articles à une seule maison.

M. OSLER : Il est un fait qui ressort clairement des explications du ministre : c'est qu'au début, et jusqu'à ces années dernières, on demandait des soumissions par voie de concurrence publique et qu'aujourd'hui on ne le fait plus. Dans le document que nous a transmis le ministre figure un rapport portant les initiales W. W. S., et voici ce que j'y lis :

D'après le système en vogue depuis trois ou quatre ans, nous n'avons pas demandé de soumissions par voie de concurrence publique.

Voilà tout le secret et il est inutile de se tromper soi-même. Le ministre ne saurait nous faire croire que le système des soumissions publiques est encore en vigueur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pardon. Je n'ai pas affirmé qu'il a été demandé des soumissions. J'ai dit qu'il a été adressé des circulaires aux marchands dont les noms figuraient à la liste du ministère.

M. OSLER : Le ministre nous a dit qu'on suit encore actuellement le système en vogue depuis vingt ans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est le renseignement que je tiens de mes fonctionnaires.

M. OSLER : Ce document prouve que l'affirmation du ministre est inexacte. Le document que j'ai sous les yeux est officiel, c'est une formule de soumission, et c'est un renseignement fourni par un fonctionnaire du ministère. Il importe de ne pas se tromper, et l'on ne saurait se contenter d'un explication qui n'a aucune valeur.

La seule explication, c'est qu'on a abandonné le système des soumissions publiques et qu'on se contente de demander des soumissions aux individus qui sont recommandés par le député du district. Il n'y a plus de concurrence publique, mais c'est tout simplement la distribution des faveurs ministérielles.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député aurait tort de se tromper lui-même ou d'essayer de tromper les autres. Voilà qu'il cherche à nous persuader que les système des soumissions publiques n'est plus en vigueur. C'est là l'impression qu'il cherche à créer sur l'esprit de la Chambre. Or, il ne saurait appuyer cette affirmation sur le document qu'il a en mains.

M. OSLER : Je me base sur le document en question.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est aussi sur ce document que je m'appuie.

M. OSLER: D'après le système en vigueur depuis trois ou quatre ans, on ne demande plus de soumissions par voie de concurrence publique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici de Victoria, C.-A.

M. OSLER : Le ministre prétend-il que Victoria soit le seul port auquel on applique ce nouveau système ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. OSLER : Peut-il affirmer que ce système ne s'applique pas d'une façon générale ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Que l'honorable député expose d'abord sa thèse, et je lui répondrai.

M. OSLER : Je m'appuie sur le document que le ministre nous a transmis, et sur le fait bien établi que cette coutume est en vogue depuis vingt ans. Or, dans le document

en question, un fonctionnaire public affirme que depuis trois ou quatre ans, ce système est tombé en désuétude et qu'aujourd'hui au lieu d'avoir recours à la concurrence publique, on demande des soumissions privément.

On dit que le port de Victoria fait exception à la règle ; alors, si tel est le cas, je me bornerai à dire que, dans l'espèce, on n'a pas fait appel à la concurrence publique, et qu'il ne s'agit que de la distribution des faveurs ministérielles aux individus recommandés par le député du district.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si les observations de l'honorable député se bornent au port de Victoria, je ne saurais guère y trouver à redire, puisque le document en question semble confirmer son opinion. J'ai demandé si ce document a trait aux soumissions publiques, parce que je savais que, depuis nombre d'années, sur la côte de l'Atlantique, le système des soumissions publiques est en vogue, ainsi que l'a fait observer le ministre de la Marine et des Pêcheries. Or, si un député affirme de science certaine, que cette affirmation est contraire à la vérité des faits, je ne saurais lui infliger le démenti. Toutefois, d'après des renseignements que j'ai lieu de croire exacts, je puis affirmer que sur la côte de l'Atlantique, le mode d'achat des fournitures en vogue sous l'ancien régime est encore celui qui prévaut aujourd'hui. Donc, si l'honorable député tient à nous signaler le fait qu'on n'applique plus ce système à Victoria, il y a là matière à critique légitime et je laisserais au ministère le soin de s'enquérir de la chose. Mais je ne crois pas que pareil changement se soit effectué dans d'autres ports du pays.

A tout événement, je sais que nos prédécesseurs avaient l'habitude de donner à leurs amis de la côte de l'Atlantique des commandes de fournitures, et j'ai toujours compris que le système actuellement en vogue, dans les ports sur lesquels je suis le mieux renseigné, est précisément celui qui est établi depuis nombre d'années. Je ne trouve à redire aux observations de l'honorable député que dans la mesure où il leur donnerait une portée générale.

M. OSLER : A coup sûr, le ministre des Finances ne prétend pas que ce système ne s'applique qu'à Victoria ; puisqu'ici même on se sert d'une formule et d'un avis similaires en faisant des recommandations ou en achetant des fournitures, sur la recommandation du député du district. Ls même recommandation figure sur chacune de ces autres formules de soumission et ce sont des députés qui désignent les individus jugés dignes de faire des soumissions. Il ressort clairement de ce fait que la même formule et le même système sont en vogue dans d'autres ports du pays, tout comme à Victoria ; et à moins que le ministre ne soit en mesure de déclarer ici que Victoria constitue une exception et qu'il ne s'est pas fait de changement dans les autres ports, il est logique de conclure que ce changement s'est opéré d'une façon générale.

M. REID (Grenville) : Il y a quelques jours, le ministre des Finances m'a pris à partie, pour avoir affirmé que dans certains endroits, on avait mis au rancart le système appliqué par le gouvernement précédent, relativement à l'achat des fournitures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache point que l'honorable député ait mentionné quelque endroit en particulier. Il ne s'agissait alors que de la pratique en question, d'une façon générale.

M. REID (Grenville) : Voici un exemple. J'affirme que la chose se répète sur tout le parcours du Saint-Laurent. S'il faut ajouter foi aux dires des équipages, le ministre en conviendra, ces gens se contentent aujourd'hui d'aller acheter leurs provisions au premier port venu, à leur gré, tandis que, sous le régime précédent, ces achats se faisaient par voie de soumissions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de preuve de ce fait.

M. REID (Grenville) : Le ministre nie-t-il la chose?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si ces gens achètent une livre de beurre ou de sucre à un port d'escale quelconque la chose se comprend parfaitement.

M. REID (Grenville) : Je citerai l'exemple du steamer Scout qui fait le service entre Montréal et Kingston : est-ce que les officiers du steamer n'achètent pas leurs provisions là où il leur semble bon de le faire?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils sont tenus d'acheter leurs denrées principales de ceux à qui le gouvernement a adjugé l'entreprise de ces fournitures, par voie de concurrence publique.

M. REID (Grenville) : Si je ne me trompe, on leur notifie avis des fournisseurs chez lesquels ils doivent aller s'approvisionner. Il n'y a pas de soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On s'informe des prix de la façon ordinaire, absolument comme la chose est indiquée au document en question, que ce soit à Saint-Jean, à Halifax, à Québec, à Montréal ou ailleurs.

M. TAYLOR : Le ministre ne nous a-t-il pas dit que M. J. U. Gregory, le préposé aux achats, s'acquittait de cette besogne à Québec?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'agent du ministère, et s'il arrive que quelque article dont on a besoin n'ait pas été acheté par voie de soumission, alors c'est à lui qu'on s'adresse pour l'achat en question.

M. TAYLOR : Je remarque, dans le rapport de l'auditeur général, page P—61, que

M. Gregory a payé $1,404, et entre autres articles, $8 pour des broussailles d'épinette destinées aux décorations le jour de la Saint-Patrice. Je voudrais savoir combien il s'est procuré de ces broussailles pour $8.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est déjà venu sur le tapis.

M. TAYLOR : Sans doute, et le ministre a promis de permettre à M. Gregory de faire semblables décorations le 12 juillet. Je tiens à savoir combien il s'est procuré de ces broussailles pour $8 et combien nous en aurons le 12 juillet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La même quantité.

M. TAYLOR : Ici, nous pourrions nous en procurer une charretée pour un dollar. Le prix payé à Québec me semble exorbitant.

M. REID (Grenville) : Je tiendrais à obtenir du ministre une liste des soumissionnaires pour l'approvisionnement du steamer Scout, l'année dernière. Si je demande ce renseignement, c'est que j'espère convaincre le ministre des Finances qu'il fait erreur à cet égard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai déjà donné ce renseignement. Nous ne demandons de soumissions pour aucun steamer en particulier. Nous demandons des soumissions de façon générale pour un port ; et quand un steamer y fait escale, les officiers sont censés faire leurs achats des soumissionanires mêmes, et aux prix stipulés dans ces soumissions ; peu importe qu'il s'agisse du Scout, de l'Aberdeen, du Quadra, ou de tout autre steamer.

M. REID (Grenville) : Le ministre en convient, le ministère n'a pas demandé de soumissions pour l'approvisionnement du steamer Scout, sur le parcours du Saint-Laurent. Je me fais fort de prouver que, sous l'ancien régime, on a toujours demandé des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le répète, nous ne demandons de soumissions pour aucun steamer en particulier. Nous demandons des soumissions de façon générale.

M. MONK : Le ministre affirme-t-il que, l'année prochaine, il ne demandera pas de soumissions par voie de concurrence publique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais m'engager d'aucune façon.

M. MONK : Le ministre vient de nous dire qu'il ne demandera pas de soumissions par voie de concurrence publique. Persiste-t-il dans cette détermination ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai jamais affirmé cela. Je le répète, nous userons de notre discrétion ; nous demanderons des soumissions pour les denrées principales, pour les fournitures qu'on peut obtenir à moins chers deniers, en faisant fixer les prix cinq ou six mois d'avance, aux divers ports où il y a besoin de provisions. Je ne veux pas m'engager à demander des soumissions pour les articles dont on pourra avoir besoin en minime quantité, à des périodes indéterminées, besoin qui ne se fera peut-être jamais sentir. Nous ne demanderons pas de soumissions pour ces articles, puisqu'il ne serait pas dans notre intérêt de le faire. Je le répète, si, à l'avenir, nous jugeons utile de demander des soumissions, nous userons de notre discrétion, comme nous l'avons fait par le passé.

M. MONK : Le ministre veut-il s'engager ici à demander, au commencement de chaque année, par voie de publicité, des soumissions pour l'approvisionnement des steamers de l'état ? Qu'il dise oui ou non. S'il répond dans la négative, c'est parfait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si nous jugeons la chose utile, nous demanderons des soumissions. Mais si nous estimons que l'intérêt public exige que nous agissions comme nous l'avons fait par le passé, nous continuerons à appliquer le même système, laissant à la Chambre et au pays le soin d'en juger.

M. EARLE : Le ministre nous a transmis plusieurs soumissions qui, prétend-il, stipulent les prix les moins élevés pour les articles désignés dans chacune d'elles. Il a dû recevoir d'autres soumissions, et nous serions bien aises qu'il nous les transmît.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parfaitement.

M. EARLE : Vous consentez à nous les transmettre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Un steamer, après avoir reçu des fournitures à Halifax, quitte ce port pour aller approvisionner les phares, se rendant de station en station, vers l'île Saint-Paul, puis au retour il se dirige vers les lacs du Bras-d'Or. Quand ce voyage est terminé, le besoin de nouvelles provisions se fait sentir. Alors, les officiers peuvent acheter des provisions telles que viandes de bœuf et de porc, beurre, farine en quantité suffisante pour le voyage de retour à Halifax. Cela se fait souvent, et il est impossible de s'en tenir invariablement aux soumissions. Dans certaines circonstances, la chose est impossible.

M. REID (Grenville) : Si le ministre décide de demander des soumissions par voie de circulaire, je voudrais savoir s'il adressera ces circulaires seulement aux parti-

sans du gouvernement ou bien s'il les adressera aussi aux autres marchands, afin qu'ils soient en lieu de soumissionner ces fournitures ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Rien ne s'oppose à ce que ces circulaires soient distribuées d'une façon plus générale.

M. REID (Grenville) : Alors, le ministre aura l'œil à ce que cela se fasse.

Pêcheries, crédit supplémentaire pour traitements et déboursés des préposés aux pêcheries, $30,000.

M. TAYLOR : Il est impossible d'aborder l'étude de cet item, ce soir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour le coup, vous ne refuserez pas de payer le traitement de ces employés ?

M. TAYLOR : Adoptons les item 90 et 91, et que cela suffise pour le moment.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Parmi ces item figure une gratification de $500, accordée à la veuve du capitaine James Rood. Vous n'allez pas lui refuser cette somme ?

M. TAYLOR : Si le ministre y tient, je vais proposer que ce crédit de $30,000 soit rayé du budget ; car, j'ai ici certains documents que je tiens à soumettre au comité, lorsque l'orateur sera au fauteuil présidentiel. Il ne sert à rien de soulever, ce soir, une lutte qui pourrait se prolonger jusqu'au chant du coq.

Le MINISTRE DES FINANCES : Purs racontars que tout cela.

M. TAYLOR : Je prétends que ces employés ne méritent pas qu'on leur paie ce traitement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La veuve est bien méritante. Je propose que le comité lève sa séance.

M. MONK : Votons cette gratification à la veuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Impossible de séparer la veuve des autres.

M. MONK : Que si, cela se peut.

On fait rapport sur quelques résolutions.

## AJOURNEMENT—AFFAIRES DE ROUTINE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. MONK : Quel est le programme pour demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux se propose de reprendre le débat sur la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Le ministre de l'Agriculture a l'intention d'aborder l'étude de deux avis de motion qu'il a inscrits au feuilleton, et s'il reste du temps, nous continuerons la délibération du budget des dépenses.

M. MONK : Pour quel ministère ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous tiendrons à expédier le reste des crédits supplémentaires, et si nous abordons l'étude du budget principal, ce sera le chapitre du ministère de l'Agriculture qui viendra en discussion.

M. BOYD : J'espère que le vendredi soir, nous ne débattrons pas l'article du recensement, qui prête tant à la discussion, alors qu'il y a si peu de membres présents. Le vendredi soir, depuis le commencement de la session, c'est à peine s'il y a une demi douzaine de députés pour expédier la besogne, et il serait préférable de remettere à un autre jour l'étude des articles sujets à discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons débattu ces articles non seulement le vendredi soir, mais en outre, plusieurs autres soirs de la semaine. Cependant, si on désire que cet item reste en suspens, nous étudierons d'autres articles qui prêtent moins à la discussion.

M. MONK : Etudions le chapitre des pêcheries, vendredi soir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les députés de l'opposition devraient faciliter l'étude des crédits supplémentaires, vu que l'exercice financier tire à sa fin, et si ces item demeurent en suspens, nombre de fonctionnaires publics seront privés de leur traitement. Qu'il soit bien entendu, du reste, que nous aurons amplement l'occasion de discuter ces item lorsque le budget principal et les crédits supplémentaires viendront en discussion.

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

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 19 juin 1903.

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

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD —COUT DE CONSTRUCTION.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANANX : Je demande la permission de déposer sur le bureau de la Chambre des copies de certaines estimations concernant le coût du chemin de fer Canadien du Nord.

La motion est adoptée.

M. CLARKE : Je propose que ces estimations soient imprimées et distribuées au plus tôt, pour l'information de la députation, nonobstant la règle 94.

La motion est adoptée.

## FALSIFICATION DU BEURRE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de passer une loi à l'effet de prohiber l'étampage frauduleux du beurre, ainsi que la fabrication ou la vente du beurre remanié ou falsifié, ou de l'oléomargarine, butterine ou autre substitut du beurre fabriqués en tout ou en partie avec des matières grasses autres que le lait ou la crème ; de pourvoir à l'inspection des existences en magasin ou emballages ; et de prescrire que la moitié des amendes pour contravention à l'acte sera payable au dénonciateur.

M. TAYLOR : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer le but de cette résolution ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. l'Orateur, cette question vient devant la Chambre sous la forme d'une résolution, parce qu'elle a trait au commerce ; quand elle aura été adoptée, un bill basé sur cette résolution sera présenté. J'ai ici une ébauche de ce bill qui porte surtout sur trois points. Premièrement il interdit la fabrication de ce qu'on appelle le beurre remanié (process butter). Deuxièmement, il réitère la loi bien connue, interdisant la fabrication de l'oléomargarine, de la butterine ou autre substitut du beurre. Troisièmement, il contient une disposition concernant l'étampage du beurre, défendant d'étamper du beurre de ferme comme étant du beurre de beurrerie.

Il y aussi dans ce bill un article concernant la fabrication du beurre et décrétant que le beurre contenant plus de 16 pour cent d'eau sera considéré comme falsifié. Il défend de plus de mêler au beurre des acides, des alcalis ou autres produits chimiques dans le but de lui faire absorber plus d'eau. On y trouvera aussi une clause pénale contre ceux qui offrent en vente ces produits défendus et ceux qui violent la loi concernant l'étampage.

Certains événements survenus au Canada depuis environ un an, relativement à la fabrication du beurre remanié, ont rendu nécessaire l'adoption d'une loi de cette nature. Depuis longtemps, aux Etats-Unis on fabriquait du beurre remanié, mais il y a un an et demi, ou peut-être deux ans, le congrès américain passa des lois très sévères réglementant et rendant très difficile la fabrication de ce produit. Il en est résulté que certaines personnes exerçant cette industrie aux Etat-Unis, ont conçu l'idée de venir l'exercer au Canada. Cette tentative m'a été signalée ainsi qu'aux fonctionnaires du département. Nous avons considéré que l'installation de cette industrie au Canada était de nature à causer un tort considérable à notre propre industrie laitière et à la réputation de notre beurre, qui augmente graduellement sur les marchés étrangers. Nous ne voulons pas nous trouver aux prises avec les mêmes difficultés que le congrès américain a eu à surmonter, et nous avons cru qu'il était urgent de faire voter cette loi dès à présent, au moment où cette industrie est encore à ses débuts au Canada et y est à peine introduite. Je crois que c'est le meilleur moyen de protéger notre industrie du beurre, car si nous laissons la fabrication de ce produit inférieur s'implanter ici, elle se répandra rapidement et nous aurons ensuite beaucoup de difficulté à l'enrayer.

M. BELL : Qu'entendez-vous par beurre remanié ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici comment se fabrique généralement le beurre remanié : on prend du beurre de qualité inférieure, on le fait fondre et on lui fait subir certains procédés ; on le laisse refroidir pour qu'il vienne en granules et on le baratte avec du lait de beurre et du lait écrémé, et on l'empaquette ensuite de la manière ordinaire.

Au premier abord, tout cela peut paraître une opération légitime, mais il est clairement établi que ce beurre, qui peut avoir une assez belle apparence et assez bon goût quand il vient d'être fait, ne conserve pas ses qualités. S'il devait être vendu dans nos différentes localités pour être consommé immédiatement, il n'y aurait peut-être pas grand mal, pourvu, toutefois, qu'il fût vendu pour ce qu'il est. Mais malheureusement, si on laisse ce produit s'introduire sur nos marchés, concurremment avec le beurre véritable, il portera l'étiquette du Canada et sera expédié à l'étranger où il arrivera en très mauvais état et donnera très mauvaise opinion du beurre canadien, tout comme le ferait l'oléomargarine, la butterine ou tout autre substitut.

M. SPROULE : J'aimerais à savoir quelle est la nécessité de ce bill. Il me semble que la loi qui interdit la fabrication, la vente ou l'importation de l'oléomargarine, de la butterine ou de tout autre substitut du beurre, interdit aussi la fabrication et la vente du beurre remanié.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'interprétation de la loi actuelle ne nous permet pas d'appeler ce produit un substitut du beurre. Ce serait plutôt du " beurre ". Cette difficulté s'est présentée aux Etats-Unis et le Congrès a dû passer des lois spéciales pour y obvier. L'histoire de la législation américaine concernant l'industrie laitière peut nous servir de guide, et nous mettre sur nos gardes. Aux Etats-Unis, on n'a pas interdit la fabrication de l'oléomargarine et de la butterine, et il n'y a pas de doute que cela a fortement contribué à la mauvaise réputation qui s'attache

sur les marchés étrangers aux produits de l'industrie laitière américaine, tandis que les nôtres sont au premier rang.

Je n'éprouve pas la moindre hésitation à affirmer que les Etats-Unis, en permettant la fabrication de ces substituts du beurre et l'adultération des produits de leur industrie laitière, ont nui à la réputation de leur beurre et de leur fromage sur les marchés étrangers. D'un autre côté, le parlement canadien, en défendant, il y a déjà nombre d'années, la fabrication, l'importation et la vente de l'oléomargarine, a permis à notre beurre de conserver la bonne réputation dont il jouit, ici et à l'étranger.

Voici maintenant un nouveau produit qui menace notre industrie du beurre, et nous devons l'éloigner dès le début, avant qu'il ait pu nous causer du tort. Aux Etats-Unis, les droits acquis étaient devenus si considérables que le congrès s'est trouvé impuissant à interdire la fabrication et la vente du beurre falsifié, comme nous l'avons fait; il a dû se borner à adopter une règlementation sévère qui aura sans doute pour effet de protéger le public, jusqu'à un certain point. Nous pourrions faire la même chose, mais je crois qu'il est préférable d'interdire complètement la fabrication du beurre remanié. Si nous retardons une autre année, nous trouverons des fabriques établies et nous aurons à lutter contre les mêmes difficultés que nos voisins. Il me paraît plus sage d'attaquer le mal dans sa racine et d'appliquer les grands remèdes.

Les produits laitiers du Canada ont eu la bonne fortune d'être réputés pour leur pureté et cette réputation s'est répandue au loin. Le faux fromage et les imitations de beurre sont inconnus au Canada, tandis qu'ils abondent aux Etats-Unis, et il en résulte que nos produits sont réputés supérieurs aux leurs. Prenons des mesures immédiates pour protéger notre industrie laitière et ne pas permettre ici la fabrication de ce beurre remanié qui pourrait leur nuire. C'est à cela surtout que vise le bill ; les autres parties concernent l'étampage.

Nous avons le beurre de ferme et le beurre de beurrerie. Venant de certaines personnes, le beurre de ferme peut être très bon, mais cependant, le beurre de beurrerie occupe sur le marché une place que le beurre de ferme n'a pas. Je regrette de dire que plusieurs plaintes nous sont parvenues, parce qu'il se vend du beurre de ferme aux beurreries, au risque de faire du tort à la réputation des produits des beurreries. Je suis prêt à admettre qu'il y a beaucoup de beurre de ferme qui est aussi bon que celui des beurreries, mais d'un autre côté, sous l'étiquette de beurre de ferme, on trouve dans les magasins de la campagne de grandes quantités de beurre en pain et en colis de petites dimensions. Ce beurre est ensuite empaqueté de nouveau et vendu. D'après le présent bill, ce beurre ne pourrait pas être étampé comme étant du beurre de beurrerie.

M. SPROULE : Avec quoi fabrique-t-on le beurre remanié ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avec du beurre, mais on lui fait subir une opération, qui, au dire des spécialistes, le rend susceptible de se gâter rapidement, parce que cette opération détruit certaines qualités des globules de gras contenues dans le beurre. J'ai soigneusement étudié cette résolution et je la présente à la demande de ceux qui sont intéressés dans notre industrie laitière et après avoir pris les conseils des autorités les plus compétentes que nous ayons dans le pays.

M. TAYLOR : Il faut du temps pour faire entrer quelque chose dans la tête du ministre. S'il veut référer aux Débats de 1886, il constatera que cette même année j'ai proposé la résolution suivante :

Qu'il est à propos de présenter un bill pour réglementer la fabrication et la vente de l'oléomargarine, la butterine et autres substituts du beurre.

Cette résolution était assez générale, assez large pour comprendre la nouvelle idée que vient d'avoir l'honorable ministre au sujet du beurre remanié. J'ai fortement insisté pour faire adopter cette résolution ; j'ai cité des chiffres pour prouver qu'il se fabriquait de grandes quantités d'oléomargarine aux Etats-Unis ; que ce produit était importé au Canada, et qu'une fabrique était sur le point de venir s'établir ici. Après cette motion, le gouvernement conservateur d'alors présenta une résolution prohibant la fabrication, l'importation et la vente de l'oléomargarine. Le ministre de l'Agriculture d'aujourd'hui demanda la parole pour s'opposer à l'adoption de ma motion, et voici ce qu'il disait :

Mais, tout désireux que je suis de voir protéger les intérêts agricoles, et surtout ceux de la laiterie—je dis ceci en ma qualité de représentant de l'un des plus grands comtés laitiers du pays, du comté qui, d'après le dernier recensement, est venu en deuxième lieu pour la fabrication du beurre au Canada—je ne veux cependant pas que les intérêts de la laiterie soient protégés au détriment d'aucun autre dans le pays. Si des gens jugent à propos de mettre sur le marché un produit qui n'est pas malfaisant en soi, et qu'on donne pour ce qu'il est, s'il ne fait pas de concurrence aux producteurs de beurre, ce ne pourra être pour ces derniers qu'un encouragement à produire un article de qualité supérieure auquel ce produit bâtard ne pourra faire de concurrence. Mais je ne pense pas que ce parlement agirait avec justice ou sagesse en empêchant absolument tous les habitants de ce pays de produire un article inoffensif en soi et qui serait donné pour ce qu'il est véritablement.

M. SPROULE : Les écailles lui sont tombées des yeux.

M. TAYLOR : Quand a-t-il commencé à voir clair ? J'ai démontré alors que cette

oléamargarine dont l'honorable M. Fisher ne voulait pas prohiber l'importation au Canada, était fabriquée avec des cochons morts amenés sur le marché de Chicago et dont quelques-uns étaient même déterrés pour être convertis en oléomargarine.

A cette époque, l'honorable ministre de l'Agriculture ne voulait pas défendre l'importation de ce produit des fabriques de Chicago, afin de le vendre aux classes pauvres et faire concurrence à notre beurre, pourvu qu'il fût vendu sous le nom d'oléomargarine. Non seulement il vota contre cette résolution, mais il la combattit de toutes ses forces.

Plus tard le gouvernement mit dans le tarif une disposition interdisant l'importation de l'oléomargarine au Canada, et ce n'est que dix-sept ans plus tard que l'honorable ministre s'aperçoit que la fabrication de l'oléomargarine dans le pays pourrait nuire à notre industrie du beurre. Puisque l'oléomargarine est exclue du pays, ce bill n'a pas sa raison d'être. Il ne le présente que pour pouvoir se vanter auprès des cultivateurs d'avoir fait voter une loi prohibant l'importation et la fabrication de l'oléomargarine, de la butterine et autres substituts du beurre.

Pourquoi faire perdre le temps de la Chambre à propos d'un bill inutile, puisque la loi passée par le gouvernement conservateur qui avait à cœur les véritables intérêts des cultivateurs, répond à tous les besoins ? L'honorable ministre espère-t-il, par ce bill, se faire pardonner son discours de 1886 que je viens de citer et que les cultivateurs ont fort bien compris, car à l'élection suivante, ils n'ont pas voulu le réélire. En présentant ce bill après dix-sept années d'opposition à une résolution dans le même sens, que j'avais moi-même présentée, l'honorable ministre n'a d'autre but que de jeter de la poudre aux yeux des électeurs.

M. SPROULE : Ce bill me paraît absolument inutile, puisqu'il est exactement semblable à l'ancienne loi qui dit :

Nulle oléomargarine, butterine ou autre matière substituée au beurre, fabriquée avec toute substance animale autre que le lait, ne sera fabriquée au Canada ou n'y sera vendue, et quiconque enfreindra les dispositions du présent acte de quelque manière que ce soit encourra une amende n'excédant pas quatre cents piastres, ni de moins de deux cents piastres, et à défaut de paiement, sera passible d'emprisonnement pour douze mois au plus et trois mois au moins.

Quelle différence y a-t-il entre les deux lois? Je n'en vois aucune, si ce n'est que dans le bill actuel le ministre ajoute les mots " beurre remanié." Si ce produit est un substitut du beurre et fait tort à notre industrie laitière, il est facile de le comprendre dans l'ancienne loi. Si c'est une préparation inoffensive, faite avec le gras de beurre, je ne crois pas qu'on puisse l'atteindre avec ce bill. Il n'y a ici qu'un changement de nom et il n'est pas plus permis de vendre un article falsifié sous un nom nouveau, que sous son vrai nom. La vente en peut être interdite en vertu de la loi concernant la falsification des denrées alimentaires.

Je soupçonne le ministre de l'Agriculture de présenter ce bill pour se donner le mérite d'avoir fait passer une loi empêchant l'importation et la vente des produits falsifiés. Il s'est opposé à l'adoption de l'ancienne loi, mais pour se faire pardonner sa conduite passée, et pour donner un semblant de preuve de l'intérêt qu'il porte à l'agriculture, il présente ce bill. Par l'ancienne loi, le gouvernement proposait d'imposer un droit d'accise et un droit de douane de dix cents par livre sur ces articles falsifiés et l'honorable ministre, pour combattre cette proposition, disait :

Mais si ces produits portent une marque qui empêche toute méprise chez l'acheteur, et si l'oléomargarine ou la butterine sont composées d'ingrédients aucunement nuisibles à la santé du consommateur, je ne vois pas pourquoi la fabrication de ce produit serait prohibée dans ce pays.

Il admet que ce beurre remanié n'est pas un produit malsain, mais cependant, aujourd'hui, il veut faire voter une loi pour en interdire l'importation. Il disait encore :

Si cela cause du dommage à ceux qui se livrent à l'industrie laitière, le vrai remède pour eux sera de fabriquer un beurre d'une qualité encore supérieure.

N'est-ce pas ce qu'ils font aujourd'hui? Le ministre dit que cet article ne se conserve pas aussi bien que le beurre de ferme de première qualité et que, par conséquent, il faut en interdire la vente. Il y a quelques années, cela ne devait que forcer les cultivateurs à faire du meilleur beurre.

Que les laitiers prennent soin de faire le meilleur beurre possible et il n'y a ni butterine, ni oléomargarine qui pourront leur faire concurrence. Comme question de fait, nous savons qu'aux Etats-Unis où ces produits ont été mis sur le marché en quantités considérables, ils n'ont fait tort qu'à la vente du beurre des plus mauvaises qualités, mais je crois qu'ils n'ont aucunement nui à la vente du beurre de qualité supérieure.

L'honorable ministre est-il encore de cette opinion? Il admet que ce produit n'est pas malsain et qu'il est fait avec du beurre; mais il n'a pas stimulé assez les cultivateurs pour empêcher qu'il ne nuise à la vente des beurres de première qualité.

Puisqu'il en est ainsi et que le gouvernement a présenté cette résolution, je ne suis pas prêt, sans au moins avoir d'autres explications, à appuyer la motion de l'honorable député. Cependant, il serait peut-être bon de nous former en comité et d'étudier les détails du bill.

C'était son opinion alors ; mais aujourd'hui, il est mieux avisé.

Je répète que si cet article dont il veut interdire l'importation, la fabrication et la vente au Canada, est un remplaçant du beurre, ou un produit malsain, la loi actuelle suffit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais citer la loi actuelle et expliquer à l'honorable député en quoi elle n'interdit pas la fabrication ou la vente du beurre remanié.

M. SPROULE : Je viens de la citer moi-même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député l'a citée sans paraître la comprendre.

M. SPROULE : Je l'ai citée et j'ai laissé à mes collègues le soin de l'interpréter.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je voudrais en faire bien comprendre le sens à l'honorable député. La loi dit :

Nulle oléomargarine, butterine ou autre remplaçant du beurre, fabriquée avec toute substance animale autre que le lait——

L'honorable député a cité la loi il y a un instant, mais n'a paru accorder aucune signification à ces mots " ou autre matière substituée au beurre, et fabriquée avec toute substance animale autre que le lait." Ce beurre remanié n'est pas fabriqué avec une substance animale autre que le lait, et, par conséquent, on ne peut pas lui appliquer la loi de 1886. Ceux qui le fabriquent ne peuvent pas être traduits devant les tribunaux, et il nous faut une nouvelle loi pour régler cette question.

M. TAYLOR : Pourquoi l'honorable ministre ne demande-t-il pas tout simplement d'amender l'ancienne loi, comme cela se fait toujours ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour plusieurs raisons. D'abord, le nouveau bill est beaucoup plus général que la loi actuelle et, ensuite, il a plusieurs autres choses à régler, en dehors de ce point particulier. J'ai préféré présenter un bill nouveau qui, tout en nous donnant une loi, nous fournira aussi les moyens de la faire observer, ce qui n'existe pas actuellement.

L'honorable député a fait allusion à certaines choses anciennes que je ne mentionnerais même pas si ce n'était dans l'intérêt de la vérité. Il prétend que c'est après un discours que j'aurais prononcé, que j'ai été défait dans mon comté à l'élection suivante. Sa mémoire n'est pas meilleure que celle de l'honorable député de Leeds. J'ai prononcé ce discours pendant la session de 1886. L'année suivante, en 1887, il y eut une élection et mes adversaires tentèrent d'exploiter ce discours contre moi.

M. COCHRANE : De grâce !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Que dit l'honorable député ?

M. COCHRANE : Allez donc.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vois avec plaisir que l'honorable député a assez le respect de lui-même pour avoir honte de son interruption.

M. SPROULE.

M. COCHRANE : Si j'ai honte, c'est d'écouter des niaiseries comme celles que l'honorable ministre nous raconte. De quel droit emploie-t-il le temps de la Chambre à nous raconter des histoires qui n'ont pas d'intérêt pour le public ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je veux bien répondre à toutes les questions de l'honorable député, mais je préférerais qu'il ne m'interrompe pas au milieu de mon discours.

M. COCHRANE : Appelez-vous cela un discours ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Durant cette élection de 1887, le grand cheval de bataille de mes adversaires était ce discours que j'avais prononcé l'année précédente. Le seul effet de cette lutte fut d'augmenter ma majorité de 160, qu'elle avait été en 1882, à plus de 350. A l'élection générale suivante, cette question ne fut même pas mentionnée. Il n'en a pas du tout été question et j'ai été défait par le vote prépondérant du président de l'élection.

Ce qui nous occupe dans le moment, c'est la nécessité d'une loi comme celle que je propose et j'ai exposé les raisons pour lesquelles je la crois nécessaire. Le seul argument à l'encontre de ces raisons, c'est que la loi actuelle est suffisante, mais je crois avoir démontré clairement qu'il n'en est pas ainsi.

M. SPROULE : La loi actuelle dit : " si c'est un article employé comme remplaçant du beurre." Cela ne suffit-il pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici ce que dit la loi : " autre remplaçant du beurre. fabriqué avec toute substance animale autre que le lait ".

M. TAYLOR : Ce n'en est pas moins une imitation de beurre. L'autre point à décider est celui-ci : ce produit est-il malsain ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne s'agit pas de cela.

M. SPROULE : Le ministre croit-il que cet article est malsain ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis le dire. Cela dépendrait beaucoup de l'état dans lequel il serait lors de sa mise en vente. Après être devenu rance, il peut être malsain, mais non s'il était mangé frais.

M. SPROULE : Le beurre rance est également malsain. Si le beurre remanié employé dans son état normal n'est pas malsain, il faut que l'honorable ministre ait bien changé d'avis depuis 1886, car il disait alors que la vente d'un article inoffensif ne doit jamais être interdite. Il prétendait aussi que ce produit ne nuirait pas à l'industrie laitière et n'aurait d'autre effet que de stimuler nos cultivateurs.

L'honorable ministre prétend aussi que l'ancienne loi ne contient aucune disposition permettant de la faire observer. Ignore-

t-il que ceux qui se proposaient alors d'entreprendre ici la fabrication de l'oléomargarine, ont renoncé à leur projet immédiatement après l'adoption de cette loi ? Cette dernière a empêché la fabrication et l'importation de l'oléomargarine et elle n'aurait certainement pas eu cet effet si elle n'avait pas eu de sanction. Quel moyen l'honorable ministre prétend-il adopter, et qu'il n'a pas aujourd'hui à sa disposition, pour faire observer la loi ?

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre de l'Agriculture désire tellement être utile aux cultivateurs en protégeant l'industrie laitière, qu'il va peut-être trop loin dans ses remarques concernant le beurre de ferme. Il voudrait que quiconque ferait du beurre—de ferme ou de beurrerie—contenant plus de 16 pour 100 d'eau, fût passible d'une forte amende. Comment la femme d'un cultivateur peut-elle déterminer exactement la quantité d'eau qu'il y a dans son beurre ? Si, par hasard, on découvrait qu'il y a dans ce beurre une proportion d'eau dépassant quelque peu seize pour cent, elle s'exposerait aux peines mentionnées dans le bill. Je désire tout autant que l'honorable ministre empêcher qu'on ne mette sur le marché des produits inférieurs qui pourraient faire tort à notre beurre, mais je crois qu'il va trop loin quand il met le beurre de ferme, qui est souvent aussi bon que celui de beurrerie, au rang de produit inférieur. La femme du cultivateur ne veut rien faire d'illégal, mais la moindre petite erreur pourrait la rendre passible des peines imposées par le présent bill. Je considère cette loi trop sévère.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable M. Paterson) : Il serait bien déplorable que ce bill ne passât point. Sa proposition même est une preuve de sa nécessité. J'ai été bien étonné de voir l'honorable député (M. Sproule), qui a fait partie pendant si longtemps du comité d'agriculture, soulever des objections au sujet d'un projet de loi destiné à protéger l'industrie laitière de ce pays. Il ne s'agit pas, comme l'honorable député semble le croire, de ce que le ministre de l'Agriculture a dit autrefois d'un projet analogue, mais ce qu'il faut penser de la présente attitude de l'honorable député (M. Sproule) à propos du projet que nous présentons pour le plus grand bien de l'industrie laitière. L'honorable député ne devrait pas chercher à faire manquer le but visé dans ce projet de loi.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable ministre qui cherche à faire cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de Grey-est.

M. SPROULE : Pas le moins du monde..

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Sproule) prétend que la loi prévoit tous ces cas, et que le projet de loi est inutile.

M. SPROULE : La loi actuelle y pourvoit.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si cette opinion prévalait, nous ne pourrions pas faire voter ce projet, et la fabrication de ce beurre remanié continuerait comme de plus belle en Canada. Mon ministère, autant que le ministère de l'Agriculture, a eu à s'occuper de cette question, et nous y avons donné beaucoup d'attention. Il nous a paru, à la fin, que la loi actuelle n'interdit pas la fabrication de cet article, à laquelle on projette de se livrer. Pour l'empêcher, il faut l'étouffer dans l'œuf, avant que cette industrie soit établie et que l'installation d'un matériel coûteux ne crée des droits incontestables à leurs propriétaires. On s'oppose à ce projet de loi, et parce que le ministre de l'Agricuture s'est déjà prononcé autrefois sur une proposition semblable, il faudrait retirer celui-là. Cette conduite n'est pas justifiée. En me reportant aux anciens débats, je pourrais rappeler certaines propositions de loi déposées par M. Taylor, ayant pour objet d'encourager la fabrication de la margarine. Cette proposition de loi de l'honorable député (M. Taylor) demandait qu'on frappât d'un droit d'entrée la margarine étrangère, et d'un droit d'accise la margarine fabriquée dans le pays, mais comme le droit d'accise était inférieur au droit d'entrée, la loi proposée constituait un encouragement à la fabrication de la margarine au Canada. Je déposai un projet d'amendement pour interdire absolument la fabrication et la vente de ce produit. Cette proposition fut agréée par le gouvernement, et inscrite au livre des lois. La résolution dont le vote vous est proposé a pour objet de défendre la fabrication d'un autre article qui, dans notre estimation, causera un préjudice grave à notre industrie laitière, préjudice que la loi en vigueur est impuissante à prévenir.

M R. L. BORDEN : Je désire dire un mot pour défendre mon honorable ami le député de Grey-est (M. Sproule). L'honorable ministre des Douanes n'a pas été juste pour notre collègue. On désire atteindre un certain but, et mon honorable ami (M. Sproule) affirme que la loi actuelle est suffisante pour y arriver. Il a le droit d'avoir son opinion à cet égard, et il n'appartient pas au ministre des Douanes de l'accuser de chercher à faire manquer l'objet de cette proposition, objet qui peut être atteint et qui doit l'être, affirme notre ami, sans une modification de la loi. L'honorable ministre s'est exprimé d'une façon fort pittoresque en parlant du but visé par le ministre de l'Agriculture, lorsqu'il a déclaré que l'objet du bill est d'étouffer dans l'œuf cette industrie des beurres artificiels. Je suis sûr qu'on ne pourra pas s'y prendre d'une façon plus effective, quoique je n'en aperçoive pas clairement la portée. J'ignore si le ministre de l'Agriculture voudra donner à son projet de loi le titre suggéré par le ministre des Douanes et l'appe-

ler : " Acte pour étouffer dans l'œuf la fabrication de la margarine."

M. HENDERSON : Maintenant que le ministre des Douanes a fini sa semonce, et avant d'aborder la discussion de la résolution soumise au comité, je crois utile de donner au ministre de l'Agriculture l'assurance la plus complète que je ne veux rien faire pour compromettre l'adoption du projet de résolution susceptible de favoriser de quelque façon l'industrie de la fabrication et de la vente du beurre en Canada ; néanmoins, je crois que ce projet de loi doit être expliqué avec plus de détails, avant qu'on fasse le dépôt du bill. Je remarque que le projet de résolution dit : " Qu'il est expédient de voter une loi pour empêcher l'étampage erroné des beurres." On dirait qu'il s'agit de n'importe quels beurres, mais si vous faites une obligation de marquer d'une certaine façon les beurres empaquetés pour la vente, vous causez des embarras graves au commerce par une mesure que vous pourrez difficilement faire observer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour empêcher l'honorable député (M. Henderson) de tomber dans l'erreur, je lui dirai que l'obligation de marquer les beurres ne concerne pas la qualité. Elle prescrit seulement qu'un beurre marqué " beurrerie " devrait avoir été fabriqué dans une beurrerie.

M. HENDERSON : Alors, le texte de cette résolution nous a induit en erreur. Si le bill ne vise que le beurre fabriqué dans une beurrerie, il est bien possible——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette disposition du bill ne vise que le beurre de beurrerie.

M. HENDERSON : Et il ne s'applique pas au beurre de ferme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais lire le dispositif :

> Nul n'apposera le mot " beurrerie " ou aucune indication contenant le mot " beurrerie " sur une boîte, un colis ou un paquet contenant du beurre, à moins que le beurre ainsi empaqueté soit entièrement du beurre de beurrerie fabriqué au même endroit.

C'est le seul article qui parle de l'étampage du beurre.

M. HENDERSON : On a l'air de vouloir dire que les cultivateurs de ce pays se sont livrés à cette pratique déloyale. Je ne l'ai jamais entendu affirmer jusqu'à présent ; et je ne crois pas que la chose se pratique généralement. Ce que le ministre a dit il y a quelque temps est parfaitement vrai. On fabrique dans tout le pays une excellente qualité de beurre qui est paqueté avec soin. Règle générale, on ne le met point en colis comme l'a supposé l'honorable ministre, c'est-à-dire en réunissant du beurre acheté en différents endroits pour le paqueter de nouveau. J'affirme que chez nous du moins, cette pratique a entièrement disparu. Jamais un marchand ne refait un colis de beurre, car il y perdrait. La coutume est de donner aux femmes des cultivateurs des tinettes d'une contenance de 15 à 18 livres ; elles les remportent pleines, et on leur donne de nouvelles tinettes vides à remplir. Ce beurre est expédié par grande vitesse sur les principaux marchés du pays pour en avoir le meilleur prix possible. Les cultivateurs qui peuvent en fabriquer en plus grandes quantités, le mettent dans des tinettes de 25 à 30 livres. De cette façon, les commerçants se procurent un beurre de ferme excellent, valant sous beaucoup de rapports celui de beurrerie. Beaucoup le préfèrent, et il est meilleur marché. J'ai pensé que si ces colis devaient être étampés, inspectés ou examinés, ou si cette loi doit mettre des entraves au commerce qui se fait surtout dans les magasins de la campagne, ce système sera dommageable non seulement aux commerçants, mais aussi aux cultivateurs qui fabriquent ce beurre. Je constate avec plaisir, cependant, que les dispositions contenues dans ce projet n'auront pas sur ce commerce les inconvénients que je redoutais. Je pourrai mieux discuter cette question lorsque le bill sera déposé. Après ce renseignement que nous devons au ministre, j'attendrai le dépôt du bill avant d'en parler de nouveau.

M. ROBINSON (Elgin) : Attendons que le bill soit imprimé, et alors nous pourrons le lire et savoir à quoi nous en tenir. J'aurai quelques observations à présenter, mais j'attendrai de savoir au juste ce que le projet comporte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le règlement de la Chambre nous fait une obligation de faire précéder un bill de cette nature d'un projet de résolution. La résolution contient une idée générale du projet de loi dont les détails vous seront soumis avec le bill lui-même, que j'ai l'intention de déposer aussitôt après le vote de cette résolution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En entendant l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) attaquer, à propos de cette question, les mobiles du ministre de l'Agriculture et rappeler ce que celui-ci avait dit autrefois sur ce sujet, et particulièrement l'honorable député de Leeds réclamer l'honneur d'avoir fait voter une loi pour interdire l'importation de la margarine et autre beurre artificiel, je me suis souvenu d'un débat déjà ancien qui eut lieu dans cette Chambre à propos de la même question et sur lequel mes honorables amis aimeront peut-être que je leur rafraîchisse la mémoire pour leur rappeler les opinions qu'ils professaient à cette époque. Ils ont cherché à mettre le ministre de l'Agriculture en présence de ces opinions d'autrefois. L'honorable député de Leeds prétend avoir déposé une proposition de loi pour in-

terdire la fabrication, la vente et l'importation de la margarine. Comme le ministre des Douanes l'a fait observer, ce n'était pas le but du député de Leeds, ni l'avis du député de Grey-est.

M. SPROULE : Le droit dont on a frappé ces articles était, disait-on, prohibitif, et c'est pourquoi on n'a pas jugé indipensable de proposer une loi absolument prohibitive. Mais le droit d'importation avait été jugé suffisant pour empêcher l'importation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ah ! je comprends. L'honorable député de Grey-est était donc favorable à l'interdiction de cet article, puisqu'il votait la loi qui devait en empêcher la fabrication.

M. SPROULE : C'est exact.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cependant, qu'il me permette de lui rafraîchir la mémoire. Il s'agissait à cette époque, soit de réglementer ce commerce, soit de le supprimer. L'honorable député prit part au débat sur cette question. Voici ce qu'il en disait. Je cite le Hansard de 1886, 7 avril, page 550. Après quelques généralités sur le sujet l'honorable député de Grey-est ajoutait :

Bien que les restrictions proposées par le ministre du Revenu de l'intérieur puissent suffire dans une certaine mesure à faire disparaître le mal, je pense qu'elles ne pourront guère réussir à réglementer entièrement le commerce de ce produit. Je pense que c'est un pas dans la bonne voie, et s'il y a dans le pays des gens qui veulent acheter de l'oléomargarine et de la butterine, et en faire usage à la place du beurre, je crois qu'ils en ont parfaitement le droit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela soulage l'âme de reconnaître ses fautes publiquement, et je recommande la chose à l'honorable député. Qu'il me permette de lui rappeler ce qu'il disait ensuite :

Mais il doit être bien compris qu'ils savent parfaitement ce qu'ils achètent ; que l'on place une marque et un nom sur chaque colis afin d'indiquer bien clairement ce qu'il contient.

Mais comme l'honorable député a changé d'idée, je n'insisterai pas davantage sur ce point. L'honorable député de Leeds, au contraire, a persisté à vouloir légaliser l'usage de l'oléomargarine dans ce pays. Il a persisté à soumettre sa résolution tendant à frapper ce produit d'un droit, à protéger et encourager la fabrication de cet article, comme l'a dit le ministre du Commerce.

M. TAYLOR : Citez les paroles du député de Leeds.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais donner lecture de la résolution qu'il a proposée et qui devra faire connaître son intention :

Qu'il est à propos de présenter un bill pour réglementer la fabrication et la vente de l'oléomargarine, butterine et autres remplaçants de beurre.

Non de prohiber, mais de réglementer sa fabrication. Il a dit à part cela une foule de choses qui ne se rapportaient pas à la question, mais voici un passage intéressant, dont je vais donner lecture. On le trouvera dans les " Débats " du 7 avril 1886.

Je demande en même temps l'imposition d'un droit d'accise et de douane de 10 cents par livre sur toute l'oléomargarine importée ou fabriquée dans le pays.

M. TAYLOR : Ecoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES lisant :

—et je suis heureux de voir que le gouvernement, fidèle à sa politique de protection—la politique nationale—a déposé une proposition imposant un droit de douane de 10 cents et un droit d'accise de 8 cents par livre sur tous ces produits artificiels. J'espère que pour cela il va recevoir les remerciements de tous les cultivateurs du Canada.

L'honorable député dit qu'il est sûr que le gouvernement va recevoir les remerciements de tous les cultivateurs du Canada s'il encourage la fabrication de l'oléomargarine, de la butterine et autres remplaçants du beurre. L'honorable député serait-il prêt à répéter ces paroles aujourd'hui ? S'il en avait aujourd'hui l'occasion, appuierait-il une politique destinée à protéger et à encourager la fabrication de tous ces remplaçants du beurre ? Est-ce là son attitude en qualité de protecteur des cultivateurs ? Et il continue sur le même ton.

M. TAYLOR : Lisez tout.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je veux avoir pitié du comité. Je vais indiquer ce qui est advenu de la question. Cette proposition de la part de l'honorable député de Leeds tendant à encourager la fabrication des remplaçants du beurre fut combattue par l'honorable député de Brant, qui est aujourd'hui le ministre des Douanes (M. Paterson). En amendement à la motion du député de Leeds, le ministre des Douanes actuel, qui représentait à cette époque le comté de Brant-nord, proposa l'amendement suivant :

L'importation de ces articles est par les présentes prohibée au Canada, sous peine d'une amende de $200, avec en plus la confiscation de ces marchandises et des boîtes qui les contiennent.

Quel fut le sort de la résolution de mon honorable ami? Elle dut être abandonnée.

Le gouvernement la rejeta. Ce dernier ne crut pas devoir légaliser la fabrication de l'oléomargarine. Il répudia la politique préconisée par l'honorable député et finit par adopter la conduite indiquée par l'opposition comme étant la seule politique capable de favoriser les intérêts du pays. L'honorable député modifia sa manière de voir. Il adopta la politique proposée par le ministre des Douanes actuel prohibant la fabrication de l'oléomargarine.

M. TAYLOR : Je ne suis pas surpris de voir des hommes comme le ministre des Douanes et le directeur général des Postes aller jusqu'à essayer de dénaturer les faits dans leur désir de nuire à un membre de l'oppposition et d'essayer de retirer tout l'avantage possible de la conduite du gouvernement conservateur, parce que ce dernier a accepté une proposition soumise par un député qui siégeait à cette époque dans l'opposition. Mais quels sont les véritables faits de la cause? La résolution que j'ai soumise à cette époque ressemblait à celle que vient de soumettre le ministre des Finances, en ce sens qu'elle concernait le revenu.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En quoi consistait cette résolution ?

M. TAYLOR : Voici la résolution que j'ai proposée :

Qu'il est à propos de présenter un bill pour réglementer la fabrication et la vente de l'oléomargarine, la butterine et autres remplaçants du beurre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'aurait-il pas pu se contenter de soumettre sa résolution dans les termes de l'amendement soumis par le ministre des Douanes actuel?

M. TAYLOR : Je vais répondre à cette question de l'honorable ministre. Quand le député de Grey-est (M. Sproule), l'ancien représentant de Cornwall (M. Darby Bergin), qui avaient étudié la question à fond, ainsi que moi-même et d'autres partisans du gouvernement de cette époque eurent réussi à faire comprendre à ce dernier que ma résolution avait sa raison d'être, il prit l'affaire en mains, malgré l'opposition du ministre de l'Agriculture actuel, qui prononça le discours que je viens de citer, dans le but d'empêcher le gouvernement de se mêler de cette affaire. Un autre député qui siégeait alors du côté de l'opposition, M. Jackson, un commerçant de bois de l'ouest, se prononça contre la proposition sous prétexte que si elle était adoptée cela aurait pour résultat de l'empêcher de se rendre aux Etats-Unis pour y acheter l'oléomargarine dont il avait besoin pour nourrir les bucherons qui travaillaient pour lui dans ses chantiers. Le ministre du Commerce actuel prétendit que c'était la proposition la plus outrageante qui ait jamais été soumise à la Chambre, et ma motion essuya l'opposition la plus acharnée de la part de plusieurs ministres qui siègent en ce moment sur les bancs du trésor et qui se trouvaient à cette époque dans l'opposition.

Ma résolution fut rejetée. Je me permettrai de citer les paroles dont le directeur général des Postes vient justement de donner lecture. Le ministre des Douanes a faussement interprété mes paroles en disant que j'ai proposé un bill demandant l'établissement de droits moins élevés pour l'accise que pour la douane. Il a donné une fausse interprétation à mes paroles, et je veux qu'il s'excuse et qu'il retire ce qu'il a dit. Le directeur général des Postes a donné lecture de mes paroles, qui sont comme suit :

Je demande en même temps qu'un droit d'accise et de douane de 10 cents par livre sur toute l'oléomargarine importée ou fabriquée dans le pays.

Que veut dire 10 cents par livre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'était dans le but d'en réglementer le commerce.

M. TAYLOR : En tant que cela prohibait l'importation dans ce pays de cet article fabriqué aux Etats-Unis, cela n'était-il pas aussi effectif que le bill proposé par le ministre de l'Agriculture ? Dix cents par livre était certainement un droit prohibitif, et même plus et c'est là ce que je demandais au gouvernement d'imposer. Mais quand le gouvernement soumit sa résolution, elle proposait d'imposer un droit d'entrée de 10 cents par livre et un droit d'accise de huit cents par livre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était justement là ce que vous vouliez obtenir.

M. TAYLOR : Où le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il pris ce renseignement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ici même, et si l'honorable député veut bien me le permettre, je vais le lui prouver. Mon honorable ami a dit :

Je suis heureux de voir que le gouvernement, fidèle à sa politique de protection—la politique nationale—a déposé une proposition imposant un droit de douane de 10 cents et un droit d'accise de 8 cents par livre sur tous ces produits artificiels. J'espère que pour cela il va recevoir les remerciements de tous les cultivateurs du Canada.

M. TAYLOR : Le ministre des Chemins de fer et Canaux et ses collègues n'ont eu qu'une politique depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir et ceci est une tentative destinée à essayer de faire croire au peuple qu'ils font quelque chose, lorsqu'ils ne font absolument rien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous auriez mieux fait ne ne pas vous lever sur cette question.

M. TAYLOR : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que ce que je voulais c'était l'imposition d'un droit de huit cents. S'il veut bien lire ce que j'ai dit, il constatera que j'ai demandé l'imposition d'un droit de douane et d'un droit d'accise de 10 cents par livre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'aviez pas demandé ce que vous vouliez, mais vous l'avez obtenu quand même.

M. TAYLOR : Tous ceux qui ont lu les Débats et qui ont suivi la discussion qui a

eu lieu sur cette question dans plusieurs circonstances, savent que tous les arguments invoqués par l'opposition consistaient à prétendre que ce droit de 10 cents était prohibitif. Le ministre des Douanes actuel laissa entendre au ministre des Douanes de cette époque, sir Mackenzie Bowell, que puisqu'un droit de 10 cents constituait un droit prohibitif, il pouvait tout aussi bien en prohiber complètement l'importation, et le gouvernement accepta sa manière de voir. Quel fut le résultat de cette décision du gouvernement ? Le ministre des Douanes actuel parcourut le pays pour informer le public qu'il était l'auteur de cette résolution concernant l'oléomargarine, et l'ex-Orateur de la Chambre, M. Bain, écrivit une lettre dans laquelle il reconnaissait que le ministre des Douanes était celui qui avait soumis et fait adopter cette loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Douanes dit : " écoutez ! écoutez ! " Qu'a-t-il eu à faire avec cette résolution ? Quel est celui qui l'a soumise à la Chambre ? Lorsque la Chambre s'est formée en comité sur la résolution, il a simplement dit que puisqu'un droit de 10 cents équivaudrait à un droit prohibitif, on ferait aussi bien d'en prohiber complètement l'importation et sa proposition fut acceptée. Cela ne l'a pas empêché de prétendre avoir contribué pour une large part à faire adopter la loi. M. Bain, au moyen de correspondance dans la presse, m'avait mis au défi de le rencontrer pour discuter la question, me menaçant d'apporter les Débats ainsi que les documents de la Chambre. J'acceptai le défi et le laissai libre d'indiquer l'endroit où la rencontre devait avoir lieu dans le pays. Il choisit un chateau-fort libéral situé dans mon comté, où l'on ne peut trouver un conservateur dans un rayon de cinq milles.

M. FRASER : Endroit béni.

M. TAYLOR : J'acceptai le défi et nous nous rendîmes à l'endroit désigné. La salle d'assemblée contenait environ 300 à 400 personnes. M. Bain lut des citations des Débats, ainsi que les procès-verbaux de la Chambre et je prononçai un discours. Nous laissâmes ensuite à l'audience le soin de décider, et malgré qu'il eut choisi son terrain et appelé les noms, plus des sept-huitièmes des auditeurs présents se prononcèrent en faveur de mes prétentions. Si vous avez jamais vu quelqu'un quitter une assemblée avec une mine piteuse, c'est bien M. Bain, et le ministre des Douanes aurait eu le même sort s'il se fut présenté là avec sa voix puissante. Il a dit partout que c'était grâce à ses efforts que cette loi avait été adoptée, et voici maintenant que le ministre de l'Agriculture soumet un bill à la Chambre prétendant que la loi votée par le gouvernement conservateur est inefficace, vu qu'elle ne contient pas de dispositions suffisantes pour la mettre en vigueur. Quelle est la punition mentionnée dans la loi ?

Et quiconque enfreindra les dispositions du présent acte en quelque manière que ce soit encourra une amende n'excédant pas quatre cents piastres, ni de moins de deux cents piastres, et à défaut de paiement sera passible d'emprisonnement pendant douze mois au plus et trois mois au moins.

Je m'en rapporte au ministre de la Justice, et je lui demande de nous dire s'il n'existe pas dans ce pays des moyens légaux de faire observer les lois statutaires de ce pays. Qu'est-ce que le ministre de l'Agriculture peut faire de mieux dans son bill ? Il prétend que la loi n'est pas efficace. La loi que je suis responsable d'avoir fait adopter par le gouvernement il y a dix-sept ans passés se lit comme suit :

Nulle oléomargarine, butterine ou remplaçant du beurre, fabriquée avec toute substance animale autre que le lait.

Est-ce que le beurre ainsi remanié ou falsifié provient exclusivement du lait pur ? Ne contient-il pas certains ingrédients qui en font un substitut du beurre et le font tomber sous les dispositions de cette loi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. TAYLOR : Dans ce cas, il vous est facile d'amender la loi actuelle de manière à ce que ses dispositions s'appliquent au beurre remanié ou falsifié, mais ce que vous voulez faire, c'est d'essayer de faire croire au peuple que vous soumettez un nouveau bill et de poser en amis du cultivateur. Il vous suffit d'amender la loi actuelle, en y ajoutant deux mots, pour lui donner autant de force et même plus que le bill que vous proposez en ce moment. Il me semble que le ministre des Douanes occupe une position trop responsable pour se permettre de donner une fausse interprétation à mes paroles, en disant que j'ai demandé que l'on impose un droit de douane de dix cents sur l'oléamargarine et un droit d'accise de plus de huit cents sur le même article. Les " Débats " sont là pour établir que j'ai demandé qu'un droit d'accise comme un droit de douane de dix cents soit imposé sur cet article, ce qui était une mesure aussi prohibitive que la prohibition totale de fabriquer et de vendre cet article, et le gouvernement a imposé un droit de douane de dix cents et un droit d'accise de huit cents. S'il y a dans ce pays un homme qui mérite de la reconnaissance pour avoir fait placer dans nos statuts cette loi prohibant la fabrication et la vente de l'oléomargarine, c'est le député de Leeds qui a l'honneur de vous adresser la parole en ce moment.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : Tous ceux qui formaient partie de la députation libérale à cette époque combattirent la proposition. Quelques-uns d'entre eux sont encore dans cette Cham-

bre, tandis que d'autres sont disparus. Après dix-sept années écoulées, le ministre de l'Agriculture essaie de faire croire aux cultivateurs qu'il est en frais de faire adopter une loi pour les protéger, la loi actuelle n'étant pas suffisante pour atteindre ce but. L'honorable ministre nous a dit aussi que le fait d'avoir voté contre cette résolution n'avait pas eu pour résultat de le faire battre aux élections de 1887. Mais cette question ne vint pas sur le tapis lors de ces élections.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fait erreur. Toute la lutte dans mon comté, en 1887, se fit sur cette question. Les meneurs électoraux du parti de mon honorable ami envahirent mon comté pour essayer de me faire battre, mais ma majorité fut trois fois plus considérable qu'auparavant.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : Ce n'est pas lors des élections de 1887, mais lors des élections de 1892, que la brochure contenant son discours fut répandue dans son comté et faillit amener la défaite du ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député se trompe complètement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas la moindre intention de vouloir diminuer la valeur des efforts tentés par l'honorable député (M. Taylor) dans cette direction, et je veux bien lui donner tout le mérite auquel il a droit pour l'adoption du bill dont il parle en termes aussi élogieux. L'honorable député (M. Taylor) voulait imposer un droit d'accise de 8 cents par livre sur cet article et un droit de douanes de 10 cents par livre sur le même produit, ce qui représente une protection de 25 pour 100 en faveur des fabricants d'oléomargarine au Canada. Fidèles à leurs instincts protecteurs, les conservateurs voulurent encourager la fabrication de l'oléomargarine au Canada au moyen d'un droit d'entrée de 25 pour 100.

M. TAYLOR : Si le gouvernement plaçait un droit d'accise de huit cents par livre sur les biscuits, est-ce que le ministre des Douanes pourrait continuer d'en fabriquer ?

Le MINISTRE DES DOUANES : S'il frappait les biscuits d'un droit d'accise de huit cents par livre, et d'un droit de douane de 10 cents par livre, cela constituerait un droit protecteur de 25 pour 100, et nous serions en mesure de faire d'excellentes affaires.

C'est précisément ce qu'a fait l'honorable député, lorsqu'il a remercié le gouvernement conservateur d'avoir imposé un droit protecteur de 25 pour 100 sur l'oléomargarine, afin d'en encourager la fabrication dans le pays. Je lui tiens compte de cela, mais je réclame pour moi le mérite de m'être opposé à la fabrication de l'oléomargarine, de la butterine et autres produits de ce genre au Canada. Je n'ai pas d'objection à ce que les choses en restent là. Il n'y a pas matière à chicane entre l'honorable député et moi. Il remercie le gouvernement conservateur pour avoir imposé un droit de douane plus élevé qu'un droit d'accise sur l'oléomargarine et je prétendais qu'il valait mieux en prohiber la fabrication entièrement. Mes vues ont prévalu et c'est aujourd'hui le loi du pays.

Aujourd'hui, l'honorable député (M. Taylor) ne semble pas vouloir défendre la fabrication de ce beurre remanié, qui est de nature à diminuer la valeur des produits de nos beurreries. Si certaines personnes sont sur le point d'engager des sommes considérables dans la fabrication de ce produit, c'est une preuve qu'elles considèrent que cette entreprise est légitime d'après la loi actuelle, et je ne doute pas qu'elles aient consulté des avocats sur ce point.

Le chef de la gauche a parlé en badinant des projets étouffés dans l'œuf. Je crois que certaines de ses idées à lui sont aujourd'hui en pleine éclosion. Quand à l'idée de fabriquer cette espèce de beurre au Canada, elle n'est encore qu'en germe et le ministre de l'Agriculture croit avec raison qu'on ne devrait pas laisser passer la présente session sans empêcher ce germe de produire des fruits. Je concours pleinement dans les idées émises par mon honorable collègue, et je crois qu'il aura aussi l'assentiment de tous ceux qui ont à cœur les intérêts de notre industrie laitière. Quand à l'honorable député de Leeds, je ne veux pas du tout lui enlever les mérites qu'il a pu rendre à l'industrie laitière, par les résolutions qu'il a pu présenter devant cette Chambre.

M. TAYLOR : Je désire demander à l'honorable ministre s'il ne pourrait pas modifier quelque peu ses dernières paroles. Il dit : nous nous proposons de faire pour cet article exactement ce que nous avons fait pour l'oléomargarine et la butterine. Ne pourrait-il pas dire " exactement ce que l'ancien gouvernement a fait ? "

M. COCHRANE : Voici un débat qui doit intéresser beaucoup ceux qui l'écoutent. Le ministre de l'Agriculture a proposé une résolution et l'honorable député de Leeds a fait allusion à certaines paroles prononcées par le ministre de l'Agriculture au cours d'une session antérieure. Et quel spectacle les ministres nous ont-ils alors donné ? Quand le ministre de l'Agriculture s'est trouvé acculé, le directeur général des Postes est venu à son secours, et quels arguments a-t-il invoqués pour le défendre ? Il s'est efforcé de démontrer que l'honorable député de Leeds ne peut réclamer aucun mérite, que la résolution a été proposée par le ministre des Douanes quand il était dans l'opposition et que c'est à ce dernier que revient tout le mérite de cette affaire.

Il a cherché à créer l'impression que c'était une bien grosse affaire qu'ils avaient

faite là étant dans l'opposition. J'ai été surpris de voir un ministre de la Couronne avoir recours à des moyens aussi vulgaires pour se créer un peu de popularité à bon marché. On a fait perdre le temps de la Chambre pendant des heures——

Le MINISTRE DES DOUANES : Et elle le perd encore.

M. COCHRANE : Ce ne sera pas du temps perdu si l'honorable ministre peut profiter de ce qui a été dit. Après avoir réfléchi à la chose ne s'aperçoit-il pas qu'il ne convenait guère à un ministre de la couronne de faire perdre à la Chambre une heure ou deux de son temps pour démontrer qu'à lui seul on est redevable d'un amendement à un projet de loi, quand il était dans l'opposition? Il me fait plaisir de constater que le gouvernement auquel j'accordais mon appui à cette époque était assez intelligent pour accepter toute proposition qui paraissait raisonnable aux ministres qui en formaient alors partie ; et je crois que c'est justement cette qualité qui fait défaut chez l'honorable ministre. Ils sont tellement remplis d'eux-mêmes qu'il ne faut pas songer à leur donner le moindre conseil et nous ne les entendons pas dire autre chose que " mes " fonctionnaires, " mon " ingénieur, etc. Qui aurait jamais pu supposer que le ministre des Douanes aurait des fonctionnaires ? Ce sont des serviteurs du public, comme l'honorable ministre l'est lui-même. Tout le mal provient de ce que ces messieurs se laissent emporter par leur orgueil et cela à un degré dont ils ne se rendent pas suffisamment compte. Ils oublient qu'ils sont les serviteurs du peuple, et ils disent : " mes " fonctionnaires. Je crois qu'ils feraient mieux de revenir au bon sens et de chercher à employer le temps de la Chambre d'une manière plus utile. Voici près de trois ou quatre mois que nous sommes en session, comment se fait-il que l'on n'ait pas soumis cette résolution avant aujourd'hui ? Pourquoi attend-t-on que la session soit aussi avancée pour soumettre les mesures importantes, alors que nous pourrions être rendus chacun chez nous à nous occuper de nos affaires personnelles, au lieu d'écouter des fadaises comme celles que nous avons entendues aujourd'hui?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Etes-vous faforable au projet?

M. BOYD : Je voudrais que le ministre de l'Agriculture donnât lecture de cette partie du bill qui concerne la proportion d'eau contenue dans le beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout beurre qui contient plus de 16 pour 100 d'eau est considéré comme étant du mauvais beurre.

M. BOYD : Cela comprend le beurre fabriqué par les cultivateurs ainsi que toutes les autres espèces?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'importe quel beurre.

M. SPROULE : Qui déterminera la proportion d'eau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette constation pourra être faite par un analyste.

M. HENDERSON : J'avais cru comprendre des paroles de l'honorable ministre que ce bill ne s'appliquerait pas au beurre de ferme. Je considère que c'est établir un principe dangereux que de dire que tout colis contenant une quantité quelconque de beurre sera considéré contenir du beurre de beurrerie, et que le fabricant sera passible d'une amende, si ce beurre n'est pas de la qualité voulue par la loi. Quant à moi, je suis incapable de dire quelle proportion d'eau du bon beurre de ferme doit contenir. Quand l'honorable ministre parle de l'eau, je présume qu'il veut parler des liquides de tous genres. Ainsi, il considère le sel fondu comme étant de l'eau. Certaines gens croient qu'un once de sel par livre de beurre est une bonne proportion, et cette quantité de sel étant dissoute, vous vous trouvez à avoir 6 pour cent d'eau dans le beurre. Et la femme qui fabrique du beurre contenant cette proportion de sel et la proportion ordinaire de 16 pour cent d'eau s'expose à une amende de $100 à $200, tandis que si son beurre ne contient que 15⅞ pour cent de liquide, elle n'a rien à craindre. A mon avis, c'est là une législation dangereuse, de nature à arrêter presqu'absolument la fabrication du beurre.

M. HEYD : Est-ce que le sel est considéré comme étant de l'eau ?

M. HENDERSON: L'honorable député doit être assez intelligent pour savoir que le sel n'est pas de l'eau ; mais si vous faites dissoudre le sel, vous obtenez un liquide qui ressemble beaucoup à l'eau. Ce doit être de ce liquide que l'honorable ministre a voulu parler.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh, non.

M. HENDERSON : Votre intention est-elle de faire adopter une disposition défendant de laisser entrer plus de 16 pour cent d'eau dans la fabrication du beurre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député emploie des expressions absolument impropres. Le sel quand il est fondu ne s'incorpore pas au beurre. Quand le beurre est analysé, on prend les principes qui le constituent, et le sel en constitue un tandis que le beurre en constitue un autre. La quantité de sel et la quantité d'eau qui se trouvent dans le beurre sont deux choses absolument distinctes. L'honorable député prétend que j'ai induit la Chambre en erreur en disant que ces dispositions ne s'appliquent pas au beurre de ferme. Or, j'ai dit que l'article qui traitait de l'étampage du beurre de

beurrerie s'appliquait à ce beurrre ; qu'il existait un autre article concernant le beurre de ferme, et que le reste du bill s'appliquait au beurre en général. Quant à ce qui concerne la quantité d'eau contenue dans le beurre, si j'ai inclus cette disposition dans le bill, c'est que récemment on a discuté en Angleterre qu'elle était la véritable proportion d'eau que le beurre devrait contenir. Depuis l'année dernière, on a même adopté une loi dans ce pays stipulant que tout beurre qui contient plus de 16 pour cent d'eau doit être considéré comme falsifié. C'est là la raison pour laquelle je désire qu'il ne soit pas expédié de beurre du Canada en Angleterre, notre principal marché pour ce produit, qui pourrait y être considéré comme étant falsifié. Si notre beurre était exposé à être saisi en Angleterre, et reconnu falsifié d'après leur loi, cela serait de nature à nuire considérablement à notre commerce sur le marché de ce pays. Le fait de constater qu'une boîte de beurre canadien a été considéré comme contenant un produit falsifié, d'après leur loi, parce qu'il contient plus de 16 pour cent d'eau pourrait nous causer un tort considérable.

M. HEYD : Cette détérioration peut-elle se produire sans préméditation, ou bien est-elle nécessairement le résultat de la fraude ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La proportion d'eau contenue dans le beurre provient de la manière dont il est fabriqué. La fabrication peut être conduite de manière à laisser dans le beurre plus ou moins grande quantité d'eau. Le beurre canadien, dans 99 cas sur 100, contient beaucoup moins que 16 pour cent d'eau. C'est un beurre qui est remarquablement sec. L'eau s'y trouve ordinairement dans une proportion de 12 à 16 pour cent d'eau. Rarement, cette proportion dépasse 16 pour cent.

M. BELL : N'est-il pas vrai que la Nouvelle-Zélande et l'Australie prétendent produire un beurre contenant en moyenne environ 2 pour cent moins d'eau que le beurre canadien?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela a été dit. Mais une analyse de plusieurs échantillons de beurre canadien a démontré que la proportion moyenne d'eau qu'il contenait variait entre 12 et 12½ pour cent.

M. BOYD : Quelle espèce de beurre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En grande partie du beurre de beurrerie.

M. BOYD : C'était uniquement du beurre de beurrerie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député veut sans doute faire allusion à certaines analyses qui ont été faites récemment à la ferme expérimentale, mais ce ne sont pas là les seules expériences qui aient été faites dans le pays.

M. FISHER.

M. MACLAREN (Perth) : S'est-on plaint en Angleterre du beurre remanié qui y est expédié des Etats-Unis?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ignore. Mais les Etats-Unis ont eux-mêmes trouvé que le mal était si grand qu'ils ont dû adopter une loi pour y remédier. Il existe chez nos voisins des lois absolument sévères réglementant le commerce et la fabrication de ce beurre remanié ou falsifié. Mais ces lois ne vont pas aussi loin que ma proposition. Ils ont entrepris de le réglementer, tandis que nous croyons qu'il est préférable d'en prohiber complètement la fabrication. C'est la législation adoptée à ce sujet aux Etats-Unis, qui est la cause que l'on cherche aujourd'hui à implanter cette industrie au Canada. Jusqu'à présent il s'est encore fabriqué très peu de ce beurre au Canada pour l'exportation tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis.

Quant à la question de l'eau, si j'ai adopté cette proportion de 16 pour cent, c'est parce qu'elle est en vigueur en Angleterre, mais, dans la pratique, il ne se fabrique que très peu de beurre au Canada contenant moins de 16 pour cent d'eau. La proportion moyenne est de 12½ pour cent, et dans certains cas bien rares on a trouvé un peu plus de 13 pour cent. Tout expert ordinaire dans cette industrie vous dira que du beurre de beurrerie ou de ferme qui contient plus de 16 pour cent d'eau, n'est pas un article de première qualité. On a adopté un certain procédé pour laisser une plus grande quantité d'eau dans le beurre. Il a même été question d'établir dans ce pays une fabrique destinée spécialement à fabriquer, au moyen de procédés particuliers, du beurre d'une certaine qualité, devant contenir dans certains cas plus de 20 pour cent d'eau. Si cette entreprise avait réussi, on aurait expédié ce beurre sur le marché, où il aurait été considéré comme falsifié, et la rumeur se serait répandue à l'étranger que les Canadiens exportaient du beurre falsifié.

M. HEYD : Nous sommes donc en droit de supposer que tout beurre qui contient plus de 16 pour cent d'eau, a été délibérément falsifié.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela nuirait certainement à la qualité du beurre. Toute personne connaissant la fabrication du beurre et voulant et espérant faire du bon beurre, n'y laisserait pas plus de 16 pour cent d'eau.

M. WRIGHT : En ma qualité de fabricant et d'exportateur de beurre, je considère cette loi comme étant tout à fait désirable. Il se peut que plusieurs membres de cette Chambre ne soient pas au courant de la manière dont le beurre se fabrique. Quand on le retire de la baratte il a une forme granulée. Alors nous enlevons le lait de beurre à l'eau claire. Au cours de ce procédé, vous pouvez y laisser autant d'eau qu'il vous convient, et il est très à propos que nous sa-

chions quelle est la proportion fixée par la loi, afin de ne pas en laisser plus qu'elle le permet. Après l'avoir retiré de la barette, vous placez le beurre rempli d'eau sur une table, et c'est alors que vous ne extrayez le surplus d'eau qu'il contient. Si vous y laissez trop d'eau, ce beurre se gâtera peu de temps après avoir été expédié. Tant qu'il est parfaitement frais, tout va bien, mais s'il contient une trop grande quantité d'eau quand vous l'exportez, il devient rance et perd sa valeur. Plus vous laissez d'eau dans le beurre, plus il pèse et plus les profits sont considérables, mais c'est de l'eau que vous vendez à la place du beurre. Il est très à propos que nous sachions exactement la proportion d'eau que nous pouvons y laisser, afin de ne pas expédier un article invendable en Europe. Quant au sel, vous pouvez en mettre autant que vous voulez ; mais quand l'analyste du gouvernement anglais constate que notre beurre contient trop de sel et d'eau, il le condamnera, et cela donnera un mauvais nom à tout le beurre canadien. Je vois avec plaisir que cette loi va s'appliquer au beurre de ferme, car je puis dire à l'honorable député (M. Henderson) que j'ai moi-même acheté de ce beurre qui contenait 200 pour 100 de sel. L'extérieur est du beurre mais l'intérieur n'est que du sel.

Une VOIX : D'où venait ce beurre ?

M. WRIGHT : Je regrette d'être obligé de reconnaître qu'il provenait de mon propre comté, mais je sais que cette pratique n'est pas limitée à un seul comté, et qu'elle est au contraire en vigueur dans presque tous les districts du pays. Encore une fois, je désire que cette proposition devienne loi, afin que nos fabricants de beurre aient quelque chose sur quoi ils puissent se baser et qu'ils sachent la quantité d'eau qu'ils doivent laisser dans le beurre.

M. REID (Grenville) : Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre une seul député qui veuille nuire en aucune façon à l'industrie de la fabrication du beurre. Je n'entends insister que du beurre fabriqué pour être consommé dans le pays. Si les propositions de ce bill ne devaient s'appliquer qu'au beurre fabriqué pour l'exportation, je le considérerais comme étant destiné à être d'un grand avantage pour l'agriculteur, mais je m'oppose absolument à ce qu'un agriculteur qui apporte à la ville quelques livres de beurre contenant un peu plus de 16 pour 100 d'eau soit exposé à être traduit devant un magistrat et condamné à payer une forte amende. Le beurre destiné à l'exportation pourrait être inspecté, soit au port d'expédition, soit quand il arrive au lieu de destination en Europe, et si l'on constatait alors qu'il contient plus de 16 pour 100 d'eau, l'expéditeur pourrait être condamné à payer une forte amende. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on punisse sévèrement toute personne exportant du beurre de cette qualité sur un marché étranger, car l'exportation de marchandises de qualité inférieure cause du tort à toutes les industries canadiennes. Mais si la chose était possible, je voudrais que le beurre vendu sur nos propres marchés, le beurre vendu en la manière ordinaire dans les magasins par les cultivateurs, ne fût pas soumis aux dispositions de ce bill. Je considère que si l'on faisait cette exception cette mesure serait de nature à aider considérablement l'industrie de la fabrication du beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un détail que nous pourrons discuter en deuxième délibération.

M. SPROULE : Se propose-t-on d'appliquer cet article à toute espèce de beurre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certaines parties du bill s'appliquent à toute espèce de beurre et d'autres parties à certaines classes seulement.

M. SPROULE : Je parle des articles concernant la proportion d'eau dans le beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela s'applique à toute espèce de beurre.

M. SPROULE : Dans ce cas, le ministre peut être certain que son bill rencontrera une forte opposition. Les cultivateurs fabriquent sur leurs fermes de grandes quantités de beurre qui seraient affectées par cette loi si elle était votée, et cela exposerait à de fortes amendes quantité de gens qui n'auraient jamais eu l'intention de violer la loi. Le beurre mis en pains et qui est ensuite assorti dans les magasins et empaqueté de nouveau, contient bien souvent, j'en suis certain, plus de 16 pour cent d'eau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il se fait au Canada très peu de beurre qui ne contient pas à peu près 16 pour 100 d'eau.

M. SPROULE : Le beurre peut absorber une forte proportion d'eau. L'on prétend que le saindoux peut contenir jusqu'à 60 pour cent d'eau ; si cela est vrai, il est facile de faire absorber 16 pour 100 d'eau à du beurre qui, malgré cela, n'aurait pas trop mauvaise apparence. Mais il y a une autre chose se rapportant à l'empaquetage du beurre qui peut augmenter la proportion d'eau. Le cultivateur recouvre son beurre de sel, ce sel fond et augmente la proportion de l'eau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SPROULE : Par quel moyen pourrait-on le constater ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le sel dissous dans l'eau ne devient pas de l'eau, mais reste du sel.

M. SPROULE : Il est certain que l'eau peut dissoudre de grandes quantités de sel. L'épreuve devra déterminer la quantité de liquide contenu dans le beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si vous prenez un verre d'eau et si vous y

faites dissoudre autant de sel que l'eau pourra en absorber, vous n'ajoutez pas à la quantité de l'eau, mais vous avez plus de sel et d'eau, pas plus d'eau.

M. SPROULE : C'est évident, mais le ministre va-t-il prétendre que cela n'ajoutera pas au poids ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas au poids de l'eau.

M. SPROULE : Comment déterminerez-vous la proportion de l 'eau, si ce n 'est par le poids ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par l'analyse.

M. SPROULE : C'est parfait, mais d'une manière ou d'une autre, vous aurez à déterminer la quantité de liquide qu'il y a dans le beurre——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, vous déterminez la quantité d'eau par l'analyse.

M. SPROULE : Il faut l'extraire du beurre d'une manière ou d'une autre pour en établir la proportion. Si, sur 100 parties de beurre on en trouve 16 de liquide, ce beurre devra être condamné d'après l'acte, si je comprends bien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il y avait 16 parties d'eau ce beurre ne pourrait être vendu qu'en violation de la loi.

M. SPROULE : Comment l'analyse pourra-t-elle établir la différence entre le sel dissous par l'eau et l'eau elle-même ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas un chimiste, et je ne puis pas expliquer comment la chose se fait, mais je sais qu'un chimiste peut facilement faire la différence et indiquer les proportions.

M. SPROULE : Je crois que le ministre est entièrement dans l'erreur sur ce point et c'est là que son bill pourra causer de grands embarras à la classe agricole. Je suis certain que beaucoup de cultivateurs vendent du beurre qui contient au moins 16 pour 100 de liquide, que l'acheteur considérerait comme de l'eau. Je trouve que sous ce rapport le bill va trop loin. Je comprends et j'approuve les efforts du ministre pour arriver à faire produire un article de première qualité pour l'exportation, car l'envoi d'un produit inférieur sur un marché étranger peut ruiner la réputation de tout notre beurre. Si le bill ne devait s'appliquer qu'au beurre exporté, il serait plus acceptable. Mais tant que nos cultivateurs persisteront dans leurs anciennes méthodes de faire du beurre chez eux, et de le vendre en tinettes, en pots ou en boîtes, beaucoup d'entre eux se trouveront à enfreindre sans le vouloir une loi comme celle-ci, si elle est rigoureusement appliquée.

M. FRASER : Je ne demande pas la parole pour discuter ces résolutions ; je désire dire un mot sur une autre question. Est-ce que nous ne perdons pas notre temps par un débat comme celui-là ? Quand le bill sera soumis à la Chambre, il faudra reprendre un à un tous ces détails. Pourquoi ne pas adopter la résolution et plus tard ? Si les détails du bill présentent des objections, ce sera le temps de les discuter. C'est vraiment perdre notre temps que de discuter ces détails à présent pour recommencer quand nous aurons à voter le bill. Les résolutions n'ont aucune valeur si elles ne sont pas suivies d'un bill, et, partant, il suffit de discuter le bill.

M. SPROULE : Les conseils de l'honorable député me paraissent un peu prématurés. Nous avons toujours eu l'habitude de profiter du moment que le ministre présente ces résolutions pour poser des questions et demander des renseignements. Nous avons besoin d'explications sur cette question et c'est le bon temps de les demander.

M. HENDERSON : Je ne voudrais pas qu'on me reprochât de prolonger le débat, mais j'aurais une question à poser. D'ailleurs, je crois que le ministre lui-même a pris autant de temps que qui que ce soit, et s'il y a des coupables, il est du nombre. Il y a certaines choses concernant le texte du bill, qu'il nous faudrait connaître pour étudier la question. Je voudrais savoir par quel moyen le ministre entend faire observer cette loi ? Aura-t-il un inspecteur dans chaque village pour s'assurer qu'il n'arrive pas aux magasins de l'endroit une livre de beurre contenant plus de 16 pour 100 d'eau ? Ensuite, comment pourra-t-il s'assurer si le beurre contient plus de 16 pour 100 d'eau ? S'il veut faire observer sa loi rigoureusement, il lui faudra une nuée d'inspecteurs par tout le pays. Hier encore nous avons appris qu'on vient de nommer un inspecteur chargé de voir à ce que les balles de ficelle d'engerbage, marquées comme contenant 600 pieds de ficelle en contiennent réellement 600. Cet inspecteur recevra des appointements de $1,200 par année et il ne pourra pas inspecter une seule balle de ficelle sans la mettre hors de service. Ce bill m'a l'air destiné à fournir des positions aux amis du ministre, tout en étant pour le commerce un embarras et un inconvénient dont le pays ne voudra pas.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : J'ai probablement empaqueté autant de beurre et je connais aussi bien la question que n'importe qui dans cette Chambre, et je dis qu'il n'y a jamais eu dans l'histoire du Canada un temps où il convenait plus pour l'exportateur de beurre de faire attention à la qualité de sa marchandise, car, sans cela, elle ne pourra pas soutenir la comparaison avec celle des autres pays sur les marchés européens. J'ai assisté à une conférence donnée par un homme de Glasgow, le rédacteur du Scottish Farmer, dans laquelle il disait que le beurre canadien contenait

plus d'eau que celui qui venait de la Nouvelle-Zélande, et que s'il dépassait 16 pour 100 il était exposé à être confisqué sur le marché de Glasgow. Il est donc important pour les exportateurs et les fabricants de beurre de voir à ce que la qualité reste aussi bonne que possible, autrement notre beurre ne pourrait plus faire concurrence qu'à celui qui est expédié de la Sibérie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire que pour avoir préparé ce bill avec tout le soin possible, je ne prétends pas qu'il soit parfait. Je suis prêt à discuter toutes les propositions raisonnables qui me seront faites. La question par exemple d'exiger que la proportion d'eau ne dépasse pas seize pour cent que pour le beurre destiné à l'exportation mérite certainement d'être prise en sérieuse considération et je dois avouer cependant que, dans le moment, je ne vois pas comment on peut dire si du beurre est destiné à l'exportation ou non. De grandes quantités de beurre fabriqué pour la consommation locale peuvent être achetées par un commerçant et exportées. Nous devons nous mettre en garde contre les difficultés de cette nature. J'étudierai de nouveau toute la question avant de soumettre les détails du bill à la Chambre. Si quelqu'un a des amendements à proposer, je me ferai un plaisir de les discuter avec lui et de les approuver s'il y a lieu.

M. SPROULE : Ayant eu le malheur de dire certaines choses que l'on m'a sévèrement reprochées, je puis ajouter que la loi actuelle, légèrement amendée, répondrait à tous les besoins. La loi dit :

Nulle oléomargarine, butterine, ou autre matière substituée au beurre fabriquée avec toute substance animale autre que le lait.

Insérez le mot 'remanié" après le mot "butterine", laissant de côté les trois mots "autre que le lait" ; après cela amendez la loi concernant l'étampage des colis, et vous aurez tout ce qu'il vous faut.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Le ministre peut-il me dire de quelle manière un cultivateur peut s'assurer que son beurre ne contient pas plus de 16 pour 100 d'eau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que le cultivateur puisse s'en assurer lui-même. Je suppose cependant qu'un bon fabricant de beurre sait quelle quantité d'eau il faut laisser dans le beurre et pour cela il n'a qu'à considérer son degré de consistance quand il est fini. En réalité, ceux qui font du beurre au Canada n'y laissent jamais 16 pour 100 d'eau, ni rien qui en approche. Les cas dans lesquels on a constaté la présence de plus de 16 pour 100 d'eau dans le beurre étaient, je crois, intentionnels et on avait voulu vendre de l'eau à la place du beurre. Je suis convaincu que pas une femme ou fille de cultivateur ne laisse 16 pour 100 d'eau dans le beurre qu'elle fait.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je crois que le ministre a raison, et que la femme qui fait du beurre y laisse toujours le moins d'eau possible.

Mais les marchands de beurre pourraient soupçonner que le beurre renferme plus que la proportion d'eau permise ; et si cette loi était passée je craindrais qu'elle n'eût pour effet d'engager le cultivateur à porter sa crème à la beurrerie. Il le ferait plutôt que de courir le risque d'être poursuivi pour avoir mis de l'eau dans son beurre, n'ayant aucun moyen de s'assurer de la proportion d'eau qu'il contient.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce serait au poursuivant à prouver que le beurre contient plus d'eau qu'il ne faut.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Le cultivateur qui porte son beurre au marchand n'a pas de moyen de se rendre compte de la quantité d'eau qu'il renferme. Le marchand non plus peut-être, mais il peut laisser croire au cultivateur qu'il en a, et il peut l'effrayer en lui disant que son beurre contient trop d'eau. L'effet serait d'engager le cultivateur à porter sa crème à la beurrerie, puisqu'il n'est pas à même de juger de la quantité d'eau dans le beurre. Le marchand lui dirait : Votre beurre contient trop d'eau, je ne puis vous payer tel prix. Le cultivateur serait forcé d'accepter le prix qu'on lui offre ou de rapporter son beurre chez lui. Il me semble que l'obligation d'analyser le beurre ne devrait pas être imposée au cultivateur qui le fabrique, mais au marchand, à celui qui l'exporte.

M. BOYD : Ceci me paraît être le point important de la question ; et le ministre, avant de présenter son bill, devra se renseigner sur ce point particulier et être en mesure de donner les informations requises. Devant le comité de l'agriculture, les employés de la ferme expérimentale nous ont dit que dans 105 échantillons de beurre soumis à l'examen, la proportion d'eau variait de 7 et 8 jusqu'à 16 pour 100. La plupart des échantillons accusaient entre 12 et 13 pour 100. De sorte que le ministre me semble être dans l'erreur lorsqu'il affirme qu'aucun cultivateur ne fait de beurre contenant près de 16 pour 100 d'eau. Un échantillon de beurre de beurrerie, fabriqué en vue de l'exportation, contenait plus de 16 pour 100 d'eau. A mon avis, cette partie du bill devrait être considérée avec soin. Je suppose que le ministre fera faire l'examen et l'analyse de beurres de ferme avant de nous demander de voter son projet de loi.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je ne voudrais pas m'opposer à ce projet de loi si je le pensais dans l'intérêt public. Je suis bien d'avis que nous fassions quelque chose pour maintenir la réputation de notre beurre sur le marché anglais ; mais je ne pense pas que le cultivateur doive être contraint à

faire quelque chose qu'il n'est pas en mesure de faire. L'obligation d'analyser le beurre en vue de sa teneur d'eau ne doit pas être imposée au cultivateur, mais au marchand. Le bill ne renferme aucune disposition indiquant par qui se fera la détermination de la quantité d'eau contenue dans le beurre. Celui-ci doit être analysé quelque part, et le cultivateur n'a aucun moyen de faire cette analyse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et les marchands ordinaires ne sont pas à même de faire cette analyse non plus.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Alors, le cultivateur ne sait pas s'il contient trop d'eau ou non.

M. HEYD : Depuis quarante ans que je fais le commerce d'épiceries, il m'est passé du beurre par les mains, et jamais la question de sa teneur d'eau ne s'est présentée. Je suis donc porté à croire que ce bill, s'il devient loi, ne changera en rien la position du cultivateur. Le beurre d'exportation sera seul en cause. En ce qui regarde le beurre vendu par le cultivateur à l'épicier, la question de sa teneur d'eau ne se présente jamais. Je suis convaincu qu'aucune ménagère canadienne ne fera de beurre contenant 16 pour 100 d'eau. Si on laisse 16 pour 100 d'eau dans le beurre, ce doit être à dessein, et par le moyen d'un procédé particulier adopté en vue de frauder.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Le cultivateur ne peut se rendre compte de la proportion d'eau. Les fabricants, dans les beurreries, peuvent s'en assurer, mais la ménagère n'est pas en mesure de le faire.

M. HEYD : Si le fabricant de beurre en beurrerie laisse 16 pour 100 d'eau dans son produit, c'est à dessein ; mais la femme de cultivateur qui fait un beurre contenant 16 pour 100 d'eau ne le fait pas intentionnellement.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Mais qu'elle le fasse intentionnellement ou non, elle est exposée à payer l'amende.

M. HEYD : Elle ne sera jamais dans le cas de la payer.

M. JOHNSTON : C'est votre idée. Avez-vous jamais fabriqué du beurre ou exploité une ferme?

M. HEYD : J'ai fait le commerce du beurre pendant des années.

M. JOHNSTON : Vous ne pouviez juger de sa teneur en eau?

M. HEYD : J'en pouvais juger assez exactement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans vouloir prolonger la discussion, je dirai à mon honorable ami que, de fait, le beurre fabriqué au Canada ne contient pas d'ordinaire même 14 pour 100 d'eau. Et ce que disait mon honorable ami de Brant-sud (M. Heyd) est parfaitement exact : s'il contient plus, c'est que le fabricant l'a voulu.

Du beurre contenant une plus forte proportion d'eau court grand risque d'être de qualité inférieure, et dans certains cas, de fait, il devient de qualité inférieure. Celui qui se propose de faire simplement du bon beurre le fera de telle manière qu'il ne contiendra pas 16 pour 100 d'eau. C'est la mainière dont le beurre ordinaire de ferme se fabrique en ce pays-ci, même par ceux qui le fabriquent empiriquement ; et le résultat, c'est que le beurre qu'ils fabriquent, s'il est de bonne qualité, ne contient pas 14 pour 100 d'eau. Lorsque la proportion d'eau dépasse cette limite, c'est que quelqu'un cherche à y mettre autant d'eau qu'il peut le faire sans nuire à la qualité du beurre, et en ce faisant il est exposé à dépasser la limite. Toutefois, je suis très consentant de discuter la question et de la soumettre à un nouvel examen, et je le ferai avant de présenter le bill.

M. ROBINSON (Elgin) : Le ministre de l'Agriculture voudra-t-il nous dire s'il se propose de nommer des inspecteurs de beurre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SPROULE : Comment allez-vous assurer l'application de la loi ?

M. BORDEN (Halifax) : Relativement à ce qu'a dit l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), naturellement, le ministre de l'Agriculture peut présenter un bill conçu de manière à rendre le cultivateur punissable de contraventions même involontaires à la loi. Il est certaines lois statutaires qui n'ont d'application que dans le cas où le contrevenant a agi en connaissance de cause ; d'autres lois, au contraire, sont applicables indépendamment de cette connaissance. Je m'aperçois que les vues de l'honorable député de Brant-sud ne concordent pas entièrement avec celles de l'honorable ministre à cet égard. Le député de Brant-sud nous a donné à entendre que la femme de cultivateur pourrait fort bien faire du beurre contenant plus de 16 pour 100 d'eau, et le faire sans mauvaise intention. L'honorable député supposait qu'un individu contrevenant sans le savoir aux prescriptions du statut ne serait sujet à aucune peine. Ce point pourra être considéré par le ministre lorsqu'il présentera le bill. Dans certains cas des raisons d'intérêt public ont engagé le parlement à considérer le contrevenant en faute et à lui infliger la peine même lorsqu'il n'y a de sa part aucune intention de violer la loi ; parce que, dans ces cas, il est de l'intérêt public que toute violation de la loi soit punie, qu'il y ait eu intention ou non de la part du contrevenant.

M. SPROULE : Relativement à l'opinion exprimée par le ministre que cette loi ne

saurait être violée qu'intentionnellement, je ne partage pas son opinion quant à la manière dont une forte proportion d'eau se trouve incorporée au beurre. Lorsque le beurre a été baratté, il est à l'état granulaire, et les espaces entre ces granules sont remplis en grande partie de lait et de sérum, et l'eau est ajoutée en vue d'enlever ces substances.

Si le beurre est convenablement travaillé sur un plan incliné, l'eau s'en échappe. Dans le laiterie ordinaire, le beurre, que ce soit sur une table spéciale ou dans un plat, est toujours malaxé sur un plan incliné, et l'eau s'en échappe. S'il n'est pas malaxé suffisamment, il contiendra une plus forte proportion d'eau et de lait, et ce qui détermine le détérioration rapide du beurre, c'est la forte proportion de lait qu'il renferme. Si ce lait est bien enlevé par le lavage, le beurre sera plus pur et meilleur et contiendra une moindre proportion d'eau. Mais si le beurre est malaxé très peu, et mal, et si l'on n'a pas soin d'en laisser égoutter l'eau et de le laisser débarrasser de son lait de beurre, alors il contiendra une proportion d'eau beaucoup plus forte et pourra être trouvé en contravention à la loi. C'est le beurrier négligent qui sera exposé à souffrir, non pas parce qu'il aura ajouté de l'eau au beurre intentionnellement, mais parce qu'il ne l'aura pas travaillé suffisamment pour en enlever l'eau.

On fait rapport de la résolution ; elle est lue une deuxième fois et adoptée.

## INSPECTION ET VENTE DES SEMENCES.

La Chambre se forme en comité sur la résolution suivante :

Qu'il est expédient de passer une loi prescrivant que les graines de céréales, herbes, plantes fourragères ou légumes vendus pour fins de semence seront nets et exempts de graines d'autre nature ; établissant une classification des graines de mil, de trèfle rouge et alsike et prescrivant que lorsque ces graines seront offertes en vente, elles devront porter le nom et l'adresse du vendeur, le nom de l'espèce de graine et sa qualité ; pourvoyant à l'examen de ces graines et à leur analyse par un analyste spécial ; et prescrivant que la moitié des amendes pour contravention à l'acte sera payable au dénonciateur.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner des explications ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. le président cette résolution est présentée en conformité de la décision rendue par M. l'Orateur que le bill soumis par moi à la Chambre l'autre jour, ayant trait au commerce dans quelques-unes de ses dispositions, doit venir sous forme de résolution. J'ai expliqué le bill l'autre jour, à l'occasion de sa présentation et de sa première lecture. Je demanderai, en conséquence, que la Chambre adopte cette résolution, afin que nous puissions reprendre le bill en sa forme ordinaire.

M. SPROULE : Je ne pense pas que l'honorable ministre ait fourni d'explication au sujet du bill.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je l'ai fait.

M. SPROULE : Je regrette de n'avoir pas été présent lorsque l'honorable ministre a présenté le bill ; mais je compte que nous obtiendrons des renseignements à son sujet lorsqu'il sera présenté de nouveau.

En proposant cette résolution après avoir déjà présenté le bill auquel elle sert de base, l'honorabe ministre semble avoir commis l'erreur, étonnante chez un cultivateur, de mettre la charrue devant les bœufs. Je crois bien qu'il ne sera pas nécessaire de présenter le bill de nouveau, mais il m'a paru singulier que pas un député n'ait songé à faire subir au bill de l'honorable ministre le sort qu'on a fait subir à celui que l'honorable député de Montréal (M. Bickerdike) a présenté relativement à l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes. Le bill en question exige beaucoup de prudence de notre part. Une aussi grande somme d'inspection offre de très grands dangers. Les cultivateurs ont certainement tout à gagner à ce qu'on leur fournisse des graines de semence exemptes de tout mélange, mais j'estime qu'il n'est pas sans danger de punir aussi sévèrement des infractions aussi minimes que celles qui peuvent résulter de l'écart qu'il y a entre 80 et 79 pour 100 du degré de pureté des graines. Le texte du bill ne me permettant pas d'en bien saisir la portée, j'ignore si ses dispositions s'appliquent au cultivateur qui produit les graines et les vend en premier lieu au commerçant.

M. BELL : Elles ne s'y appliquent pas.

M. HENDERSON : J'ai lu l'article 6 qui se rapporte à cela, mais il se présente ici une question analogue à celle qu'a soulevée la dernière résolution. Une personne peut vendre du beurre qui n'est pas fabriqué en vue de l'exportation, et il peut arriver ensuite que l'acheteur l'exporte ; de même un cultivateur peut vendre des graines à un marchand sans savoir si on leur fera subir un nouveau nettoiement. Si on les nettoie de nouveau, le cultivateur ne sera pas punissable ; dans le cas contraire, il est exposé à être poursuivi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tel n'est pas l'esprit de cet article.

M. HENDERSON : Toutes ces choses exigent une étude minutieuse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ecoutez ! écoutez !

M. HENDERSON : Le cultivateur est déjà tenu de faire inspecter ses pommes et son beurre, et voici maintenant qu'on va

l'obliger de faire inspecter ses graines de semence. Je ne trouve rien de répréhensible dans ces lois, mais on devrait bien réfléchir avant de les adopter définitivement. Je crains que leur objet principal ne soit de créer un prétexte pour faire nommer des inspecteurs de ceci et de cela, comme on a fait à propos de la ficelle d'engerbage. J'espère qu'on ne fait pas adopter ces divers bills dans le but unique de créer des situations pour les partisans du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que ces bills n'ont pas un tel objet. Nous n'avons pas l'intention de nommer d'inspecteur du beurre, mais il se peut—bien que je ne puisse l'affirmer—que les dispositions du présent bill nous obligent de nommer un ou deux inspecteurs. Depuis des années les cultivateurs se plaignaient de ce que les graines de semence qu'ils achetaient, étaient de mauvaise qualité, qu'elles étaient mêlées à des graines de plantes nuisibles, et que, dans bien des cas, elles n'étaient pas parvenues à un degré suffisant de maturité et n'étaient pas susceptibles de germer. Depuis longtemps des cultivateurs envoyaient à la station agronomique des graines de semence qu'ils voulaient faire examiner ; le rapport de ces examens était adressé à qui de droit, et le public n'en retirait aucun avantage.

Ces plaintes étaient devenues si fréquentes que je dus donner instruction à certains de mes fonctionnaires de faire, sous la direction du professeur Robertson, une enquête au sujet du commerce des graines de semence, et cette enquête a révélé un état de choses tel que nous avons dû la pousser plus loin. C'est ainsi que nous avons appris que des cultivateurs étaient induits en erreur soit parce qu'on leur vendait des graines de qualité inférieure, soit parce qu'ils cherchaient eux-mêmes à obtenir des graines à trop bon marché. Nous avons recueilli une masse de renseignements qui ont été publiés l'an dernier dans le bulletin du ministère.

J'ai profité des comices agricoles de l'automne et de l'hiver derniers pour inviter les orateurs, aux diverses assemblées, à traiter cette question. Depuis, nombre de cultivateurs nous ont demandé de les protéger sous ce rapport. Ce bill renferme toutes les dispositions qui paraissent nécessaires à la protection des acheteurs de graines du Canada. Il s'agit ici d'un problème dont la solution est difficile et que, comme l'a fait remarquer mon honorable ami d'Halton, il convient de soumettre à une étude minutieuse. Je ne prétends pas que le bill soit parfait. Avant de le rédiger, mes fonctionnaires ont discuté la question avec les marchands de graines de semence et les diverses sociétés d'agriculture, et j'ai bon espoir que lorsque la Chambre aura accordé au bill toute l'attention à laquelle il a droit—et j'invite la députation à l'étudier et à le discuter sous chacun de ses aspects—nous parviendrons à résoudre les difficultés qui assaillent, au Canada, le commerce des graines de semence. Et ce n'est que lorsque nous aurons trouvé cette solution que j'entends faire adopter une loi qui soit l'expression de l'opinion que la Chambre se sera formée après mûre délibération.

M. LENNOX : Il serait à désirer, ce me semble, que cette résolution fût votée sans qu'on la discutât aussi longuement que celle que l'on a présentée relativement au beurre de fabrique. Toutefois, il importe de bien savoir jusqu'à quel point la classe agricole éprouve le désir de voir adopter ce projet de loi. Ce sont les cultivateurs qui sont le mieux en mesure de dire s'ils ont besoin d'une loi dans ce sens, et le ministre ne nous a pas dit que la majorité d'entre eux a demandé l'adoption d'une telle loi. S'ils l'ont fait, nous agirons sagement en adoptant le bill en question ; mais je crois qu'on finira par s'apercevoir que l'opinion n'est aucunement favorable à une mesure de ce genre. Je suis absolument d'avis—et j'insisterai sur ce point—que l'on est enclin à trop de précipitation lorsqu'il s'agit de légiférer en ces sortes de matières. On semble ignorer que les cultivateurs sont capables de s'occuper de leurs propres affaires, et il me semble que depuis quelque temps le parlement fédéral et les diverses législatures sont trop portés à traiter les cultivateurs comme s'ils n'étaient pas en état de se conduire eux-mêmes. Comme on l'a dit, l'adoption de ce projet de loi donnera lieu à une inspection, et l'inspection entraîne des dépenses, des faveurs politiques à distribuer et d'autres inconvénients qui ne sauraient être d'aucun avantage pour la classe agricole. Sans être opposé à l'adoption de la résolution, je voudrais cependant que le ministre s'expliquât clairement et qu'on nous fît connaître le sentiment des cultivateurs sur ce point.

M. HEYD : Je considère ce bill comme l'un des plus importants dont nous ayons eu à nous occuper depuis longtemps. Lorsque le gouvernement présente, par rapport à quelque chemin de fer, un bill devant entraîner une dépense de quelques millions de dollars, on comprend qu'il s'agit d'une question importante ; mais survienne un projet de loi comme celui-ci, on ne s'en occupe pas, et pourtant, les conséquences qui doivent en découler sont si sérieuses que nous ne saurions apporter à son étude ni trop de soin ni trop de prudence. Ce bill a pour objet de protéger le sol canadien contre l'envahissement des herbes nuisibles. Je suis toujours étonné, chaque fois qu'il m'arrive de parcourir le pays, de voir le nombre considérable de fermes couvertes de mauvaises herbes, et je me dis qu'on aurait pu prévenir ce malheur si l'on avait eu recours il y a une quinzaine

d'années aux mesures que nous nous proposons aujourd'hui de prendre. Que la classe agricole n'ait pas demandé l'adoption de ce bill, cela n'en saurait démontrer l'inutilité. Je suis tout surpris de l'ignorance qui règne dans le pays par rapport aux graines de semence ; cette ignorance, on l'a signalée à mon attention lors d'une visite que j'ai faite à la station agronomique d'Ottawa. C'est là que j'ai vu jusqu'à quel point il importe que nous fassions une loi à ce propos. Il arrive fréquemment que les cultivateurs achètent des graines de semence qu'ils paient $5 ou $6 le boisseau, mais en réalité, c'est environ $30 qu'ils les paient, parce qu'elles sont mélangées de vingt ou trente variétés de graines de mauvaises herbes. C'est pour obvier à cela que l'on a présenté ce bill, et avant qu'il soit adopté en dernière délibération, les députés que la question intéresse feraient bien de se rendre à la station d'inspection des graines de semence et de juger par eux-mêmes des heureux résultats qui doivent découler de l'adoption de ce projet de loi.

La résolution est rapportée, lue la seconde fois et votée.

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS, ETC.

M. E. F. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'il a reçu du commissaire nommé pour s'enquérir de la cause de l'accident de West Lorne le rapport qu'il était chargé de faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai reçu ce rapport aujourd'hui même, et on est à le copier.

M. CLARKE : L'honorable ministre le déposera-t-il sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé, il y a déjà quelque temps, la production de la correspondance échangée entre ce gouvernement et celui des Territoires du Nord-Ouest au sujet de l'autonomie provinciale. Je ne crois pas qu'on ait encore déposé ces documents. J'ai aussi demandé un état indiquant combien d'habitants des Territoires du Nord-Ouest se sont fait naturaliser depuis un certain nombre d'années. Je crois que cet état a été fourni, mais qu'on ne l'a pas déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'appellerai là-dessus l'attention du ministre intérimaire.

M. J. D. REID : Je désire attirer l'attention de M. l'Orateur sur le service téléphonique de la Chambre. Il y a à l'étage inférieur un appareil servant à communiquer au loin et dont je fais grand usage, comme chez moi. Je dois dire que le service qu'on nous donne est absolument mauvais. Je me fais en ceci l'interprète d'une grand nombre de députés. On peut s'estimer heureux quand on parvient à se mettre en communication avec quelqu'un après une demi-heure d'attente. Il serait désirable que la Compagnie de téléphone Bell donnât à la Chambre des communes, si cela était possible, un service au moins aussi bon que le plus mauvais qu'elle fournit ailleurs.

M. l'ORATEUR : Je me ferai un plaisir de signaler à la compagnie de téléphone l'inconvénient dont se plaint l'honorable député, et j'espère qu'elle y remédiera en nous donnant un meilleur service.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD —GARANTIE DES OBLIGATIONS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le projet de résolutions (page 4519) concernant l'aide à accorder à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Deuxième résolution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je remarque qu'il manque quelques mots à la fin de cette résolution, ce qui la rend très incomplète. J'ignore si ce sont les copistes de mon ministère qui ont fait cet oubli ou s'il faut l'imputer au ministère de la Justice.

Vous remarquez que la résolution dit :

Pourvu, aussi, que la dite hypothèque constitue une charge immédiatement après une première charge de $13,000 par mille (à être créée par la compagnie) sur cette partie dudit embranchement sur Prince-Albert depuis l'extrémité orientale des 100 milles aidés par les présentes jusqu'à Erwood.

M. CLARKE : N'est-il pas possible de stipuler dans ces résolutions que la Compagnie dont le gouvernement garantira les obligations paiera un taux d'intérêt plus élevé que celui auquel l'Etat emprunte l'argent? La compagnie ne pourrait pas emprunter à moins de 4 pour 100 et il ne serait pas injuste, vu la responsabilité que nous encourons, de lui demander de payer ce taux d'intérêt. En agissant ainsi, nous pourrions placer ce 1 pour 100 d'intérêt de plus à titre de fonds de remboursement et ce montant capitalisé pendant cinquante ans couvrirait notre dette. Il ne serait pas injuste de demander aux promoteurs de l'entreprise de payer l'intérêt à 4 pour 100 et nous pourrions stipuler que le montant mis au crédit du fonds d'amortissement lui serait remboursé lorsqu'elle serait en mesure de dégager le gouvernement de sa responsabilité. Je voudrais savoir si le ministre a étudié l'à-propos d'une pareille disposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député remarquera qu'il s'agit maintenant de garantir les obligations à 3 pour 100 d'intérêt que

la compagnie émettra. Si le gouvernement prenait la décision d'exiger de la compagnie un intérêt plus élevé, il mettrait cette condition non dans les présentes résolutions, mais dans le contrat hypothécaire, l'acte de garantie ou le marché qui interviendrait avec la compagnie. Nous n'atteindrions pas notre but en stipulant le paiement de l'intérêt à 4 pour 100 dans ces résolutions, car les obligations dont nous nous portons garants portent un intérêt de 3 pour 100, et nous ferions probablement vendre les obligations à prime—ce qu'il n'est pas à propos de faire—si nous suivions le conseil de l'honorable député. J'admets volontiers que, plus tard, nous serons libres de mettre, si nous le jugeons à propos, dans le contrat hypothécaire que nous entendons signer relativement à toutes les entreprises de la compagnie, une clause comportant le sens suggéré par l'honorable député; et je lui demanderai de soulever cette question, lorsque la Chambre sera saisie du bill.

M. CLARKE : Si je demande ces renseignements au ministre c'est parce que, lorsque cette question a été discutée dans les couloirs et parmi la députation, il était entendu que l'Etat se proposait de se porter garant du paiement de l'intérêt pendant un certain nombre d'années sur une certaine somme par mille. Mais je constate par l'article 5 que le gouvernement se rend responsable de paiement du capital et de l'intérêt. Ce n'est plus la même chose du tout. Il va milles de voie ferrée que le gouvernement peut emprunter l'argent à 3 pour 100 et il ne serait pas injuste de demander aux propriétaires de la voie ferrée de lui payer l'intérêt à 4 pour 100. Supposons que le gouvernement avancerait $9,000,000 pour les fins de la construction en exigeant un impôt annuel de 4 pour 1000 ; le gouvernement, empruntant lui-même à 3 pour 100, aurait chaque année $90,000 à sa disposition, et cette somme placée chaque année rapporterait au bout de 50 ans plus qu'il ne faudrait pour éteindre la dette. J'aimerais autant que le gouvernement empruntât $9,000,000 et les remit à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, aux conditions que je me suis permis d'exposer.

L'honorable M. HAGGART : J'ignore où se trouve Erwood. Mais, si j'ai bien compris, l'embranchement depuis Prince-Albert jusqu'à l'endroit où il se raccorde avec la ligne-mère a environ 180 milles de longueur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peu près.

L'honorable M. HAGGART : Sur cet embranchement, le gouvernement garantit le paiement de $13,000 par mille sur une distance de 100 milles, et le chemin qui sera hypothéqué en garantie sera construit de Prince-Albert jusqu'au point de raccordement. C'est à la construction de ces 100 milles de voie ferrée que le gouvernement veut contribuer. Erwood se trouve-t-il au bout des 100 milles ou au point de bifurcation d'avec le chemin de fer Canadian Northern ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Erwood est aujourd'hui le terminus de ce que nous appelons l'embranchement de Prince-Albert et se trouve à 180 milles de cet endroit. Il y a 80 milles de distance depuis Prince-Albert avant d'arriver au point où nos subventions commencent à s'appliquer au chemin de fer de Prince-Albert à Erwood. Sur ces 80 milles la compagnie sera libre de donner la première hypothèque jusqu'à concurrence de $13,000 par mille.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a un tracé du chemin au ministère, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il se dirige presque vrai ouest.

L'honorable M. HAGGART : Et la voie ferrée depuis Prince-Albert jusqu'au point de raccordement ? Le ministre peut-il nous dire quelles seront les pentes et les courbes à l'est et à l'ouest de la ligne projetée au plus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'elles soient de plus de une demie de 1 pour 100—pas tout à fait autant.

L'honorable M. HAGGART : Si ma mémoire est fidèle, nous avons exigé du chemin de fer Canadien du Pacifique que la déclivité entre Winnipeg et le lac Supérieur ne soit pas de plus de 2 pieds par mille dans un sens ni de 52 pieds par mille dans l'autre. Il est très important, lorsqu'il s'agit de construire une voie ferrée pour le transport à bon marché des marchandises, de mentionner et d'insérer dans le contrat signé avec le gouvernement quelles seront les pentes et les courbes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que nous ferons.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette clause à la fin de l'article deux : cette hypothèque constituera une charge immédiatement après une première charge de $13,000 par mille (à être créée par la compagnie) sur cette partie, dudit embranchement sur Prince-Albert depuis l'extrémité orientale des 100 milles aidés par les présentes. Jusqu'à Erwood ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut fournir à la compagnie un moyen de prélever l'argent qui lui servira à construire ces 80 milles—en supposant qu'il y en ait 80, ce qui est le chiffre le plus exact que je puisse citer. L'honorable député remarquera que la compagnie ne reçoit aucune subvention de l'Etat et qu'elle doit construire ces 80 milles et, pour le faire elle devra les hypothéquer jusqu'à concurrence de $13,000 par mille.

M. BORDEN (Halifax) : Y est-elle autorisée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elle y est autorisée par la loi générale. J'espère que je me fais comprendre.

M. BORDEN (Halifax) : Il faut croire que je n'ai pas saisi une partie de ce que le ministre a dit auparavant, car je ne comprends pas encore. Le gouvernement doit se porter garant pour 120 milles de voie ferrée, en chiffres ronds. Est-ce une partie de ces 720 milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et des 80 milles à l'ouest ? Non. Je puis peut-être me faire mieux comprendre de mon honorable ami (M. Borden, Halifax). Le gouvernement se préoccupe plus de la construction des 100 milles à l'est de Prince-Albert que des 80 milles suivants qui servent à prolonger la voie jusqu'à Erwood, parce qu'il y a un établissement de vieille date échelonné le long de la voie ferrée sur une distance de 90 et quelques milles. Les intéressés ont tellement insisté auprès du gouvernement pour faire construire une voie ferrée dans cette région que nous avons cru avoir raison de prendre des mesures pour faire construire promptement ces 100 milles de chemin de fer. Et nous apprenons que la compagnie se propose de construire aussi promptement que possible non seulement les 100 milles de voie ferrée dont il est question dans l'arrangement, mais les autres 80 milles nécessaires pour se rendre de Prince-Albert à Edwood—qui termineront ce qu'on appelle l'embranchement de Prince-Albert. Par consequent, nous avons laissé ces 80 milles de côté pour permettre à la compagnie de les hypothéquer jusqu'à concurrence de $13,600 par mille. Quand elle sera en état de le faire elle exécutera les travaux ; mais dans l'intervalle, sauf le droit qui lui est réservé, nous prendrons une hypothèque qui couvrira toute la voie, cette partie-là aussi bien que le reste.

L'honorable M. HAGGART : Si les colons de cette partie du pays désirent avoir un chemin de fer pourquoi le ministre ne demande-t-il pas que l'embranchement parte de la ligne-mère et s'étende à 100 milles plus loin au lieu de partir de Prince-Albert et de laisser un intervalle de 80 milles entre l'extrémité de l'embranchement et la ligne-mère ? Et, pendant que j'ai la parole, je demanderai si le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral accorde une subvention en terres ou en argent pour ces 80 milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'honorable député se rappellera que ce chemin de fer se trouve complètement dans les Territoires du Nord-Ouest et non au Manitoba. La compagnie ne reçoit aucune subvention en terres pour son chemin de fer depuis Erwood en allant à l'ouest dans la direction de Prince-Albert. Nous ne donnons pas d'autre aide que celle mentionnée dans les présentes résolutions.

L'honorable M. HAGGART : Je ne parlais pas de la voie ferrée entre Erwood et Prince-Albert mais entre Erwood et la ligne-mère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin de fer est construit jusqu'à Erwood.

L'honorable M. HAGGART : Compris. La dernière fois que cette question a été débattue, le ministre a promis de déposer sur le bureau un état indiquant quelle partie de la voie du Northern-Pacific était déjà construite, quel matériel roulant serait donné en garantie des avances mentionnées dans ce projet de résolutions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député comprend sans doute que je ne possède pas ces renseignements. Je ne puis les fournir qu'en autant qu'ils me sont communiqués. Je ne pourrai pas les obtenir aujourd'hui, mais je les aurai lorsque la Chambre sera saisie du bill.

L'honorable M. HAGGART : Cela fera très bien l'affaire. Si le ministre a ces renseignements la veille du jour où le bill sera présenté ainsi qu'une carte géographique indiquant l'emplacement du Canadian-Northern et de cet embranchement——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député parle-t-il de l'embranchement partant de la ligne-mère ?

L'honorable M. HAGGART : Oui, de la ligne-mère et de l'embranchement se rendant à Prince-Albert que le ministre se propose de subventionner. Nous voulons voir cette indication sur la carte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que je pourrais peut-être vous apporter un petit tracé.

L'honorable M. HAGGART : Cela suffira.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ignore peut-être que, à une certaine époque, on voulait faire de la section de la rivière du Cygne le tronc principal, et lorsqu'on établit cette ligne sur Erwood et qu'on en poussa la construction jusqu'à Prince-Albert, on se proposait de la prolonger jusqu'à Edmonton. Or, il y a deux ou trois ans, on modifia ce devis. On décida de choisir une route plus courte pour atteindre Edmonton. Cette ligne part de Grandview et se dirige en droiture vers Edmonton.

On adopte l'amendement.

A six heures, la Chambre suspens sa séance.

## Reprise de la Séance.

### BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE DE TELEGRAPHIE SANS FIL MARCONI.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 131) tendant à accorder la personnalité civile à la Compagnie Canadienne de télégraphie sans fil Marconi.—(M. McIsaac.)

Article 24.

M. BARKER : J'appelle l'attention du ministre des Finances et du ministre des Chemins de fer sur la rédaction de cet article, aux termes de l'article 15, la compagnie est constituée dans le but de faire l'exploitation des communications télégraphiques non seulement par le système télégraphique sans fil mais de toute autre façon, et sous l'empire de ce même article la compagnie est autorisée à acquérir et à céder par vente ou autrement le capital social, les parts et le reste, comme toute autre compagnie dont les fins sont similaires à celles de cette compagnie. Il importe tout autant se garder de créer des monopoles en faveur des lignes télégraphiques qu'en faveur de toute autre compagnie, et de là l'importance de l'article en discussion. Il est temps, à mon avis, de ne pas insérer dans les projets de loi comme celui-ci, des dispositions qui tendent à favoriser la création de ces monopoles. Cette question a surgi, il y a quelques années, au sujet des chemins de fer. Il est acquis, que, lorsque le parlement consigne dans certaines chartes des dispositions tendant à empêcher l'absorption d'une compagnie de chemin de fer par une compagnie similaire, des hommes d'affaires habiles réussissent à accaparer la direction d'une ligne rivale sans l'absorber. En acquérant la majorité des actions et en élisant un conseil de directeurs à sa dévotion, une compagnie de chemin de fer, qui désire monopoliser le trafic du pays, peut tout aussi bien s'emparer de la direction d'une ligne rivale, que si elle était réellement fusionnée. Les arguments qu'on fait valoir contre les monopoles des compagnies de chemins de fer s'appliquent avec tout autant de force aux compagnies télégraphiques. On a beau dire que le système Marconi ne s'applique qu'à la télégraphie sans fil, il n'en est pas moins vrai que l'article 15 statue que la compagnie peut faire l'exploitation soit de la télégraphie sans fil soit de tout autre système télégraphique.

M. BELCOURT : L'article 15 a été rayé du projet de loi.

M. BARKER : Alors, pourquoi donne-t-on à la Compagnie en question le pouvoir d'acquérir le capital social de tout autre compagnie qui détient une charte similaire ?

M. WADE : Une disposition similaire figure dans toutes les chartes.

M. BLAIR.

M. BARKER : L'article 276 de la loi des chemins de fer porte que nulle compagnie de chemin de fer ne pourra consacrer ses fonds à l'achat du capital social d'une autre compagnie de chemin de fer et l'article 277 frappe d'une peine grave les directeurs de toute compagnie de chemin de fer qui autorisent l'achat des actions d'une autre compagnie. Quelle différence y a-t-il entre une compagnie télégraphique et une compagnie de chemins de fer, en ce qui concerne l'utilité publique? A mon avis, il faut exiger ici en principe que nulle compagnie, motivée par le parlement fédéral dans un but d'utilité publique, ne doit être autorisée en vertu d'une disposition législative de ce genre, à acquérir la direction d'une compagnie similaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette question a été discutée à fond en séance du comité des chemins de fer et on n'y a pas trouvé matière à censure.

Après tout, il ne s'agit que d'une question de ressources financières. Si une compagnie a les ressources monétaires voulues pour accaparer le capital social d'une autre compagnie, elle peut atteindre son but indirectement, sinon directement. Toutes les méthodes législatives connues seraient impuissantes à réprimer cet accaparement. Mais après tout, y a-t-il vraiment lieu d'édicter quelque prescription prohibitive contre le fusionnement de deux ou trois compagnies télégraphiques, si elles veulent se fusionner ? Il n'y a pas de monopole ici dans l'acception large du mot, mais plutôt dans un sens très restreint. L'honorable député assimile ces compagnies télégraphiques aux compagnies de chemins de fer ; mais il existe entre elles une différence très marquée. On peut multiplier les lignes télégraphiques, mais non pas les chemins de fer. On ne saurait établir des chemins de fer et les exploiter sans faire l'appropriation d'une assez grande étendue de terrain et sans porter atteinte au public ou apporter diverses entraves à l'usage de la propriété. Or, on peut suspendre des fils télégraphiques par tout le pays, sans qu'il en résulte de graves dangers ou d'accidents. De l'avis du comité, on ne saurait faire valoir de sérieuses et légitimes objections à l'encontre de l'adoption de cette disposition législative, d'autant plus qu'elle figure presque invariablement aux projets de loi similaires.

M. BARKER : Je ferai observer au député d'Ottawa que c'est par méprise que j'ai cité l'article 15; je voulais faire allusion à l'article 12 qui autorise cette compagnie à faire l'exploitation des communications télégraphiques, au moyen du système de la télégraphie sans fil ou de tout autre système. Cette disposition embrasse toutes les exploitations télégraphiques du pays. En réponse aux observations du ministre des Chemins de fer, je dirai que le parlement a estimé qu'il était si important d'empêcher une com-

pagnie de chemin de fer de s'emparer de la direction d'une ligne rivale, par l'achat de la majorité des actions de cette dernière, qu'on a inséré dans la loi générale des chemins de fer deux articles tendant à réprimer pareille tentative, sauf lorsque la chose en certaines circonstances est ordonnée législativement. On a établi ces dispositions législatives après mûre délibération et après qu'on eût constaté toute la gravité du mal résultant pour le pays de l'acquisition et de la direction d'une ligne par la compagnie rivale contrairement aux intentions des législatures tant fédérale que provinciales. L'article 276 de la loi des chemins de fer décrète que nulle compagnie n'aura le droit de consacrer ses fonds à l'acquisition des actions d'une compagnie similaire ; et afin de parer à l'inconvénient signalé par le ministre des Chemins de fer, on a inscrit à la loi la disposition que voici :

Tout directeur d'une compagnie de chemin de fer qui, sciemment, autorise l'application des fonds de telle compagnie, en violation des articles qui précèdent le présent article, sera passible d'une amende de $1,000 par chaque infraction de ce genre.

Par conséquent, tout directeur d'une compagnie de chemin de fer qui autorise l'achat d'une action du capital-social d'une autre compagnie de chemin de fer, est passible d'une amende de $1,000. Il fallait qu'il existât de criants abus pour que le parlement inscrivît pareille prescription à la loi des chemins de fer ; et j'ajoute que lorsque des projets de loi de pareille nature viennent en délibération, peu importe qu'il s'agisse de chemins de fer, de télégraphes ou de téléphones, il faut bien se garder d'autoriser l'abus même que la loi tend à réprimer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme il y a divergence d'opinion sur cette question, libre à chacun de préférer ses propres opinions, mais tout le monde a le même droit. Je ne prétends pas, en présence de l'article de la loi des chemins de fer que l'honorable député nous a lu, qu'une compagnie de chemin de fer pourrait, à même ses propres fonds, faire l'achat d'actions d'une autre compagnie ; mais voici ce que j'affirme : c'est que certains capitalistes, porteurs d'un grand nombre d'actions, pourraient, s'ils le jugeaient avantageux pour eux, se saisir de la direction d'une ou de plusieurs compagnies télégraphiques, en achetant, à même leurs propres fonds, les actions de ces compagnies, en coopération avec celle à laquelle nous accordons la personnalité civile. Ce n'est qu'un degré de plus à franchir. Toutes les lois que nous pourrions établir ici seraient impuissantes à empêcher cela. Si les capitalistes estiment qu'il y va de leur intérêt, ils atteindront leur but, en dépit de toutes les mesures législatives que nous pourrions établir. Il est vrai que la loi des chemins de fer renferme une prescription dans le sens indiqué par l'honorable député ; mais il n'est pas moins vrai que dans tous les projets de loi présentés ici, et tendant à constituer en corporation les compagnies de chemins de fer, figure une disposition autorisant l'acquisition d'autres lignes.

M. BARKER : Il faut qu'elles soient désignées. Le ministre tient invariablement à ce que le nom de la compagnie avec laquelle il s'agit de se fusionner, soit désigné au bill afin que le comité juge s'il est utile que le fusionnement se fasse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, mais il n'est pas moins vrai que la loi générale punit de l'amende l'infraction. Invariablement, lorsqu'on peut désigner la compagnie qu'on désire acheter, l'achat est autorisé. Après tout, il n'y a qu'une ou deux grandes institutions auxquelles on refuserait l'autorisation de fusionner leurs intérêts. On estime qu'il est d'intérêt général que les grandes compagnies achètent les lignes moins importantes parce qu'elles peuvent en faire une exploitation plus avantageuse et s'acquitter de tous les services qui concourent à assurer la circulation et les transports, d'une façon plus satisfaisante pour le public. Quant à la compagnie de télégraphie sans fil en question, le comité a compris que M. Marconi pourrait juger utile d'opérer des raccordements avec les lignes télégraphiques, afin d'assurer un meilleur service. Il est facile de concevoir qu'on pourrait créer des entraves à l'exploitation de la compagnie, à moins qu'elle ne soit autorisée à obtenir la direction de quelques autres lignes, qu'elle pourrait raccorder avec ses câbles maritimes, et il serait peu sage de notre part de statuer ici qu'elle doit se borner à la seule exploitation de la télégraphie sans fil.

Il est possible que, dans le cours ordinaire des choses, la compagnie ait besoin de faire l'exploitation des lignes télégraphiques ordinaires. On ne saurait guère limiter l'étendue de ces opérations. Mais il n'est guère probable qu'elle veuille acheter toutes les lignes télégraphiques du Canada. Si elle ne réussissait pas à donner au public un service convenable, n'est-il pas vrai qu'avant longtemps d'autres compagnies télégraphiques s'établiraient afin de lui faire concurrence ? A mon avis, on s'exagère les inconvénients qui peuvent résulter d'une mesure législative comme celle-ci. Je n'hésiterais nullement à m'opposer de toutes mes forces au fusionnement des grandes compagnies, qui se ferait au détriment de l'intérêt public ; mais je ne m'explique pas qu'on cherche à créer des obstacles à l'adoption d'une mesure d'où il ne saurait résulter de mal.

M. SPROULE : Si nous autorisons ce fusionnement, il importe de parer ici à des inconvénients d'occurence quotidienne comme ceux qui naissent de l'exploitaton des deux compagnies télégraphiques fusionnées

il y a quelques années : la Compagnie télégraphique du Dominion et celle de Montréal.

La Compagnie Dominion a été fondée pour procurer au public les avantages qui résultent de la concurrence. Elle réussit pendant longtemps; mais, à la suite de difficultés financières, la Compagnie Montréal s'en empara et qu'est-il arrivé ? Une seule compagnie a maintenant la haute main sur les lignes télégraphiques et conduit les affaires des deux. Pourtant lorsque vous désirez transmettre une dépêche à un certain endroit et lorsque vous vous présentez au bureau de la Compagnie Montréal, on ne manque pas de vous dire que le bureau de réception est un bureau de la Compagnie Dominion. De sorte que, bien qu'une seule compagnie ait la direction des deux bureaux, il vous faut payer double prix parce qu'on vous dit que la dépêche doit passer sur le réseau des deux compagnies. Sans la fusion de ces compagnies, toutes deux auraient certainement eu des bureaux aux divers endroits ce qui vous aurait évité ce surcroît de dépenses. Il me semble que la loi devrait contenir quelque disposition pour empêcher une pareille pratique. C'est l'un des inconvénients qui découlent de la fusion des compagnies.

M. WADE : Lorsque le présent bill a été soumis au comité des chemins de fer, il a été étudié avec soin, principalement cet article et sa portée sur les autres parties du bill. A la demande de quelques membres du comité, on a biffé certains mots du présent article auquel on a laissé la même teneur que les articles que renferment d'ordinaire les bills de cette catégorie. A la dernière session, un bill concernant la Compagnie de télégraphe du Canadian-Northern fut soumis à la Chambre. Plusieurs membres de la députation le combattirent avec acharnement et le comité des chemins de fer le déféra à un sous-comité qui l'étudia, le discuta et finalement en fit rapport à la Chambre. Ce bill renfermait exactement le même article que le présent projet de loi. Je crois que la Chambre a pour principe de ne pas toucher à un bill dont le comité des chemins de fer lui a fait rapport, à moins d'avoir une bonne raison d'agir autrement. Puisque nous avons accordé le même privilège à d'autres compagnies, je ne vois pas qu'il y ait lieu de ne pas l'accorder à celle-ci. Je n'appréhende aucune des difficultés dont parle le représentant d'Hamilton et je conviens avec le ministre des Chemins de fer qu'il est absolument impossible d'empêcher la fusion de ces compagnies. Je crois que nous ferions bien d'adopter un article-type à ce sujet et de l'appliquer à chaque compagnie.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis guère de l'avis du ministre qui dit qu'il y a lieu de conserver cet article parce qu'il est impossible d'empêcher qu'une compagnie ait la haute main sur une autre. A vrai dire vous ne pouvez pas empêcher les gens d'être actionnaires de diverses compagnies et d'exercer leur empire sur elles; pourtant, si la loi est impuissante à réprimer cette pratique, ce n'est pas une raison d'autoriser explicitement une pratique encore plus dangereuse. Un directeur d'une compagnie acquiert la majorité des actions d'une autre compagnie; mais, cela est bien différent du cas où la compagnie dont il est l'un des directeurs acquient ces actions, et la meilleure réponse à l'argument invoqué par le ministre se trouve dans l'article général dont il parle. A quoi sert cet article de la loi, si son raisonnement est bien fondé ? S'il a raison, il y a lieu de biffer l'article d'un autre projet de loi que nous délibérions lorsque la séance a été suspendue et qui a pour objet d'empêcher le Canadian-Northern de se fusionner avec le Pacifique Canadien; mais je ne puis concevoir qu'il invoquerait cet argument pour faire retrancher cet article. Je crois que le point soulevé par le député d'Hamilton est très important et que le comité devrait réfléchir avant d'adopter cet article du bill.

L'article est adopté.

M. BARKER : Je propose que l'article 24 soit biffé.

L'amendement est rejeté : Pour, 21 ; contre, 38.

M. R. L. BORDEN : Je désire appeler l'attention du ministre sur l'article 22. Il semble permettre à la compagnie de pénétrer sur les terrains et d'en prendre possession sans payer une indemnité préalable. Est-il opportun de conférer ces privilèges spéciaux d'expropriation ? Ne serait-il pas préférable dans tous ces cas-là de recourir aux dispositions de la loi générale concernant les expropriations ?

Cette loi est au nombre de nos statuts, ou du moins elle y était. Je sais qu'elle a été grandement modifiée lors de la création de la cour de l'Echiquier, mais elle doit subsister, assurément. Pourquoi serait-il nécessaire de conférer à ces compagnies ces privilèges spéciaux ? Le ministre dira-t-il que cet article sauvegarde suffisamment les droits des propriétaires fonciers ? Sans donner aucune garantie, la compagnie peut prendre possession d'un terrain et faire décider plus tard la question de l'indemnité. Ce n'est guère rendre justice aux propriétaires fonciers. Le principe général qui régit les expropriations veut que le montant de l'indemnité soit fixé et l'argent déposé en cour avant que la compagnie qui requiert l'expropriation d'un terrain puisse en prendre possession. Les termes de cet article sont très larges et bien que je n'aie pas eu l'occasion de le lire très attentivement, je suis porté à croire qu'il permet à la compagnie de prendre possession des terrains et de payer ensuite et, en cas de désaccord, elle ne serait pas tenue de payer avant qu'un arbitrage ait eu lieu pour fixer le chiffre de l'indemnité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les deux paragraphes de l'article 22, tels qu'ils se lisent actuellement, confèrent les mêmes privilèges que les lois ordinaires sur le même sujet. Je conviens avec l'honorable député (M. R. L. Borden), qu'ils pourraient être grandement améliorés, non seulement dans le sens qu'il indique, mais à plusieurs autres égards. Mais telle a été la coutume suivie par nos législateurs. Deux ou trois questions ont été soulevées devant le comité, et en voici une qu'il serait bon d'étudier et de régler au moyen d'une loi générale. Sans en être certain, je crois que la loi concernant les entreprises publiques contient la même disposition. Je sais qu'on a fait lecture de cet article dans d'autres lois.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que, dans l'intérêt public comme dans celui de la compagnie, il vaudrait beaucoup mieux avoir une loi soigneusement élaborée concernant les expropriations. Lorsqu'une compagnie demanderait au parlement le privilège d'exproprier des terrains, on pourrait la renvoyer à la loi générale. Il n'est pas avantageux pour les compagnies de leur conférer des privilèges par des dispositions qui ne sont pas soigneusement rédigées comme celles-ci. Elles sont une source de procès ; parfois elles sont contraires à l'intérêt public et causent un mécontentement général. Quant à moi, j'ignore pourquoi on n'a pas recours à la loi des chemins de fer ou à la loi concernant les expropriations que renferment nos statuts où se trouvent des dispositions rédigées avec plus de soin que n'en renferme l'article 22.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable sir Wm Mulock) : J'ignore si la loi générale peut régler la procédure à suivre sous l'empire de l'article 22, mais, selon moi, la Chambre ne devrait pas adopter cet article 22. Il dispose que——

La compagnie peut pénétrer sur les terres de Sa Majesté ou de toute personne ou corporation quelconque——

M. R. L. BORDEN : Les mots " de Sa Majesté " sont biffés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais le reste ne l'est pas. Ainsi, l'article 22 statue :

La compagnie peut pénétrer sur les terres de Sa Majesté ou de toute personne ou corporation quelconque, arpenter ces terres et en désigner et marquer les parties qu'elle trouvera nécessaires et convenables pour la construction et l'érection des ouvrages de la nouvelle compagnie ou de ses lignes ou réseau de télégraphe, en prendre possession et s'en servir dans ce but.

Et elle peut ériger des ouvrages et abattre les arbres sur le terrain. Pourtant, je ne vois aucune disposition exigeant qu'elle donne des garanties pour le dommage qu'elle causerait ni qu'elle offre au préalable une indemnité, ni aucune des garanties dont on entoure ordinairement les propriétaires fonciers dans les cas d'expropriations. En vertu de la loi des chemins de fer, le tribunal peut rendre une ordonnance autorisant la prise de possession avant le paiement de l'indemnité, mais seulement après que la compagnie a donné des garanties. Je ne vois rien de tel dans le présent bill. Pour ma part, je ne peux pas approuver des dispositions comme celles de l'article 22. La compagnie sera solvable ou insolvable; je la considère d'une manière abstraite. Mais je ne crois pas que nous devions approuver le principe qu'une personne ou une corporation puisse s'emparer de la propriété d'autrui sans l'indemniser préalablement. Qui protègera les droits des particuliers, si ce n'est le parlement ?

Une VOIX : Neuf heures.

M. CLARKE : Avant de lever la séance, M. le président, n'est-il pas opportun de renvoyer le présent bill devant le comité pour qu'il le délibère de nouveau ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Ch. Fitzpatrick) : Cela n'est pas nécessaire. Nous pouvons faire tomber la compagnie sous le coup de certaines dispositions de la loi générale concernant les expropriations.

## EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière.—(M. German.)

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun.—(M. Harty.)

Bill (n° 195) pour faire droit à James Reid Steele.—(M. McCreary.)

Bill (n° 196) pour faire droit à William Allen.—(M. McCreary.)

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.—(M. Dyment.)

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie dite The Ontario and Quebec Power Company.—(M. Belcourt.)

## CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN—GARANTIE DES VALEURS.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le projet de résolutions (page 4519) concernant l'aide à accorder à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

L'honorable M. HAGGART : A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je posais certaines questions au sujet de ce chemin. A quelle distance au nord de la ligne-mère du Canadian-Northern se trouve Erwood ?

M. DAVIS : J'ai en mains une carte géographique que je me ferai un plaisir de montrer à l'honorable député (l'honorable M. Haggart) et qui contient tous ces renseignements.

L'honorable M. HAGGART : Maintenant que ce point est éclairci, Erwood se trouve sur l'ancien chemin de fer de la Baie d'Hudson, 320 milles de l'endroit où cette voie ferrée se raccorde au Canadian-Northern. Alors, ce n'est pas pour ainsi dire un embranchement du Canadian-Northern ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On l'appelle l'embranchement de Prince-Albert.

L'honorable M. HAGGART : C'est le prolongement de l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson.

Un embranchement du chemin de fer de la baie d'Hudson existait dans la direction de l'ouest pour atteindre Edwood. Cette compagnie reçut une subvention en terre, de la part du gouvernement provincial. Après avoir lu les résolutions et entendu les remarques du ministre des Chemins de fer et Canaux, j'avais cru comprendre que cet embranchement de Prince-Albert était situé à 180 miles de la voie principale à laquelle il devait se raccorder. Mais il ne se raccorde pas du tout avec le Canadian Northern, il se raccorde avec l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson qui croise la voie principale du Canadian Northern à 320 milles d'Erwood. Le député de la Saskatchewan (M. Davis), auprès de qui je me suis informé, m'a dit qu'Erwood était situé à 320 milles de distance le long du parcours du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le tracé original du Canadian-Northern se dirige vers l'ouest en partant d'Erwood et une fois terminé ce chemin de fer atteindra Prince-Albert. Comme je l'ai fait remarquer à l'honorable député, cela constituait une partie du tracé original de la voie principale. Mais après avoir examiné de nouveau le terrain, la compagnie commença à construire sa voie dans le district de Gilbert-Plains pour se rendre jusqu'à Grand-view, et elle se propose maintenant d'en faire sa voie principale pour se rendre à Edmonton. Cependant, ce chemin s'appelle l'embranchement de Prince-Albert, il forme partie du réseau du Canadian-Northern, et une fois construit à partir de Prince-Albert, il se trouve sous le contrôle de cette compagnie à partir de Prince-Albert en traversant le district de la rivière du Cygne, pour atteindre la voie principale.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque l'on a commencé la construction du Canadian-Northern on avait l'intention d'utiliser cette partie du chemin de fer de la baie d'Hudsont qui finit par prendre une direction ouest pour atteindre Erwood.

La ligne actuelle, pour laquelle l'honorable ministre demande une subvention, n'est pas nouvelle. La distance de Gilbert-Plains à Edmonton, où elle croise le chemin de fer de la baie d'Hudson, est de 320 milles, et de Prince-Albert il y a 420 milles. J'avais cru comprendre des résolutions que cet embranchement du Canadian-Northern devait servir à relier Prince-Albert avec la voie principale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle que soit la distance, cet embranchement vous conduit à Erwood.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que cela nous amenait à la ligne de chemin de fer à laquelle l'honorable ministre a l'intention d'accorder une subvention. Au lieu de cela un prolongement du chemin de fer de la baie d'Hudson qui s'étend d'Erwood à Prince-Albert que nous sommes en frais de subventionner, et ce n'est pas du tout un embranchement du Canadian-Northern, car si c'en était un, il se dirigerait en ligne droite vers ce chemin de fer et l'atteindrait à une distance de 180 milles. Au lieu de cela, il se raccorde avec le Canadian-Northern seulement qu'au bout de 420 milles ; c'est pour cette raison que je dis que nous sommes induits en erreur par le projet de résolutions. Quand le ministre a soumis ce projet, pourquoi n'a-t-il pas produit en même temps une carte indiquant le tracé du chemin qu'il se propose de subventionner, afin que nous puissions le comprendre ? Tous les membres de cette Chambre ont certainement compris comme moi que cet embranchement de Prince-Albert constituait un embranchement du Canadian-Northern.

M. SCOTT : Et c'en est un.

L'honorable M. HAGGART : C'est un embranchement du Canadian Northern, et c'est un prolongement de l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. SCOTT : Il se raccorde avec le Canadian-Northern.

L'honorable M. HAGGART : A Erwood.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le Canadian-Northern sur tout le parcours.

L'honorable M. HAGGART : Et pour atteindre ce chemin de fer il s'en éloigne de 320 milles.

M. DAVIS : Je vais expliquer toute l'affaire. Le tracé original du Canadian-Northern " suivait ce chemin de colonisation qui était censé devoir se rendre jusqu'à la Saskatchewan, et qui avait reçu une subvention en terres de l'ancien gouvernement et une garantie de ses débentures par le gouvernement provincial, le tout portant le nom de chemin de fer de la baie d'Hudson. Après avoir travaillé sur ce chemin durant plusieurs années, le Canadian-Northern obtint une charte lui permettant de construire un embranchement à partir de ce chemin de fer de la baie d'Hudson pour se diriger vers Prince-Albert et de fait atteindre le littoral du Pacifique. La compagnie, bien qu'elle ne le dise pas, a construit ce chemin jusqu'à Erwood, mais il y a environ deux ans passés, après un nouvel examen du terrain,

elle crut trouver un tracé plus facile et plus direct en construisant un embranchement un peu plus loin que Dauphin, à Gilbert-Plain, et en suivant de ce dernier endroit une ligne aussi droite que possible jusqu'à Edmonton. Comme il avait été question de construire ce chemin de fer à travers la vallée de la rivière Carotte, les colons ont envahi ce district en si grand nombre qu'il n'y reste pour ainsi dire plus un homestead de quelque valeur à prendre. Le chemin de fer a vendu toutes ses terres. Le trafic est devenu impossible, et il faut permettre à cette population d'expédier ses produits. Quelques-uns de ces cultivateurs m'ont dit l'hiver dernier qu'ils avaient encore sur les bras du grain récolté il y a trois ans passés qu'ils n'ont pu expédier, et qu'ils ont absolument besoin de ce chemin. C'est sans doute pour cette raison que le gouvernement veut aider ces gens à construire ce chemin de fer, car s'il ne se construit pas, ces colons vont abandonner la région.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député voudrait-il me dire jusqu'où s'étend la voie du Canadian-Northern ?

M. DAVIS : Cette partie du chemin qui est le chemin de fer de la baie d'Hudson est construite, et il y aussi une partie de la voie au nord-ouest de la province plus loin qu'Erwood, qui est construite.

L'honorable M. HAGGART : Quelle distance y a-t-il d'Erwood à Gilbert-Plains, 320 milles ?

M. DAVIS : Je ne connais pas exactement la distance, mais je sais que c'est très long.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, j'avais raison. Le tracé projeté du Canadian-Northern s'étendra de Gilbert-Plains à Edmonton.

C'est un embranchement entre Prince-Albert et Erwood. On nous a fait croire qu'un embranchement de la ligne projetée d'Edmonton que nous subventionnons se rendrait à Prince-Albert, mais au lieu de cela on prolongera l'ancienne voie abandonnée du chemin de fer de la baie d'Hudson ou du " Canadian-Northern " comme on l'a appelé dans la suite et qui se dirige maintenant vers Prince-Albert.

M. SCOTT : Cela est assez juste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait peut-être qu'une loi du parlement fédéral a déclaré que toutes ces voies ferrées faisaient partie du réseau du Canadian-Northern. La voie ferrée qu'il appelle l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson est une partie du Canadian-Northern.

L'honorable M. HAGGART : Je le comprends très bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et elle était destinée à servir de ligne-mère.

L'honorable M. HAGGART : Il n'est plus question de s'en servir comme de ligne-mère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après avoir examiné la question de se rendre à Edmonton par la voie la plus courte la compagnie a commencé à construire la ligne principale, dans les environs de " Gilbert-Plains ", et le chemin est maintenant construit jusqu'à Grandview.

M. COCHRANE : Le comité sait-il que cette voie ferrée a reçu des subventions en terres du gouvernement territorial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune subvention en terre n'a été accordée au chemin de fer dont nous nous occupons.

M. DAVIS : Il n'y a aucune subvention en terre.

M. COCHRANE : Pas même en faveur de la première voie de la baie d'Hudson ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette voie ferrée ne fait pas partie du premier chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous avons étudié la question des subventions en terre et je suis en mesure de déclarer qu'il n'y en a pas pour cette partie de la voie que nous subventionnons, ni pour aucune partie du chemin de fer au delà d'Erwood.

L'honorable M. HAGGART : Ni pour celui qui traverse Erwood ?

M. DAVIS : Non.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement fédéral ou celui du Manitoba n'a-t-il pas accordé une subvention ?

M. DAVIS : Dans les limites du Manitoba, ce gouvernement a accordé une subvention en terre et le gouvernement du Manitoba a aussi garanti le paiement des obligations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est le gouvernement du Canada.

L'honorable M. HAGGART : A quelle distance Erwood se trouve-t-il de la frontière du Manitoba ?

M. DAVIS : A 25 ou 30 milles de distance.

L'honorable M. HAGGART : Alors il n'y a que 25 ou 30 milles de la voie ferrée se rendant à Erwood que le gouvernement provincial n'a pas subventionnée et auquel le gouvernement fédéral n'a pas accordé une subvention en terres ? Si je me plains, c'est parce que la résolution parle de cet embranchement comme d'un tronçon de chemin de fer que nous sommes censés subventionner.

M. SCOTT : Ce que nous faisons. C'est un long embranchement.

L'honorable M. HAGGART : Le chemin de fer de la baie d'Hudson est construit jus-

qu'à la frontière du Manitoba. Il se prolonge jusqu'à Erwood, à 25 ou 30 milles au delà de la frontière, parcourant en tout 320 milles. On projetait de prolonger le Canadian-Northern en continuant cette voie ferrée jusqu'à Edmonton. Le chemin de fer de la baie d'Hudson a été complètement laissé de côté et la résolution a pour objet de donner tant par mille à un chemin partant de Gilbert-Plains et continuant plus loin.

M. SCOTT : Et de prolonger le chemin depuis Erwood à Prince-Albert.

L'honorable M. HAGGART : De Gilbert-Plains à Edmonton, et de plus de construire un embranchement jusqu'à Prince-Albert. Mais nous constatons qu'il s'agit de prolonger l'ancien chemin de fer Canadian-Northern jusqu'à Prince-Albert. Nous supposions que c'était même un embranchement de cette nouvelle voie ferrée se rendant à Prince-Albert que le ministre voulait subventionner. Non seulement il subventionne la ligne-mère, mais pour permettre de la construire dans cette contrée jusqu'à Edmonton, il subventionne aussi jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, un chemin qui doit raccorder à cet embranchement abandonné qu'on se proposait de construire vers le Pacifique, afin de venir en aide au prolongement de cette voie ferrée jusqu'à Prince-Albert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député ne se met pas dans la tête que c'est un chemin de fer abandonné. Ce n'est pas un chemin de fer abandonné ; c'est un chemin en activité.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas dit que c'était un chemin de fer abandonné. J'ai dit qu'on ne l'utilisait plus comme ligne principale du chemin de fer. L'honorable ministre a dit qu'ils avaient abandonné cette portion ; qu'ils avaient eu l'intention de la construire comme partie du chemin de fer Canadien du Nord, qu'ils avaient renoncé à leur dessein et commencé la construction d'un nouveau chemin de Gilbert-Plains à Edmonton. De sorte qu'au lieu d'être un embranchement du chemin que nous nous proposons de subventionner maintenant, ou un embranchement de la ligne principale du chemin, c'est un prolongement du chemin abandonné de la baie d'Hudson. Quelque raison qu'on ait pour justifier la dépense de $13,000 par mille sur la ligne principale, on n'en a aucune pour justifier le prolongement de ce qui devait être la ligne principale et a été ensuite abandonnée jusqu'à Prince-Albert. C'est là mon raisonnement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle différence cela fait-il pour la partie du pays qui doit être traversée par cet embranchement de cent milles, que ce soit un prolongement ou un embranchement de la ligne principale, ou qu'on ait eu l'intention d'en faire la ligne principale même ? Dans l'un et l'autre cas le pays se trouvera doté de moyens de communication, et il importe peu que ce soit la ligne principale ou un embranchement de la ligne principale. S'il est louable de bâtir un chemin de fer là, l'honorable député prétendra-t-il qu'il ne faudra pas le construire parce que ce n'est pas une partie de la ligne principale ?

L'honorable M. HAGGART : Nous accordons une subvention anormale à ce chemin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Aucune subvention du tout.

L'honorable M. HAGGART : C'est virtuellement une subvention que nous accordons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas du tout.

L'honorable M. HAGGART : Appelez-le ce que vous voudrez, mais c'est réellement une subvention pour le chemin. Vous leur faites un octroi de deniers de tant par mille payable en cinquante ans, et vous payez trois pour cent à la compagnie, une fois le chemin construit. Appelez-le ce que vous voudrez ; moi je dis que c'est une subvention au chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie s'engage à payer trois pour 100.

L'honorable M. HAGGART : Vous garantissez les obligations au taux de trois pour 100 au montant de $13,000 par mille, et vous promettez de payer une subvention, dont le montant total devra être payé à l'expiration de cinquante ans. Vous vous rendez responsable. Vous garantissez la somme de $13,000 par mille, et vous....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains que l'honorable député ne confonde les choses.

L'honorable M. HAGGART : Je vais lire la résolution. Vous offrez la garantie du pays au montant de $13,000 par mille, ou trois pour 100 d'intérêt sur cette somme, et vous promettez de payer le capital à l'expiration de cinquante ans. Si la compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations, le gouvernement du Canada s'engage à payer le montant. C'est là une innovation dans le mode de subventionnement de ces entreprises.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Une bonne et sage innovation.

L'honorable M. HAGGART : Je pensais que le ministre l'avait justifiée en disant que c'était là la ligne principale entre l'est et la côte du Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais rien dit dans ce sens.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement se propose-t-il d'appliquer ce principe à tous les embranchements du Manito-

ba et les Territoires du Nord-Ouest, au lieu d'accorder des suventions en argent de $3,200 et de $6,400 par mille, suivant le cas? Dans la circonstance présente vous accordez cette garantie à un chemin de fer qui doit desservir Prince-Albert, et Prince-Albert est déjà desservi par un chemin de fer, et le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est engagé à s'y rendre avec un troisième chemin de fer d'ici à trois ans.

M. DAVIS : Voilà vingt ans que cette compagnie s'est engagée à y arriver dans cet espace de temps.

L'honorable M. HAGGART : Le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait l'acquisition de ce chemin il y a deux ans seulement ; et depuis lors, les rails ont été posés sur un parcours de trente-deux milles, trente autres milles ont été nivelés, et la compagnie a promis de bâtir trente autres milles.

M. DAVIS : Elle a renoncé à son autre bill avant de vouloir rien entreprendre sur le chemin.

L'honorable M. HAGGART : Elle y a renoncé, parce que vous vouliez imposer comme condition qu'elle bâtirait l'autre ligne en même temps que le chemin pour lequel elle demandait une charte. Vous subventionnez un embranchement destiné à desservir une ville qui a déjà un chemin de fer et que le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi promis d'atteindre.

M. DAVIS : Le chemin que le chemin de fer Canadien du Pacifique se proposait de construire est à quatre-vingt-dix milles au moins de cet autre chemin.

L'honorable M. HAGGART : Ne se rend-il pas à Prince-Albert ?

M. DAVIS : Cela n'a rien à y voir. Combien y a-t-il de chemins de fer qui desservent Montréal ?

L'honorable M. HAGGART : Vous avez déjà un chemin de terminé pour Prince-Albert ; vous en avez un autre qu'on s'est engagé à terminer en 1896, et vous êtes à subventionner (le directeur général des Postes ne veut pas du terme " subventionné " mais je pense que c'est le mot propre), vous êtes à subventionner un troisième chemin de fer au montant de $13,000 par mille.

M. DAVIS : Les colons de ce district seront très édifiés à la lecture du discours de l'honorable député (l'honorable M. Haggart) qui leur fera connaître son intense désir de les soulager. Nous avons un chemin de fer desservant Prince-Albert établi lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, moyennant la concession d'une certaine étendue de leurs terres, et sans contrôle du gouvernement. Que l'honorable député me permette de lui dire que la population paie 29 cents par cent livres pour le transport de leur blé à Fort-William, tandis que la même compagnie ne demande des habitants d'Edmonton que 30 cents par cent livres, bien que la distance soit de 600 milles plus grande. Le chemin qui a un tarif aussi élevé ne peut être d'un grand avantage pour la population. Comme l'ancien ministre (l'honorable M. Haggart) semble très bien disposé à l'égard du chemin de fer Canadien du Pacifique, je lui dirai qu'il demande 26 cents pour transporter le blé de Calgary à Fort-William, tandis qu'il fait payer 29 cents aux habitants de Prince-Albert, qui sont de 300 milles plus rapprochés de Fort-William. Je ne comprends rien à ce jeu des taux de transport pour de longues ou de courtes distances. Le chemin de fer Manitoba et North-Western a été pendant vingt ans à se prolonger dans la direction de Prince-Albert, et pendant dix ans pas une pelletée de terre n'y fut déposée, jusqu'à ce que, l'année dernière, le chemin de fer Canadien du Pacifique ait été forcé de s'engager à exécuter le travail.

L'honorable M. HAGGART : Depuis combien de temps le Canadien du Pacifique est-il en possession de ce chemin de fer ?

M. DAVIS : Il l'a eu assez longtemps pour être en retard de soixante milles dans sa construction. Lorsque le Canadien du Pacifique fit l'acquisition de la charte pour la construction de ce chemin, il était tenu d'en construire vingt milles par année ; il l'a eu pendant trois ans sans rien faire, jusqu'à ce qu'ayant un prolongement du délai, le comité insista pour qu'il en construisit une partie. Nous n'avons aucune garantie qu'on y placera une seule pelletée de terre d'ici à quatre ans ; et la meilleure preuve qu'on ne le fera pas, c'est que l'autre jour, lorsque nous fîmes la proposition qu'ils eussent à bâtir autant du chemin du côté de Prince-Albert que du côté d'Edmonton, ils aimèrent mieux retirer leur bill plutôt que d'y consentir. Maintenant, pour en venir au chemin de fer Canadien du Nord d'Erwood à Prince-Albert (appelez-le embranchement ou ligne principale, à votre goût) même en supposant que le chemin du Canadien du Pacifique fût construit, ce chemin d'Erwood en est éloigné de cent milles en un endroit, et soixante milles plus loin, sur le prolongement projeté, il en est éloigné de quatre-vingt-dix milles, et naturellement, comme les deux se dirigent sur Prince-Albert, ils se rencontrent là. Les deux chemins sont nécessaires à ce district. Sur une distance de cent milles à l'est de Prince-Albert, le long de ce chemin, la population est dense, et des deux côtés du chemin de fer, sur une profondeur de dix milles, il n'y a pas un homestead de quelque valeur qui soit disponible. Tout est occupé. L'ancien ministre des Chemins de fer voudrait-il que la population abandonnât cette terre fertile par suite de l'absence de débouchés pour ses produits ? On parle de politique étroite ; en voilà une qui mérite ce nom. Si ces gens n'ont pas de chemin de fer, il va leur falloir abandonner leurs terres et se transporter à

quelque endroit où il y en a un à portée. Si le Canadien du Pacifique construit un chemin de fer là, il desservira une partie du pays ; mais le chemin que nous avons déjà dessert une autre partie du pays éloignée de centaines de milles. Le chemin que le gouvernement se propose aujourd'hui d'aider au moyen d'une garantie de ses obligations, va desservir une tout autre partie du pays encore. Les colons ont été établis dans ces endroits depuis nombre d'années, et ils m'informèrent, lorsque je les convoquai en assemblée, cette année, qu'ils avaient du grain en grange depuis trois ans, et que si MM. Mackenzie et Mann n'étaient pas venus par là et n'en avaient pas acheté une partie, il leur aurait fallu quitter le pays. Si on ne leur construit pas ce chemin, ils ne resteront pas dans cette partie du pays ; il leur faudra s'en aller, quoiqu'il soit bien connu que cette vallée de la rivière à la Carotte est la plus belle et la plus fertile de toute la région.

M. PUTTEE : L'honorable député a-t-il dit que tous les terrains sur une profondeur de dix milles de chaque côté du chemin de fer étaient pris ?

M. DAVIS : C'est-à-dire les terrains exploitables.

M. PUTTEE : L'honorable député ne pense-t-il pas qu'il y a là une garantie suffisante pour la construction du chemin de fer sans demander davantage ?

M. DAVIS : Si vous pouvez les engager à le faire. La compagnie ne pourrait emprunter d'argent sur cette garantie ; mais elle est suffisante pour justifier le gouvernement de répondre des obligations ; car il est évident que l'Etat ne sera jamais appelé à payer un seul sou d'intérêt. Les colons se trouveront secourus, et le pays n'aura rien à payer.

M. CLARKE : Je me sens très bien disposé à l'égard de l'Ouest du Canada, je pense qu'il est d'absolue nécessité d'assurer un surcroît de moyens de communication. Mais je désire déclarer au ministre des Chemins de fer et Canaux, avec tout le respect possible, que je n'ai encore pu réussir, probablement par manque d'intelligence, à me faire entrer ce projet dans la tête. L'autre jour, lorsqu'il fut discuté en comité, il nous fallut insister pour que les estimations des ingénieurs de chemins de fer nous fussent soumises. Il me semble que le ministre avait aussi promis de produire une carte indiquant le tracé du chemin projeté.

Nous avons ce que nous pouvons appeler une carte, mais ce n'est pas là la carte qu'il faut au comité afin de lui permettre de se rendre compte de ce que peut être ce projet. Je ne m'oppose pas du tout à cette résolution. Je crois que la compagnie qui doit recevoir cette garantie mérite les éloges et l'appui de la population du Canada, et qu'on devra l'aider dans toute la mesure du possible dans les efforts qu'elle fait pour nous doter d'une ligne transcontinentale. Mais je suis d'avis que la proposition ne nous a pas été soumise d'une façon pratique, et si la discussion s'est prolongée outre mesure ce n'est pas parce qu'on cherchait à créer des obstacles au comité, mais bien parce que nous avons dû jusqu'ici marcher à tâtons pour nous guider en tout cela. Nous devrons rendre compte de cette mesure à nos électeurs, et, comme l'un des membres du comité je dois dire qu'il ne m'a pas été possible, d'après la discussion qui a eu lieu, de me renseigner suffisamment sur tout cela pour me permettre de voter en connaissance de cause. Je dois protester contre ces façons par trop rudimentaires de nous présenter un projet d'une semblable importance. Ce n'est guère là se montrer juste vis-à-vis du comité, ou de ceux qui sont appelés à voter sur ce sujet important.

M. SCOTT : Je ne sais si je réussirai, mais je vais essayer de faire comprendre la chose à l'honorable député. Le chemin de fer du Nord commence à Port Arthur, qui est le terminus de l'est, et se dirige vers Winnipeg, puis de là vers Portage la Prairie, et enfin vers le Nord-Ouest. Peut-être l'honorable député de Marquette pourra-t-il nous dire exactement quelle est la distance entre Portage la Prairie et le point de bifurcation du chemin.

M. ROCHE : Trente-cinq milles.

M. SCOTT : A cet endroit, la voie se divise. L'un des embranchements se dirige vers Erwood, en traversant la pointe nord-ouest de la province du Manitoba, soit un parcours d'environ 200 milles. L'autre embranchement va à Grandview. La proposition soumise à la Chambre comporte une subvention à ces deux embranchements—celui d'Erwood à Prince-Albert.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas à Prince-Albert, mais à partir de ce point sur un distance de 100 milles dans la direction de l'est.

M. CLARKE : L'honorable député ne me paraît pas très bien renseigné.

M. SCOTT : Je crois que ce qu'il y a de plus simple, c'est de dire que la ligne d'Erwood sera prolongée jusqu'à Prince-Albert. La proposition soumise au gouvernement est pour aider la compagnie à prolonger l'embranchement nord jusqu'à Prince-Albert, et l'embranchement sud, appelé la ligne-mère, jusqu'à Edmonton.

M. ROCHE : Je crois que si le comité a été induit en erreur, c'est bien parce que les termes de la résolution n'étaient pas assez clairs. Ainsi que le ministre l'a déjà expliqué, on a eu d'abord l'intention de faire de cet embranchement d'Erwood la ligne-mère ou voie principale. Mais la compagnie a préféré, pour ligne-mère, la ligne de Gilbert-

Plains, parce que c'était là la voie la plus courte, et ils ont fait de la ligne d'Erwood un embranchement vers Prince-Albert. Je désirerais demander au ministre à combien il estime le coût de construction de cette ligne, à partir d'Erwood.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $18,800 par mille.

M. ROCHE : Je crois que c'est un état estimatif fort élevé.

M. DAVIS : Il y a un pont qui coûtera cher à construire.

M. ROCHE : Je sais que le gouvernement Greenway a déjà subventionné les chemins Mackenzie-Mann, dans la province du Manitoba jusqu'à concurrence de $8,000 par mille. Cette subvention s'étendait jusqu'à une distance de 20 ou 30 milles dans les Territoires sur cet embranchement d'Erwood. M. Roblin, le premier ministre actuel du Manitoba, a aussi aidé Mackenzie et Mann pour la construction d'embranchements dans la province; et en accordant cette subvention, il a fait transférer à la province du Manitoba la subvention déjà accordée par M. Greenway pour la ligne dans les Territoires. Mackenzie et Mann font maintenant appel au gouvernement fédéral pour lui demander d'aider le même chemin que le gouvernement Greenway avait déjà subventionné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Greenway a-t-il accordé une subvention pour les 100 milles à l'est de Prince-Albert.

M. ROCHE : Il a garanti les obligations jusqu'à concurrence de $8,000 par mille, pour cette même ligne, à l'ouest de la frontière en se dirigeant vers Prince-Albert sur une distance de 20 ou 30 milles.

M. DAVIS : Cela ferait environ 180 milles.

M. ROCHE : Oui, je n'ai rien à dire à cela, et je n'ai aucuns reproches à formuler contre le gouvernement. Mais ce que je veux dire c'est que les populations de Prince-Albert et de Carrot River entre Prince-Albert et Erwood sont très désireuses d'avoir des facilités de chemin de fer. Et je dois féliciter le gouvernement fédéral d'avoir suivi l'exemple du gouvernement du Manitoba en accordant cette forme de subvention plutôt que des primes en argent ou concessions de terres. Comme le gouvernement provincial a déjà aidé MM. Mackenzie et Mann dans le Manitoba, et vu aussi que les Territoires du Nord-Ouest ne jouissent pas de l'autonomie locale au provinciale et qu'ils ne peuvent pas construire leurs propres chemins, c'est le devoir de ce gouvernement de venir au secours des Territoires du Nord-Ouest, et de les aider à construire cette ligne de chemin de fer. Je vais appuyer ces résolutions. Je félicite le gouvernement d'utiliser une partie de cela pour le matériel roulant. Les obligations du réseau de chemins de fer Mackenzie et Mann ont été garanties, pendant la dernière session du parlement, jusqu'à concurrence de $10,000, ce qui est $2,000 de plus que l'autre garantie, mais il y a cette condition que les $2,000 d'excédent devront être consacrés à l'amélioration du matériel roulant. Dans ces circonstances, j'appuierai ces résolutions, surtout avec l'entente que ce gouvernement aura le contrôle absolu des tarifs.

M. BORDEN (Halifax) : Cette longueur de 100 milles est destinée, n'est-ce pas, à terminer la ligne jusqu'à Prince-Albert, tandis que l'autre voie devra prolonger l'embranchement de Gilbert-Plains jusqu'à Edmonton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est bien cela.

Sur la résolution 3.

M. CLARKE : Je suppose que le ministre a présenté à la Chambre un relevé de la dette actuelle de cette ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, j'ai lu cela devant la Chambre et vous le trouverez dans le Hansard.

Sur la résolution 4.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous donner quelques renseignements sur les conditions de l'hypothèque, au sujet de ce dont je lui ai parlé l'autre jour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas encore étudié les détails de cette hypothèque. Nous suivons, bien entendu, la conduite ordinaire en pareils cas. Des hypothèques ont déjà été délivrées au gouvernement du Manitoba, et d'autres hypothèques ont dû aussi être délivrées dans d'autres parties du Canada. Nous allons voir en quoi consistent ces hypothèques, et nous allons en arriver le plus tôt possible à une conclusion. Mais je n'ai pas encore étudié le sujet, et le département de la Justice, qui a charge de la chose, n'y a pas non plus encore donné la considération nécessaire. D'une manière générale, nous nous proposons d'incorporer toutes les clauses nécessaires pour que la garantie soit assurée sur les propriétés appartenant à cette compagnie —propriétés de toute sorte et de toute description. Je ne crois pas que je sois en mesure de fournir plus de renseignements là-dessus dans le moment.

Sur la résolution 5.

M. CLARKE : Au bout de 50 ans le gouvernement est responsable du principal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais il aura la propriété.

M. CLARKE : Ce serait plus satisfaisant de conclure un traité, qui permettrait d'éteindre la dette au bout de 50 ans. J'ai attiré, cet après-midi, là-dessus, l'attention de

l'honorable ministre et il a promis d'y donner toute sa considération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'y consens volontiers. Il ne serait guère dans les intérêts du pays que le bon renom du chemin, ainsi que son maintien et l'efficacité du service fussent mis en danger, en grossissant outre mesure, dès le début des opérations, les frais de l'entreprise. Il importe beaucoup que toutes les recettes soient consacrées à l'amélioration du chemin, ainsi qu'à tout ce qui peut contribuer à augmenter l'efficacité du service, et la question de garantie n'est pas aussi pressante qu'il pourrait sembler à l'honorable député. Je dois dire, cependant, que sa suggestion mérite d'être prise en considération, et qu'elle recevra toute l'attention du gouvernement.

M. REID : Est-ce bien là le seul parcours pour lequel les MM. Mackenzie et Mann ont demandé une garantie d'obligation ? Ou bien, ont-ils présenté une demande pour une garantie du même genre, advenant le cas où leur chemin serait prolongé jusqu'au littoral ? Si ce chemin de fer du Grand Tronc Pacifique devait être poussé jusqu'à la côte du Pacifique, et si on lui accordait une prime ou une garantie sur ses obligations, en quelle situation se trouverait alors le Nord Canadien ? Deux lignes transcontinentales se trouveraient alors en présence, le Pacifique Canadien et le Grand Tronc Pacifique. Quelle serait alors la situation du Nord Canadien ? Nous ne devons pas oublier que les MM. Mann et Mackenzie sont les pionniers de cette seconde voie transcontinentale, et quand bien même nous voterions ces résolutions, on peut nous demander dans quelques jours d'accorder une subvention au Grand Tronc Pacifique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député ne croira pas que je veuille lui manquer de courtoisie, parce que cela me causerait un regret infini. Mais je dois lui faire remarquer qu'il y a tellement de "si" dans sa question qu'il m'est impossible d'y répondre d'une manière précise. Des questions d'ordre purement hypothétique ne peuvent jamais être des question auxquelles un gouvernement soit bien désireux de répondre, et celle qui vient de m'être posée doit être, je crois, rangée dans cette catégorie. Il y a là bien trop de "si" et de suppositions pour que je puisse trouver avantage d'y répondre, à supposer, ce qui n'est pas, que je serais en mesure de le faire. Je puis dire, cependant, qu'il n'y a pas eu, entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, d'autres négociations que celles dont on trouve l'exposé dans ces résolutions.

M. REID (Grenville) : Le gouvernement aurait-il quelque objection à ajouter à ces résolutions une garantie des obligations grevant le chemin jusqu'à la côte, ou appuierait-il une résolution dans ce sens si je la présentais

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je lui dirai que pour que nous puissions nous prononcer par rapport à une proposition, il faut qu'elle nous ait été soumise. Je ne saurais dire ce que nous ferions si quelqu'un présentait une demande et par conséquent il m'est impossible de répondre à la question de mon honorable ami, mais je puis l'assurer qu'aucun député n'a encore eu, à ma connaissance, à étudier une question de ce genre.

M. REID (Grenville) : Cette société a-t-elle exigé une garantie enveloppant tout le parcours jusqu'à la côte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a eu aucun pourparler à cet égard.

M. CLARKE : Peut-on demander s'il y a eu des négociations entre le gouvernement et aucun des intéressés concernant l'absorption des chemins de fer Mackenzie et Mann par le Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député en sait aussi long que moi à ce sujet. Il lit les journaux, et si l'on peut se fier à ce qu'ils disent il est évident que ces corporations ont essayé, jusqu'à un certain point, de se rapprocher l'une de l'autre ; et, toujours d'après les journaux, leurs efforts sont restés sans effet.

M. CLARKE : Le gouvernement est-il parmi les intéressés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. CLARKE : On n'a pas cherché à exercer une certaine pression sur MM. Mackenzie et Mann dans le but de fusionner leurs intérêts avec ceux du Grand-Tronc-Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas que je sache.

M. REID (Grenville) : Je désirais seulement rappeler à la Chambre que ces messieurs sont de nos compatriotes et qu'ils ont droit à beaucoup de considération de notre part pour les travaux de pionnier qu'ils ont faits sur cette partie-là d'un chemin transcontinental. Je les crois en état d'assurer tout aussi bien que le Grand-Tronc-Pacifique ou que n'importe qui, la construction de ce chemin, et s'il est question d'assujettir tout le chemin, jusqu'à la côte, à la garantie des obligations, c'est dans le but de protéger ces messieurs contre le Grand-Tronc-Pacifique dans le cas où cette compagnie voudrait elle-même pousser plus loin son entreprise. Je crois que ce chemin sera un bon chemin transcontinental s'il est vrai que le gouvernement se propose de subventionner un tel chemin.

Article 6.

Résolu que les tarifs et péages qui seront imposés pour le transport et le voiturage des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer ainsi aidées et sur les lignes possédées par le chemin de fer Canadien du Nord seront sous la gouverne de l'Exécutif ou de toute autorité, commission ou tribunal qui sera désigné ou constitué en vertu d'aucun acte du parlement pour la réglementation ou la gouverne de l'administration des chemins de fer.

M. PUTTEE : Quelle est cette gouverne ? Diffère-t-elle de celle dont il est parlé dans la loi générale des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi générale des chemins de fer ou la loi de la commission des chemins de fer, si le bill concernant la commission des chemins de fer est adopté, accordera certainement, d'après moi, un droit de gouverne très considérable; mais on trouve, en général, qu'il faudrait la préciser dans le contrat, pour la simple raison qu'il fait partie de la loi du pays. Dans ce cas, il existerait un rapport contractuel entre le chemin de fer et le gouvernement.

M. PUTTEE : Le gouvernement aura-t-il le pouvoir de limiter les charges établies et de limiter aussi dans ce but l'accumulation du capital, afin que le contrôle des tarifs soit effectif ? La faculté de réduire ces charges comporterait un élément essentiel de contrôle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le parlement a déjà réglé la quantité d'obligations à émettre.

M. PUTTEE : Quelle est-elle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voudra bien se rappeler que ce parlement a adopté une loi générale assujettissant à un contrôle et à une direction unique, sous le nom de chemin de fer Canadien du Nord, toutes les lignes par lui acquises et construites, et, si j'ai bonne mémoire, la capitalisation, relativement à ces lignes-là, est limitée à $24,000,000.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable ministre voudra-t-il dire si, dans son opinion, la commission des chemins de fer qu'il s'agit d'instituer, aura le droit, par rapport à ces lignes que nous parlons de subventionner, de prendre en considération la nature et la valeur de la subvention en réglant les charges que la compagnie pourra imposer par rapport au trafic ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il sera toujours à la discrétion de la commission de considérer le coût du fonctionnement et de l'entretien, le coût du service en général, et, pour aider à ce calcul, ce que le chemin lui-même a coûté à la compagnie. La garantie accordée par le gouvernement va mettre la compagnie en état de construire ce chemin-là de façon que les charges établies soient moins élevées. Je ne sais trop si la commission ne devrait pas prendre ce point-là en considération lorsqu'elle sera appelée à décider quel tarif il serait raisonnable d'établir.

M. ROCHE (Marquette) : Se pourrait-il qu'il y eût conflit d'autorité entre le gouvernement fédéral et les législatures, par rapport au contrôle des trafics ? L'honorable ministre le sait, la législature du Manitoba a le contrôle des tarifs par rapport à la partie de ce chemin qui traverse la province. Les tarifs de ce même chemin que l'on prolonge dans les territoires seraient sous le contrôle du gouvernement fédéral. Le ministre s'apercevra qu'il peut y avoir certain conflit d'autorité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas pourquoi il y aurait conflit d'autorité. Que l'honorable député veuille bien se rappeler que lorsque ce parlement a eu à considérer l'arrangement du Manitoba dont on demandait la confirmation, cette question a été débattue ; et je crois que des deux côtés de la Chambre on a été d'opinion qu'il ne pouvait surgir aucun conflit ; c'est le gouvernement fédéral qui triompherait, la volonté de l'exécutif doit nécessairement prévaloir.

M. SCOTT : Supposons un cas qui peut fort bien se présenter relativement au point que j'ai signalé. Ce chemin, le chemin de fer Canadien du Nord, va se constuire jusqu'à Prince-Albert au moyen d'une subvention publique. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique peutp rolonger jusqu'à Prince-Albert le chepeut prolonger jusqu'à Prince-Albert le chemin s'il en est ainsi, elle construira jusqu'à Prince-Albert sans subvention. Dans ce cas, la commission serait-elle tenue d'établir des tarifs plus bas quant au chemin de fer Canadien du Nord, à cause de la subvention accordée, que par rapport au chemin de fer Canadien du Pacifique, qui se serait construit sans subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il dire : sans contribution directe de la part de ce parlement ?

M. SCOTT : Sans subvention publique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne saurait guère dire, dans tous les cas, que le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est construit sans subvention. De fait, le revenu énorme que cette Compagnie retire de la vente de ses terres l'aide dans une large mesure, et ce revenu provient d'une subvention accordée à la compagnie. Elle peut le consacrer au prolongement de ses embranchements et à l'amélioration de sa voie. Ainsi, elle reçoit tout autant d'aide que la compagnie dont il est présentement question. Celle-ci est tout

simplement aidée d'une façon plus directe, voilà tout.

M. SCOTT : L'honorable ministre a voulu faire voir que ma supposition ne s'accordait pas avec les faits. Eh bien ! supposons un chemin construit sans subvention publique dans le sens ordinaire de ce mot, et un chemin subventionné par le gouvernement. Dans ce cas, la commission serait-elle tenue ou aurait-elle droit d'établir des tarifs plus bas pour une ligne que pour l'autre, ou des tarifs égaux pour les deux lignes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais pas entreprendre de définir, sinon de la façon la plus générale, ce que devrait faire la commission. Cela dépendrait des circonstances, et ces fonctionnaires auraient à en rechercher de leur mieux l'influence lorsque la question se présenterait et qu'il s'agirait de la juger. Je ne voudrais pas me prononcer sur un point qui n'existe pas encore. Il n'y a ni faits, ni circonstances, ni rien sur quoi je pourrais m'appuyer pour formuler une opinion.

M. LENNOX : Je ne sais si je comprends bien, mais il me semble que les tarifs et péages relatifs à ce chemin de fer doivent être réglementés de quelque façon par le gouvernement. Ce contrôle s'applique-t-il à toute la ligne, c'est-à-dire à toutes les lignes du chemin de fer Canadien du Nord ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute que la résolution se rapportant exclusivement aux milles de chemin de fer pour la construction desquels il est accordé une subvention, s'applique seulement à ces lignes-là.

M. LENNOX : Je ne crois pas que ce soit seulement à celles-là. Il est dit dans la résolution :

Les tarifs et péages qui seront imposés pour le transport et le voiturage des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer ainsi aidées et sur les lignes possédées par le chemin de fer Canadien du Nord seront sous la gouverne de l'Exécutif.

Ne parait-elle pas s'appliquer à toutes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être. Les mots suivants ont un sens plus large que je ne l'avais d'abord pensé. Mais la même gouverne s'exerce sur les autres parties de la ligne, nous l'avons déclaré et nous avons accordé ce droit de réglementation à la commission des chemins de fer également. Par conséquent, je crois que nous avons fait tout ce que nous pouvions faire au moyen d'une loi générale.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que cela n'ajoute rien à la loi générale ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cela fait seulement partie du contrat.

M. BLAIR.

M. R. L BORDEN : La clause du contrat conclu entre le chemin de fer Canadien du Nord de la province du Manitoba est un peu plus explicite que celle-là. Elle se lit ainsi :

L'Exécutif pourra en tout temps régler les tarifs à être imposés par la compagnie pour le voiturage de toutes les marchandises depuis n'importe quel point des lignes des compagnies.

Et ainsi de suite :

Pourvu toujours qu'avant que ces tarifs et péages soient payés la compagnie soit entendue et ses intérêts pris en considération.

Dans un cas, vous avez le droit ; dans l'autre il est expressément dit que les tarifs et péages seront fixés par l'Exécutif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La commission aura le droit de fixer les tarifs.

M. ROCHE (Marquette) : Le ministre dit il que la commission exercera réellement son pouvoir ? Au Manitoba, les taux étaient de 14 cents par 100 livres, avant le contrat, et le gouvernement les a réduits de 2 cents par 100 livres, et le premier ministre a annoncé qu'une autre diminution de 2 cents par 100 livres aurait lieu au premier juillet. De sorte que le gouvernement règle virtuellement les taux. Le ministre dit qu'en vertu de cette résolution, ce pouvoir appartiendra à la commission, mais la commission l'exercera-t-elle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est juste de présumer que la commission se conformera à la loi et exercera les pouvoirs qui lui sont conférés, chaque fois qu'il sera à propos de les exercer.

M. McCREARY : L'honorable député de Marquette (M. Roche) devrait expliquer toute la transaction. Si le chemin de fer perd de l'argent dans le transport du grain, parce que le gouvernement en a réduit les taux en bas du chiffre auquel le grain peut être transporté profitablement, le gouvernement du Manitoba est obligé de combler ce déficit dans les recettes du chemin tous les deux ans.

M. ROCHE (Marquette) : Jusqu'à présent, je puis donner à la Chambre et mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) l'assurance que le chemin n'est pas exploité à perte. La meilleure preuve se trouve dans les rapports de la compagnie qui montrent qu'elle a eu un surplus tous les ans ; de plus aucun appel de paiement n'a été fait au gouvernement et le premier ministre déclare qu'il a toute confiance que la province ne sera pas appelée à payer un seul sou.

M. McCREARY : Nous en savons autant que le premier ministre à ce sujet ; si les récoltes continuent à être aussi abondantes que l'année dernière et l'année précédente, il n'y a aucun danger de déficit. Mais qu'il

arrive une mauvaise récolte et le danger se présente. Dans le cas où les récoltes seraient mauvaises pendant une année ou deux, il est possible qu'il y ait déficit, et le gouvernement du Manitoba sera appelé à payer. Sous ce rapport, les résolutions qui sont maintenant devant la Chambre diffèrent de celles du gouvernement du Manitoba. Je voulais exposer tous les points.

M. ROCHE (Marquette) : Et je suppose que l'honorable député a appuyé ce contrat ?

Article 8 :

Résolu qu'il ne sera pas loisible au chemin de fer Canadien du Nord de louer ou vendre aucune de ses lignes ou aucune partie d'icelles à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien ou de se fusionner avec ladite compagnie ou d'entrer en aucun arrangement avec ladite compagnie dans le but d'établir un tarif commun pour le fret et les voyageurs ; mais cette disposition ne s'appliquera pas aux conventions de trafic ou de circulation fait avec l'assentiment de l'Exécutif.

M. ROCHE (Marquette) : Le ministre a déclaré hier, en discutant cette question, que ce chemin serait avantageux au pays, même s'il se fusionnait avec le Grand Tronc Pacifique, car nous aurons alors par le fait un deuxième transcontinental. Ainsi que l'honorable député le sait, le bruit court présentement, je ne sais s'il est fondé ou non, que des négociations se poursuivent en vue d'amener soit la fusion des deux chemins soit la vente des chemins de fer McKenzie et Mann à la Compagnie du Grand Tronc Pacifique. Or, cet article empêche la vente ou la location du Canadian Northern à la Compagnie du Pacifique Canadien. C'est tout juste et c'est dans l'intérêt du pays que ce chemin ne passe pas entre les mains de la Compagnie du Pacifique. Nous voulons qu'il reste séparé et nous avons confiance que dans un avenir rapproché le pays produira assez de trafic pour alimenter deux ou trois transcontinentaux. Nous ne voulons pas de monopole de chemin de fer, et je suis certain d'être l'écho de presque toute la population du Manitoba lorsque je dis qu'elle ne veut pas davantage que ce chemin tombe entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc Pacifique. Le ministre a dit qu'il désirait un second transcontinental pour le pays et que ce serait peut-être le meilleur moyen de l'avoir. Je conviens avec lui qu'une fusion serait désirable s'il y avait des probabilités que messieurs McKenzie et Mann ne réussiraient pas à terminer leur entreprise. Mais, jusqu'à présent, ils ont tenu parole au pays, et ils ont montré qu'ils étaient des constructeurs de chemins de fer et non pas des exploiteurs. Je veux leur rendre justice. Ils ont toujours rempli leurs engagements avec les gouvernements du Manitoba et du Canada lorsqu'ils ont promis de construire un chemin de fer. Mais ce que je crains et ce que le peuple craint aussi, c'est que si ce chemin de fer passait aux mains de la Compagnie du Grand Tronc Pacifique, cela empêcherait la construction d'un troisème transcontinental. Le ministre des Chemins de fer a dit l'autre jour en comité, que la Compagnie du Grand Tronc Pacifique n'aurait pas le droit de construire son chemin en deça de trente milles parallèlement au tronc principal d'un autre transcontinental. De sorte que si la Compagnie du Grand Tronc Pacifique obtient sa charte, son chemin devra traverser un pays tout différent et développer des districts que ne traverse pas encore le Canadian Northern ou le Pacifique Canadien. La distance devra être de trente milles au moins entre chacun des trois chemins de fer le Grand Tronc Pacifique, le Pacifique Canadien et le Canadien-Northern. Je suis donc convaincu que la population s'opposera à une fusion entre le Canadian Northern et le Grand Tronc Pacifique ou à l'achat du premier par le dernier, mais ne s'y opposerait pas aussi fortement qu'à une fusion avec le chemin de fer du Pacifique. Nous voulons avoir trois transcontinentaux dans un avenir prochain, car il y a de l'espace pour les trois. Je crains que si nous ne mettons pas un article pour empêcher une fusion soit avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ou avec un autre chemin de fer qui pourra obtenir une charte de ce parlement dans l'avenir, nous allons créer des embarras pour l'avenir, et que le gouvernement s'apercevra lorsqu'il sera trop tard qu'il a livré tout ce pays du nord à l'exploitation d'une seule compagnie tandis qu'il aurait pu le faire traverser par deux ou trois chemins de fer distincts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudra toujours que le Canadian Northern et le Grand Tronc Pacifique s'ils veulent traverser les Montagnes Rocheuses, viennent devant le parlement soit séparément soit ensemble, pour obtenir la permission de faire une fusion ou une vente entre l'un et l'autre. Le parlement pourra juger alors s'il est judicieux de permettre tel transfert, vente ou fusion. Mais aucun de ces chemins n'est encore construit jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et je ne crois pas que nous devions nous inquiéter beaucoup à ce sujet maintenant. Si la Compagnie du Grand Tronc Pacifique pouvait en venir à une entente, si elle la désire, et elle fait des efforts dans ce sens, ce que je ne sais pas, il lui faudra conclure cet arrangement avant de commencer à construire aucune partie de son chemin. Si elle doit obtenir possession du Canadian Northern, elle l'obtiendra bientôt ou elle ne l'obtiendra pas du tout. Du moment qu'elle commencera à construire un autre transcontinental, elle ne pourra plus essayer à acquérir le Canadian Northern. Ce ne serait que pour bénéficier du trafic du Canadian Northern, de ses privilèges et de ses chartes, qu'elle achèterait ce chemin de fer. Je crois que nous pouvons dormir en paix à ce sujet.

Je ne crois pas que ce que mon honorable ami (M. Roche) redoute arrive. Si ce devait arriver, la fusion ne peut pas faire sans que le parlement le décide.

M. ROCHE (Marquette) : Pourquoi désignez-vous alors tout spécialement le Pacifique Canadien?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fallait cela pour avoir un contrat absolu et l'affirmation catégorique qu'il n'y aurait pas de fusion.

M. ROCHE (Marquette) : C'est justement ce qu je voudrais que nous fissions afin d'empêcher la fusion avec un autre chemin de fer dans l'avenir. L'honorable ministre pourrait faire la loi générale. L'honorable ministre ne croit-il pas que la déclaration qu'il a faite à cette Chambre, que le Canadian-Northern trouverait des avantages à se fusionner avec le Grand Tronc Pacifique, que ces deux chemins ne seront pas tentés à profiter de cette déclaration d'un ministre de la Couronne, n'entreront pas en négociations avec la certitude qu'elles seront ratifiées par le gouvernement et ne viendront pas demander à ce parlement l'autorisation de se fusionner?

M. SCOTT : Je crois que la proposition de l'honorable député de Marquette (M. Roche) est tout à fait impraticable. Si nous l'adoptions nous rendrions inutiles un grand nombre de bills privés que nous avons adoptés pendant cette session. Au moins une demi-douzaine de ces bills contiennent la condition spéciale que la compagnie qui reçoit sa charte ne pourra se fusionner avec la Compagnie du Pacifique Canadien. Il y a deux ou trois bills, je crois, peut-être plus, dans lesquels il est dit que la compagnie pourra se fusionner avec le Canadien-Northern. Je crois donc que la proposition de l'honorable député est tout à fait impraticable. Mais nous pourrions bien par exemple stipuler que le Canadien-Northern ne devra jamais se fusionner avec une autre compagnie qui pourrait obtenir une charte sous le nom de Grand Tronc Pacifique, ainsi que nous le faisons à l'égard du Canadien Pacifique. Comme représentant du Nord-Ouest, je dois dire qu'il y aurait, je crois, dans tout le pays un sentiment unanime très fort contre tute fusion du Canadien-Northern avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je doute forte qu'une personne sur cent s'opposerait à une fusion entre le Canadien-Northern et le Grand Tronc Pacifique.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député prétendrait que l'ouest ne veut qu'une seule ligne ?

Article 9.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable ministre de la Justice dit que dans la rédaction de cette résolution on a écrit " substitué dans " parce que c'est ainsi que ces mots sont employés dans le statut. Mais chez nous c'est bien différend. Nous dirions " substitué à."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne tiens pas absolument à cette formule. C'est ainsi que ces mots sont employés dans les statuts.

M. R. L. BORDEN : Je ne me lève pas pour critiquer la formule, mais dans ma province on dit généralement " substitué à." Les renseignements que l'honorable ministre nous a donnés au sujet du titre que l'on st en voie de rédiger, mais que nous n'avons pas encore devant nous, sont des plus vagues, si tout est que l'on puisse appeler cela des renseignements, et je fais même un compliment à l'honorable ministre en supposant qu'il ait donné é la Chambre ou au comité des renseignements sur la situation dans laquelle le pays se trouvera si nous adoptons ses propositions.

Le gouvernement garantira le principal et les intérêts des obligations, et cette garantie sera inscrite sur la face même des obligations, ce qui ne sera pas une garantie pour le gouvernement, mais une hypothèque pour le gouvernement de sa garantie, mais on fera une hypothèque au porteur des obligations, lesquelles constitueront une charge sur l'entreprise pour le capital et les intérêts.

Ne serait-il pas mieux alors pour le gouvernement, et peut-être aussi pour la compagnie, que l'hypothèque indemnisât ce gouvernement de la garantie qu'il donne, et voici pourquoi. Supposons que la compagnie ne paie pas ses intérêts, quelle serait la position du gouvernement au cas où il voudrait soit acquérir le chemin, soit le faire vendre, ou exercer ses droits d'une autre manière ? Le gouvernement ne pourra pas reprendre les obligations que les détenteurs garderont comme garantie du capital, et la compagnie sera redevable au gouvernement des intérêts qu'elle n'aura pas pu payer et que le gouvernement a payés pour elle. Il serait malheureux qu'il fut permis au gouvernement d'exercer le droit qu'il devrait avoir de poursuivre pour faute de paiement de l'hypothèque. Il y a moyen, cependant, d'exercer ce droit, mais pour cela il serait beaucoup plus simple de prendre sur l'entreprise et les biens de la compagnie une hypothèque indemnisant le gouvernement de toutes sommes qu'il pourrait être appelé à payer en vertu de la garantie qu'il donne. Naturellement, c'est là une question que le ministre de la Justice aura à décider lorsqu'il rédigera le document.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas encore beaucoup étudié la question, mais je suppose que le gouvernement prendra une deuxième hypothèque, ce qui nous mettra exactement dans la position que l'honorable député veut que nous soyons. Le gouvernement pourrait alors, en vertu de cette hypothèque, prendre possession du chemin qui serait grevé, na-

turellement, de la dette créée par les obligations.

M. R. L. BORDEN : Une hypothèque de ce genre n'ajouterait pas de valeur aux obligations. Mais si elle donnait plus de garantie aux détenteurs, ce serait une réponse aux observations que je viens de faire ; mais du moment que les obligations doivent porter la garantie du gouvernement du Canada——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous donnerons cette garantie pour notre propre protection.

M. R. L. BORDEN : A mon avis le gouvernement se protègerait mieux en prenant une hypothèque qui l'indemniserait des pertes qu'il pourrait subir du fait de la garantie qu'il donne. De cette manière la situation ne serait pas compliquée par le fait que la dette sera divisée ; car la compagnie devra le principal et les intérêts à venir, aux porteurs des obligations, et elle devra au gouvernement les intérêts qu'elle aura négligé de payer, et que le gouvernement aura payés pour elle. J'espère que je me suis fait suffisamment comprendre du ministre des Chemins de fer et du ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parfaitement. Il s'agit de savoir si le gouvernement ne devrait pas figurer comme partie dans le premier document. Je crois qu'il le devrait.

Il est fait rapport sur les résolutions qui sont lues une deuxième fois et adoptées.

## SUBSIDES.

La Chambre en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement désire que le comité donne son attention aux item spéciaux qui ont été discutés hier soir afin que nous puissions soumettre bientôt le bill des subsides à la considération de la Chambre.

Somme supplémentaire requise pour salaires et déboursés des employés du département de la Marine, $30,000.

M. R. L. BORDEN : J'ai reçu une lettre d'un de mes électeurs qui me dit que l'inspection des homarderies dans le comté de Halifax ne se fait pas quelquefois d'une façon très satisfaisante. Je ne suis pas pour faire connaître des noms en public, mais je pourrai les donner privément au ministre s'il le désire. On prétend que les homards que l'on y vend en boîtes n'ont pas la grosseur voulue par les règlements et que les propriétaires de homarderies sont avertis à l'avance d'une façon quelconque du jour que l'inspecteur doit faire sa visite, ce qui lui permet alors de cacher les homards qui ne sont pas de la grosseur réglementaire. On propose que l'inspecteur visite les homarderies plus fréquemment qu'aujourd'hui. Les noms et les détails me sont donnés dans cette lettre que j'ai en ma possession, mais je ne crois pas qu'il soit à propos de les rendre public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je serais heureux d'accepter les renseignements que pourra fournir mon honorable ami et j'y donnerai prompte attention.

M. TAYLOR : M. J. W. Hurley, de Belleville, reçoit des appointements de $1,200 par année et $235.51 pour frais de voyage, ce qui fait un total de $1,435.51. Le ministre peut-il nous dire ce que M. Hurley a fait pour gagner cet argent. Quelques-uns d'entre nous savent bien que M. Hurley retire ses appointements, mais nous ne pensons pas qu'il fasse autre chose que cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Hurley est un des trois inspecteurs des pêcheries dans la province d'Ontario et je suis informé qu'il remplit bien ses fonctions.

M. TAYLOR : Quelles sont ses fonctions?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Inspecteur des pêcheries.

M. TAYLOR : Quels sont les devoirs d'un inspecteur des pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aller d'un endroit à un autre pour voir si la loi est observée.

M. TAYLOR : Consacre-t-il tout son temps à surveiller les pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il vient à Ottawa une fois par mois faire un rapport.

M. TAYLOR : Il vient faire son rapport en personne au lieu de l'envoyer par la poste.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il vient au bureau une fois par mois. Il remplit aussi la charge de gardien de l'étang où se fait la reproduction de l'achigan noir.

M. TAYLOR : Je vois que ce même M. Hurley, inspecteur de pêcheries, a été nommé commissaire du recensement et a retiré $155.37 pour ses dépenses, outre une forte somme pour reviser les cahiers des recenseurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela a dû être pendant l'hiver.

M. TAYLOR : Le recensement n'a pas été fait au printemps. L'honorable ministre a-t-il accordé un congé pour lui permettre de faire le recensement. Hurley a reçu $178 pour reviser les cahiers des recenseurs, et $155 pour frais généraux, ce qui fait un total de $333 qu'il a retirés du recensement pendant qu'il était payé $100 par mois à l'année par un autre département comme inspecteur de pêcheries. Lui a-t-on retenu un ou deux mois de ses appointements comme

inspecteur pendant qu'il travaillait au recensement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Hurley a rempli tous ses devoirs au département de la Marine ; il est probable qu'en sa qualité d'inspecteur des pêcheries il devait recueillir certains renseignements spéciaux relativement à l'industrie de la pêche, et qu'on lui a demandé d'en faire un rapport spécial.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre les rapports mensuels de M. Hurley ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il ne fait pas de rapports mensuels. Il remplit les devoirs ordinaires d'un inspecteur de pêcheries, et il vient à Ottawa une fois par mois pour recevoir ses instructions du département. Il retourne ensuite dans son district d'inspection.

M. TAYLOR : Cet inspecteur doit certainement faire des rapports de ses travaux, et nous voudrions voir ces rapports.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a des devoirs spéciaux à remplir et il fait des rapports verbaux au département qui lui donne ses instructions comme aux autres fonctionnaires.

M. COCHRANE : Nous voudrions savoir quels sont ces devoirs spéciaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Veiller à l'observation des lois sur la pêche.

M. COCHRANE : Si le ministre ne sait par lui-même quels sont les devoirs de cet inspecteur il ferait mieux de s'en informer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je demande pardon à l'honorable député. Je suis parfaitement informé.

M. COCHRANE : L'honorable ministre sera-t-il assez bon alors d'en donner quelques-uns au comité. N'est-il pas vrai que la juridiction sur ces pêcheries appartient aujourd'hui au gouvernement d'Ontario, qui accorde les permis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Certainement.

M. COCHRANE : Alors à quoi s'occupe M. Hurley si c'est le gouvernement d'Ontario qui accorde les permis et en reçoit les droits ? Je ne sais quels devoirs nos inspecteurs ont à remplir, et je voudrais que le ministre nous les explique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous sommes responsables de l'administration des lois qui gouvernent les pêcheries. Nous avons dans Ontario trois inspecteurs dont le devoir est de veiller à la bonne observation de ces lois, et M. Hurley en est un.



M. COCHRANE : Quelles sont ces lois que M. Hurley est chargé de faire observer, si c'est le gouvernement d'Ontario qui a juridiction sur les pêcheries et si c'est lui qui accorde les permis de pêche ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ferai tenir à l'honorable député une copie toute neuve de la loi des pêcheries.

M. COCHRANE : Ce ne sera pas un renseignement sur les devoirs que remplit M. Hurley présentement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La question de juridiction sur les pêcheries entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux a été le sujet d'une décision du Conseil privé. Cette décision n'est pas tout-à-fait aussi claire que les jurisconsultes et même la cour Suprême l'auraient désiré, et il serait très risqué d'essayer à l'exposer. Mais on concède, je crois, que la juridiction est divisée. Le gouvernement fédéral conserve une certaine juridiction. Il a le droit, par exemple, de faire des règlements établissant les conditions générales dans lesquelles la pêche peut se faire et les gouvernements provinciaux font les règlements de détail en conformité avec les règlements prescrits par le gouvernement fédéral. C'est là, je crois, aussi près qu'on peut le désirer, le sens de la décision du Conseil privé. La juridiction étant ainsi divisée, les gouvernements provinciaux nomment ses inspecteurs de pêche, et le gouvernement fédéral a les siens dont les fonctions sont de voir à l'observation des règlements par ceux du gouvernement provincial.

M. COCHRANE : Pourquoi le gouvernement fédéral se donnerait-il tant de souci et nommerait-il un inspecteur pour faire observer des décisions qui sont si embrouillées que le directeur général des Postes lui-même a de la peine à la comprendre ? Comment alors un homme de capacité ordinaire, comme M. Hurley, pourra-t-il les interpréter ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député n'a pas compris ce que j'ai dit.

M. COCHRANE : Puisque le directeur général des Postes vient à la rescousse du ministre de la Marine et des Pêcheries, je lui demanderai pourquoi nous dépenserions tant d'argent à inspecter des pêcheries qui ne nous appartiennent pas et dont les revenus que donnent les permis vont au trésor provincial ? C'est le gouvernement provincial qui est l'intéressé et devrait voir à faire observer les règlements. C'est ainsi que les choses devraient se faire, suivant moi, et c'est ainsi que se conduirait un gouvernement d'hommes d'affaires, comme celui-ci prétend être. Le gouvernement provincial accorde les permis et perçoit tous les bénéfices des pêcheries, pourquoi alors ne serait-il pas tenu de les protéger ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas le gouvernement provincial qui fait les règlements. Ce droit appartient au gouvernement fédéral.

M. COCHRANE : Pourquoi cela, lorsque le gouvernement fédéral ne retire pas de bénéfices des pêcheries ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pourquoi ? c'est une autre question. Pendant longtemps le gouvernement fédéral a accordé les permis et nommé les inspecteurs ; mais depuis la décision du Conseil privé qui donne une certaine jurdiction aux gouvernements provinciaux, le gonvernement fédéral a graduellement abandonné l'administration des pêcheries aux gouvernements provinciaux. Les deux gouvernements travaillent, cependant, en parfaite harmonie ; le gouvernement fédéral fait les règlements et le gouvernement provincial nomme les inspecteurs qui les exécutent.

M. COCHRANE : Et celui-ci encaisse les revenus.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les inspecteurs nommés par le gouvernement provincial n'ont pas à interpréter la loi. Ils sont simplement tenus de faire observer les règlements adoptés par le gouvernement fédéral.

M. COCHRANE : Quelle est la politique du gouvernement fédéral dans la réglementation des pêcheries ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle varie suivant les différentes eaux, les différentes provinces et les différentes localités.

M. COCHRANE : Cela ne me semble pas du tout être une proposition d'affaires. Le directeur général des Postes n'a pas expliqué pourquoi le gouvernement qui est appelé à faire les lois réglementant les pêcheries, n'en retire aucun revenu. Les gouvernements provinciaux nomment, si je ne me trompe, leurs inspecteurs de pêcheries. Qu'avez-vous besoin alors d'inspecteurs pour surveiller l'exécution de devoirs que personne ne connait, et dans le cas actuel tout ce que le gouvernement semble vouloir, c'est de donner une bonne sinécure à un candidat défait. Drôle de politique que celle de payer à un homme $1,500 ou $1,600 par année pour le faire promener dans le pays sans que personne puisse dire au juste quelles sont ses fonctions. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne les connait pas le directeur général des Postes est tout aussi coupable quand il vient à la rescousse de ce dernier lorsque je m'efforce d'obtenir des renseignements. Si le gouvernement provincial accorde les permis et nomme les inspecteurs, il n'y a pas de nécessité pour le gouvernement fédéral d'en nommer de son côté, à moins que ce ne soit dans le but de donner un emploi à un politicien dégommé. Et non content de lui donner ces $1,500 ou $1,600 par année, le gouvernement le nomme en outre commissaire du recensement. Le directeur général des Postes croit-il que c'est ainsi qu'un gouvernement d'hommes d'affaires doit administrer le bien public ?

M. LENNOX : C'est une bonne manière pour celui-là qui en profite.

M. COCHRANE : Oui, c'est bonne chose pour M. Hurley d'avoir été défait, car il a aujourd'hui une besogne qui le paie bien mieux. Le pays lui paie quelque chose comme $1,500 par année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Douze cents dollars.

M. COCHRANE : Avec ses frais de déplacement, $1,435. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il nous dire à quoi M. Hurley s'emploie. Le sous-ministre est ici, et il peut dire au ministre quels travaux M. Hurley fait.

M. ROCHE (Marquette) : Qui est inspecteur des pêcheries au Manitoba ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a un inspecteur à Selkirk, M. Young; il reçoit $1,200 par année.

M. ROCHE (Marquette) : Quel est le surintendant de la piscifacture à Selkirk.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député trouvera tous les détails à la page 251 du rapport du ministère. M. William Parker est surintendant de la piscifacture, et M. Samuel Adamson est son assistant.

M. TAYLOR : Je propose appuyé par M. Gilmore que ce crédit soit diminué de la somme de $4,415.93, laquelle est composée des appointements et frais généraux payés à MM. Archibald Duncan, D. M. Hurley et B. Shepherd, inspecteurs de pêcheries. Vu que cette inspection est déjà faite par les employés du gouvernement d'Ontario, cette dépense est complètement inutile. Le gouvernement d'Ontario a nommé pour l'est de la province un inspecteur des pêcheries qui reçoit $1,600 par année, et ne fait pas plus de travail que M. Hurley. C'est de l'argent gaspillé, et comme représentant de cette partie du pays où ces choses se passent je ne puis approuver cette dépense.

Nous avons demandé quelles étaient les fonctions de M. Hurley, quelles eaux il avait à surveiller, quelles localités il visitait, mais nous n'avons pu recevoir aucun renseignement. Je sais qu'il fait un voyage une fois par mois de Belleville à Ottawa où il vient parler au ministre, mais c'est à peu près tout ce qu'il fait. Après la décision du Conseil privé, le gouvernement fédéral a renvoyé en bloc tous les inspecteurs de pêcheries qu'il avait à son service dans la province d'Ontario, mais il s'est repris ensuite et a nommé trois politiciens qui avaient besoin d'emploi. M. Shepperd est un homme

qui se mêle de politique active à Toronto. M. Hurley est un ex-député, et non content de lui donner $1,200 et environ $300 de frais de voyage généraux, on le nomme encore commissaire du recensement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai ici le rapport de M. Hurley à la page xli du livre bleu, et si l'honorable député veut prendre la peine de le lire, il y verra quels travaux M. Hurley a à faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu de quel principe l'honorable député (M. Taylor) propose-t-il de déduire cette somme. Bien que ces inspecteurs ne soient pas tenus de visiter toutes les pêcheries de l'Ontario, ils exercent cependant une surveillance générale sur une partie considérable de cette province ; et si j'ai bien compris l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il n'y a que trois surintendants fédéraux pour toute la province. M. Hurley a été un député utile dans cette Chambre. Il ne prenait pas très souvent part aux débats, mais il avait un jugement excellent. Sous tous les rapports c'est un homme sur lequel on peut se fier, et c'est certainement un avantage pour le pays qu'il ait accepté cet emploi. M. Hurley est un homme de qualités exceptionnelles et très consciencieux sous tous les rapports. Je suis convaincu qu'il ne consentirait pas à remplir une charge publique et à en recevoir les émoluments s'il ne croyait pas gagner l'argent qui lui est payé. Nous avons tous bien connu cet ancien collègue et j'espère que le comité ne fera rien qui puisse faire supposer que nous le croyons capable de se faire payer de l'argent qu'il ne gagne pas. Nous devons croire ainsi que les autres inspecteurs gagnent leur salaire. Si je m'en souviens bien, ces inspecteurs étaient payés $1,500 sous l'ancien gouvernement, et le gouvernement mettant en cela sa politique d'économie à exécution, ne leur paie plus que $1,200, ce qui fait une diminution de 20 pour 100. On a fait cette réduction, je suppose, parce que les inspecteurs du gouvernement provincial remplissent maintenant une partie de leurs devoirs. Ce n'est qu'une supposition que je fais, mais je crois qu'elle est juste. J'espère que mon honorable ami, M. Taylor, n'insistera pas sur sa motion, surtout dans le cas de M. Hurley qui a beaucoup d'amis dans cette Chambre, et qui lorsqu'il en est sorti a emporté avec lui l'estime des deux partis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais être un peu logique et comprendre de quelle manière mon honorable ami arrive à cette somme. Je voudrais savoir si au point de vue des chiffres elle est juste. Il nous demande de réduire ce crédit de $4,415.93, chiffre qu'il dit formé des appointements et dépenses payés à ces trois inspecteurs. Comment arrive-t-il à ce chiffre ?

M. TAYLOR : D'après le rapport de l'auditeur général. La dépense totale est de $4,445.93, mais on a payé $30 à M. E. H. Sells, de Napanee ; $20 pour le logement de rets et $10, pour en avoir enlevé les plombs et les morceaux de liège.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'ira pas sûrement jusqu'à refuser de payer pour ôter les lièges ?

M. TAYLOR : L'honorable ministre sait à quoi servent les lièges que l'on attache aux rets ; ce sont des lièges pour le faire flotter. Je déduis ces $30 du total, ce qui laisse la somme de $4,415.93 dont je veux réduire cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : A propos de morceaux de liège, je suis un peu comme ce paysan qui n'était jamais allé à Liège, mais qui en avait vu plusieurs fois l'image. Les chiffres que donnent mon honorable ami sont ceux de la dépense jusqu'au 30 juin dernier, et l'on pourrait facilement faire cette diminution, car la dépense est faite et l'argent payé. Mais même si mon honorable ami prend ces chiffres de l'année dernière comme guide de ce que doit être la dépense de l'exercice courant, sa motion a encore le défaut de vouloir refuser de payer de l'argent déjà gagné, car ces inspecteurs ont travaillé tout le temps de l'exercice actuel qui est sur le point de finir, et je suppose que, comme les autres fonctionnaires publics, ils ont reçu leurs appointements, ou qu'il ne leur en est pas dû plus de deux ou trois mois, et l'honorable député ne voudrait certainement pas les priver de l'argent qu'ils ont gagné. Le meilleur temps pour proposer cette réduction sera lorsque la Chambre sera appelée à voter les crédits pour l'année prochaine, mais ces inspecteurs ont fait leur ouvrage jusqu'à ce jour et l'honorable député ne sera certainement pas assez injuste pour refuser de les payer.

M. REID (Grenville) : Si j'ai bonne souvenance, je crois qu'une discussion a eu lieu dans cette Chambre l'année dernière à propos de M. Hurley. Je crois que l'honorable député de Hasting-ouest (M. Porter) a prétendu que M. Hurley avait fait contester son élection, par l'entremise d'un nommé Collins. M. Hurley a produit un affidavit disant qu'il n'avait pris aucune part dans l'affaire. On a prétendu que M. Collins devait recevoir $100 pour avoir eu soin de certaines bouées ou fait quelque travail de ce genre. M. Hurley a juré que ce n'était pas vrai. Mais on me dit que le rapport de l'auditeur général contient la preuve que M. Collins a depuis reçu ses $100. Je voudrais savoir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries si M. Collins a reçu cet argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'honorable député de Hastings-ouest (M. Porter) admettra lui-même, s'il ne l'a pas déjà admis dans cette Chambre, que l'accusation qui a été portée contre M. Hurley était sans fondement et

les mesures absolument injustes. Non seulement on n'a pas pu faire de preuve, mais les deux accusés ont tous deux juré qu'il n'y avait jamais existé de pacte de ce genre entre eux deux, qu'ils ne s'étaient jamais parlé de cette affaire, et qu'il n'y étaient aucunement concernés. On a le droit de critiquer la conduite des fonctionnaires publics, mais lorsqu'un fonctionnaire remplit son devoir et que l'on fait circuler sur son compte des rumeurs malicieuses et sans aucun fondement, je crois que c'est très mal de les répéter.

Au sujet de la manière dont M. Hurley remplit ses devoirs, je dois dire que du temps que j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries, les chefs du département des Pêchries m'ont assuré que M. Hurley remplissait bien ses devoirs et rendait des services effectifs, et qu'il obtenait des résultats très satisfaisants dans son district, surtout dans la culture de l'achigan, dont on a expédié de grandes quantités dans les différentes parties du pays et jusqu'à la Colombie Anglaise—ce qui est une œuvre très utile, je crois. Je crois donc qu'il n'est que juste, en réponse aux critiques qui ont été faites contre M. Hurley, de dire qu'il a toujours rempli ses devoirs fidèlement à la pleine et entière satisfaction des chefs du département. Il me fait peine de voir, après que ces accusations ont été si complètement contredites, que l'on revienne sur cette affaire sans avoir pour s'appuyer d'autre base que de simples rumeurs de la rue mises en circulation par quelques envieux.

M. REID (Grenville) : Voici ce que je sais de l'affaire. Je parlais cet après-midi à l'honorable député de Hastings-ouest (M. Porter) qui m'a dit que cet affidavit avait été rendu public, et que depuis ce Collins avait dit à son associé qu'il avait signé un affidavit à l'effet que Hurley lui avait promis $100, et qu'il avait reçu cet argent de Hurley tel que convenu, contrairement à ce que dit l'affidavit de Hurley. Et ce n'est que pour savoir lequel des deux dit vrai que j'ai demandé si Collins avait reçu les $100. C'est ce qui m'a été dit cet après-midi, et je suis certain que l'honorable député de Hastings (M. Porter) m'appuiera.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais rien autre chose de l'affaire que ce que j'ai entendu déclarer par l'honorable député de Hastings-ouest à la session dernière. Je croyais que la question était revenue subséquemmnt dans la Chambre et qu'il s'était expliqué. Si je me suis trompé, je n'ai rien de plus à dire.

M. REID (Grenville) : L'honorable ministre des Travaux publics comprendra que c'est après que mon honorable ami de Hastings (M. Porter) eut promis de ramener la question devant la Chambre que M. Hurley a fait son affidavit, mais nonobstant cet affidavit, mon honorable ami de Hastings est prêt à ramener la question, et à prouver que Collins a signé un affidavit disant que la somme de $100 lui avait été promise, et que cette somme lui a été payée depuis. L'honorable ministre des Travaux publics veut-il nous dire si Collins a reçu du département des Pêcheries une somme de $100? Je crois que cette somme lui a été payée pour avoir placé des bouées ou fait quelque autre besogne de ce genre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'informe que Collins ayant obtenu l'entreprise ou la charge de placer les bouées dans la baie de Quinté, on lui a payé $100 pour ses services. Nous avons quatre ou cinq cents bouées à placer au printemps ; on les fait placer soit à l'entreprise soit à la journée ; quelques fois ce sont les maîtres de port qui les placent.

M. REID (Grenville) : Le ministre voit maintenant que nous avons parfaitement raison de blâmer M. Hurley d'avoir signé un affidavit de ce genre. Il est maintenant prouvé que le $100 ont été payés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le paiement de cette somme n'a rien à faire avec l'affidavit de M. Hurley. Le département a payé ces $100 à M. Collins pour services qu'il a rendus dans l'inspection des bouées dans la baie de Quinté.

M. BENNETT : Ce ne peut être le même Collins, car je vois que Collins, gardien de phare à Christian Island a, d'après le rapport, reçu $6 pour avoir placé une bouée sur un banc de sable. C'était dans la baie Georgienne et il s'agit ici du lac Ontario.

M. REID (Grenville) : Si j'ai bien compris l'honorable député de Hastings-ouest, il y a dans les Débats de l'année dernière un affidavit disant que Hurley a entré en négociations avec Collins pour faire contester son élection, et que Collins devait recevoir $100 pour placer ces bouées. Depuis, les $100 ont été payés à Collins.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Finances a plaidé que l'on ne devait pas supprimer ce crédit parce que ces inspecteurs ont fait leur ouvrage ; c'est un plaidoyer assez juste, je l'admets. Mais les membres de l'opposition ont blâmé, l'année dernière, la nomination de ces inspecteurs et dit que c'était de l'argent gaspillé. La motion que je fais est le seul moyen que nous avons de protester contre cette dépense.

M. REID (Grenville) : Je m'oppose à ce qu'un fonctionnaire du gouvernement comme M. Hurley se mêle activement de politique, et il ne convient certainement pas qu'un employé du gouvernement promette, pour obtenir les services d'un prête-nom, et qu'ensuite il vienne déclarer dans un affidavit qu'il ne s'est aucunement mêlé de l'affaire, lorsque nous découvrons ensuite que les $100 ont été payés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne savais certainement pas que

ce Collins avait eu de l'emploi d'autre manière, et je puis déclarer que jamais, directement ou indirectemnt, je n'ai enteudu dire qu'il y avait de la politique au fond de cette affaire ni rien d'irrégulier dans le paiement de ces $100 à une personne qui aurait été mêlée dans ce comté à la politique provinciale. S'il s'est fait quelque chose de ce genre c'est à mon insu et aussi à l'insu des chefs du département. Si les services rendus par Collins ne valent pas $100, c'est une autre affaire.

M. REID (Grenville) : Cela n'est certainement pas dirigé contre l'administration du ministère de la Marine par mon honorable ami.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quel est le prénom de ce M. Collins.

M. REID (Grenville) : Je ne m'en souviens pas. On ne me l'a pas dit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a un sieur Collins employé à Christian Island, et son prénom est Allan.

M. BENNETT : C'est sur la Baie Georgienne.

M. TAYLOR : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit il y a quelques instants, après renseignements obtenus du sous-ministre, que M. Collins avait reçu $100 pour certains travaux. Or, de quel Collins voulait-il parler ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'informe que nous avons un gardien de phare du nom de Allan Collins. C'est le seul de ce nom à l'emploi du département.

M. TAYLOR : Ce n'est pas ce que nous a dit l'honorable ministre, il y a quelques instants. Le ministre nous a dit que ce Collins, qui fait le sujet de cette discussion, avait eu l'entreprise de poser des bouées, et qu'on lui avait payé $100. Or, je désire maintenant demander au ministre des Travaux publics si cette entreprise pour laquelle ce M. Collins a reçu $100 a été accordée par M. Hurley.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle ne peut avoir été accordée par M. Hurley. D'après les souvenirs que j'ai de cette discussion, la personne qui a été mentionnée, mais dont je ne me rappelle pas le nom dans le moment, à laquelle on a dit que M. Hurley avait parlé, était une personne qui avait obtenu du département l'entreprise pour poser des bouées. Mais je veux assurer le comité que je n'en connais rien, et personne n'a jamais porté plainte au département que le prix payé était excessif, ou que cette entreprise avait des rapports avec une question de politique provinciale. L'entreprise a été accordée en la manière ordinaire, et je serais très surpris d'apprendre, car je connais très bien M. Hurley, qu'il eût fait des représentations qui n'auraient pas été strictement vraies. Lorsque la question a été soulevée dans la Chambre je lui ai écrit une lettre immédiatement et j'ai reçu de lui en réponse un affidavit que j'ai montré à l'honorable député d'Hastings-ouest. La chose en est restée là, et j'ai cru alors que l'explication avait été acceptée comme entièrement satisfaisante et que l'accusation n'avait aucune base. Il n'y a cependant aucune relation entre l'entreprise qui a été accordée à cette personne et l'incident qui a été rapporté dans la Chambre.

M. REID (Grenville) : Je dois dire à l'honorable ministre des Travaux publics que l'honorable député d'Hastings-ouest n'a eu aucunement l'intention de blâmer son administration comme ministre de la Marine, mais c'est de M. Hurley qu'il se plaint, de M. Hurley qui fait un affidavit de ce genre après que Collins a dit à son associé qu'il avait reçu $100. Je puis me tromper en disant qu'il a fait un affidavit, mais Collins a dit à son associé qu'on lui avait promis $100 et qu'il les avait reçus. Si tel est le cas, M. Hurley n'était certainement pas justifiable de signer l'affidavit qu'il a signé, et je demande simplement s'il est vrai que Collins a eu les $100. Si l'honorable ministre déclare que Collins n'a pas eu les $100, l'honorable député d'Hastings-ouest pourra s'expliquer plus tard, lorsqu'il sera dans la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne trouve rien dans les dossiers au sujet de ce paiement de $100. Je ferai les recherches nécessaires pour savoir ce qui en est.

M. REID (Grenville) : Les fonctionnaires savent-ils si le département a payé $100.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La preuve que l'on cherche à faire devant le comité du paiement de $100 n'est qu'une preuve indirecte. L'honorable député de Grenville (M. Reid) dit que l'honorable député de Hastings-ouest a dit que l'associé de John Collins avait dit que John Collins aurait dit que M. Hurley lui donnerait $100.

M. REID (Grenville) : L'honorable député de Hastings-ouest dit qu'il a vu le paiement de cette somme dans le rapport de l'auditeur général même.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici le livre. C'est la meilleure preuve.

M. COCHRANE : Je ne veux faire aucune insinuation sur le compte de M. Harley que l'honorable directeur général des Postes nous dit être un homme de beaucoup de mérite, ce que je ne conteste pas, mais nous ne pouvons pas payer $1,500 par année à tous les hommes de mérite de la province d'Ontario simplement parce qu'ils sont des personnes

de mérite. J'ai essayé à avoir des renseignements sur les devoirs que M. Hurley a à remplir. J'ai essayé à avoir ces renseignements de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et je n'ai pas réussi ; puis l'honorable directeur général des Postes est venu à la rescousse de son collègue et nous a dit que M. Hurley était un homme de beaucoup de mérite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il l'est aussi.

M. COCHRANE : Je n'en doute pas, et je ne contredirai pas l'honorable directeur général des Postes, mais comme je l'ai déjà dit, nous ne pouvons pas payer des $1,500 à $1,600 par année à toutes les personnes de mérite dans l'Ontario. L'honorable ministre des Travaux publics vient d'entrer et il sait peut-être de quelle nature sont les fonctions de M. Hurley. Je disais au comté avant que l'honorable ministre entrât que je ne croyais pas que ce fut beaucoup une action suivant l'esprit des affaires de la part d'un gouvernement qui se prétend un gouvernement d'affaires, que de payer des fonctionnaires $1,500 ou $2,000 par année pour faire une besogne ou une autre, lorsque c'est le gouvernement provincial qui accorde les licences et perçoit les revenus. Je mentionne spécialement M. Hurley parce que je le connais mieux que les autres. Je veux me renseigner afin de pouvoir dire aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter ce que font ces inspecteurs lorsqu'ils me le demanderont. Quel besoin avons-nous de ces inspecteurs pour surveiller ces pêcheries lorsque le gouvernement provincial a déjà les siens et qu'il garde tout l'argent? C'est le gouvernement provincial qui est la partie intéressée. Il a ses employés qui remplissent absolument les mêmes fonctions. Je suppose que le devoir de nos inspecteurs est de surveiller les inspecteurs provinciaux, mais ce sont ceux-ci qui reçoivent tous les revenus. Je ne vois aucune nécessité pour le gouvernement fédéral de payer cet argent, non pas que la somme soit bien énorme, mais c'est ainsi que l'argent s'en va.

M. DYMENT : Je comprends que——

M. COCHRANE : Je n'ai demandé aucun renseignement à l'honorable député.

M. DYMENT : Je ne crois pas que l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) ait le monopole du temps du comité.

M. COCHRANE : Je demandais un renseignement et si l'honorable député peut bien permettre que je l'obtienne.

M. DYMENT : L'honorable député a demandé bien souvent des renseignements, et s'il veut me le permettre, je vais essayer à lui donner quelques informations sur les devoirs d'un inspecteur de pêcheries sur la baie Geôrgienne et le lac Supérieur.

M. COCHRANE : Je gagerais que l'honorable député a des intérêts dans l'affaire.

M. DYMENT : L'honorable député n'est pas tenu d'écouter si cela ne l'intéresse pas. En vertu de la décision du Conseil privé, le gouvernement fédéral a le pouvoir de décider l'époque et la longueur des saisons de pêche, de les faire observer, de dire dans quelles eaux on pourra pêcher avec des rets, définir la grandeur des mailles et le genre de rets. Je sais que l'inspecteur, M. Duncan, auquel je m'intéresse plus particulièrement, dépense une grande partie de son temps à voir que les rets soient placés à des endroits convenables et non pas sur les frayères, parce que si l'on permettait de placer les rets où le poisson fraie, la reproduction du poisson en serait bien vite affectée. Je sais aussi qu'il dépense aussi une bonne partie de son temps, et avec de bons résultat, à empêcher les Américains de venir pêcher à l'île Saint-Joseph, à l'île Cockburn et dans la rivière Sainte-Marie. Il a plus d'une fois chassé ces pêcheurs sans permis, et je puis assurer l'honorable député de Northumberland que M. Duncan au moins emploie utilement son temps et gagne bien l'argent que le pays lui paie.

M. COCHRANE : Je proposerai que l'honorable député soit nommé ministre de la Marine et des Pêcheries. Il paraît en connaître plus que tous les autres ministres auxquels nous avons demandé des renseignements ce soir.

L'amendement de M. Taylor est rejeté et l'item est voté.

M. TAYLOR : Ne ferions-nous pas mieux d'ajourner, maintenant?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ne vaudrait-il pas mieux achever de voter les crédits supplémentaires avec l'entente que l'on pourra discuter tous les crédits de nouveau lorsque viendra le budget principal?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Délibérons jusqu'à minuit.

M. TAYLOR : Très bien. Continuons.

Somme additionnelle requise pour l'impression et la gravure du papier-monnaie du Canada, $30,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette dépense repose entièrement sur le nombre de billets qui entrent dans la circulation. Nous avons été obligés d'en augmenter le nombre dernièrement à cause de l'augmentation du commerce. Le public en général a aussi demandé que nous retirions de la circulation les billets salis et en mauvais état et que nous les remplacions pas des neufs. C'est de cette façon qu'une partie de cet argent a été dépensée, et comme résultat, notre circulation de papier monnaie est plus satisfaisante qu'elle n'a jamais été.

Prison de Régina—achat d'un terrain additionnel, $4,800.

M. BENNETT: Le terrain a-t-il été acheté?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Le terrain actuel n'est pas assez grand ; il faut nécessairement plus d'espace et c'est l'intention du gouvernement d'acheter une partie d'un quart de section qui aboutit à l'est de la prison et que nous achetons pour $30 de l'acre ; on m'assure que c'est très bon marché.

M. LENNOX : Il est entendu que nous pourrons discuter de nouveau tous ces item en même temps que le budget principal?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, sans la moindre objection.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande permission de siéger de nouveau. Nous avons fait beaucoup de travail ce soir, et je remercie les honorables députés de l'opposition de la courtoisie qu'ils ont montrée.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle sera la besogne de la Chambre lundi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Divers bills—un du ministre de l'Agriculture et un du ministre de la Justice. Puis nous reprendrons les subsides et finirons de voter ces crédits supplémentaires si possible. Nous tenons plus à faire voter ceux-ci maintenant que ceux du budget principal.

M. TAYLOR : Le bill du chemin de fer ne sera pas discuté?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il pourrait l'être ; je ne suis pas en mesure de le dire. Nous prendrons d'abord les bills de moindre importance et si ensuite on voulait s'occuper du bill des chemins de fer, ce sera après arrangement avec l'opposition.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.40 du soir.

# INDEX

## TROISIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT


ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :
Bil (n° 235), Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 12960 ; amendement, 12961, rejeté, 12961 ; pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Deseronto, édifice public (sub.) 13380.
Picton, édifice public (sub.) 13380 et suiv. ; bureau de poste (observ.) 13403.
Rossland, dépôt d'armes (sub.) 13401.
Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 13402.
Anderson, M. J. G., nomination (int.) 13648.
Ficelle d'engerbage, inspection (int.) 14989.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6705.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10611.

ARCHAMBAULT, Joseph Eloi (Berthier) :
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, (débat) 10335,

AVERY, Melzar (Addington) :
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4259 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4876.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5650.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11865 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13619 et suiv.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (int.) 14296.

BALL, George (Nicolet) :
Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 454 ; 2e l., 646 ; 681 ; 874 ; 1558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapp. de ce comité, (débat) 6829.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10430.
Canal de Chambly, percepteur (int.) 12750.

BARKER, Samuel (Hamilton) :
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 442 et suiv.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 851.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 932 ; 14717 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1026.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1278.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1379.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1404.
Wendover, quai (sub.) 1485
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2491.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2679 et suiv. ; 3690 et suiv. ; 3857 et suiv. ; 3970 et suiv. ; 4025 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 5433 ; 5759 et suiv. ; 5874 et suiv. ; 5963 et suiv. ; 6277 et suiv. ; 6387 ; 6422 ; 8387 ; amend. du Sénat, 14140 ; 15062.
Dragueurs, réparations (sub.) 2705.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurise (sub.) 2780.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2804.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2812 et suiv.
Etudes et inspections (sub.) 2817.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3008.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hypothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton (observ. sur mot. pour 1ère l.) 3516.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3800 et suiv. ; améliorations à Sydney (sub.) 3829 et suiv. ; aménagements à Lévis, 3836 et suiv. ; wagons et locomotives (int.) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int.) 4602 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière 12847 et suiv. ; machine à scier les rails, achat, 12861 et suiv. ; crédit général, 13133 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14345 et suiv. ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14372 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5135 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5331 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6081 et suiv.

BARKER, Samuel—*Suite.*
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Bill (n° 157) en comité, 6190.
Commission géologique (sub.)7030 et suiv.
Recensement (sub.) 7279 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7651 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.; 14407 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7785.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8016 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8088 et suiv. ; 3e l., 8298 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155 ; (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8267 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8511 et suiv ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 et suiv. ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Transports, commission (int.) 8572.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8845 ; bill (n° 235) en comité, 11457 et suiv. ; 11641 ; sur mot. pour 3e l., 13025 ; (amend.) 13025.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9410.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9684 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11029 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11064.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int.) 11222.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11306 et suiv. ; 11369 et suiv. ; 12692.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11431.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12774.
Chemins de fer, avances au ministre (en comité sur résol.) 12830.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12548.
Bill (n°258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13215 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14093 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14778 et suiv.
Bill (n° 269) attributions de certains départements, en comité, 15043.
Transcontinental national, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15150 et sniv.

BAZINET, Charles (Joliette) :
Bill (n° 52) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Joliette et du lac Manouan (mot. pour 2e l.) 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BEITH, Robert (Durham-ouest) :
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-est, 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10488.

BELCOURT, Napoléon (Ottawa) :
Bill (n° 30) Compagnie d'huile du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 777.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Compagnie d'amélioration du gaz du Dominion, bill (n° 91), 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1360 et suiv.
Compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, bill (n° 108), 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, (bill n° 118) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Bill (° 144) chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (en comité et 3e l.) 4752.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company (mot. pour comité) 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 161) pour faire droit à la Compagnie des machines à cylindre de Wolf, 3e l., 5749.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6062 et suiv.
Postes ,service extérieur (sub.) 6230.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6513.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Bill (n° 104) en comité, 7564 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7734.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8278 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national, en comité (décision) 10902-10903.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12758 et suiv. ; 12777.
Yukon—terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14081 et suiv.

BELCOURT, Napoléon—*Suite.*
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14109 et suiv. (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14718.

BELL, Adam Carr (Pictou) :
Changements ministériels, explications, débat, 189.
Bétail canadien en Angleterre (mot. en amend. à mot. Fielding pour comité des subsides) 270 ; 375.
Yukon—concession Treadgold (mot. pour doc.) 293.
Steamers de l'Etat, commandants (int.) 454.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 597.
Scotch-Hill, station (int.) 895.
Postes, rapp. (int.) 901.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1072.
Yukon, concession Treadgold (mot. pour doc.) 293 ; int.) 1231 ; 5423 ; taxes de représentation (int.) 6193.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int.) 1338.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int.) 1648.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int.) 1924.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (int.) 1925.
Intercolonial, tarif (int.) 1925 : circulation gratuite (mot. pour doc.) 2416 ; taux de transport (mot. pour doc.) 2418.
Budget (débat) 1976.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2781.
Intercolonial, garage de Lorne (int.) 3022.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int.) 3107.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton (int.) 3245.
Transport, commission (débat sur observ. Borden) 3622 et suiv.
Conseils de conciliation (int.) 3759 ; 4150.
Steamer "Minto", usage (int.) 3762.
Intercolonial—mot. pour doc., et débat sur l'exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3820 et suiv. ; tarifs du trafic (mot. pour doc.) 3846.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4080 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc., (sub.) 4313 et suiv.
Pêche dans la zone de trois milles (int.) 4332.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4405.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4435.
Recensement (sub.) 4825 et suiv.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int.) 5006.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5083 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5458.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5619 et suiv.
Yukon——
Goélette "Markland" saisie (sur observ. Kaulbach) 6198.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6572.

BELL, Adam Carr—*Suite.*
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6707 ; 7432 et suiv.
Milice, loi, dépêche Chamberlain (int.) 6754.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7338.
Armée anglaise, commissions accordées aux officiers canadiens (mot. pour doc.) 7518.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8450 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8541 et suiv.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10048 ; bill (n° 235) en comité, 11457 ; 11507 ; 11631-45 ; sur mot. pour 3e l., 13029 ; (amend.) 13031.
Service postal du Canada, par New-York (int.) 10980.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11295 et suiv. ; 12065 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11438 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., salle d'exercices militaires (int.) 12749.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13069.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13271 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13310 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13559.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (int.) 13955.
Recensement, coût (débat sur observ. Blair) 14025 et suiv.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, appointements, résolution (en comité) 14120.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14276 et suiv.
Chambre des commuens, augm. d'app. de dix commis (sub.) 14404 et suiv.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14485.
Halifax, bureaux de la marine et des pêcheries (int.) 14573.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14669 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14840.
Situation financière, revue, (observ.) débat, 14902 et suiv. (amendement) 14917, rejeté, 14944.
Chemins de fer, subventions (int.) 14991.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :
Importation du grain par les ports de l'Ontario Occidental, en 1902 (int.) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (int.) 99 ; (sub.) 5560 et suiv.
Libération d'Arthur Brunet (int.) 110.
Changements ministériels, explications, débat, 176.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 218.
Revenu de l'Intérieur, ministère ; appointements (sub.) 231.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 288.
L'Assomption, édifice public, 436 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 884.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 ; en comité, 925 ; 934.
Edifices publics en général, dépôt d'armes (sub.) 993 ; loyer (sub.) 1016.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 et suiv. ; 1004 et suiv.
Rideau Hall, divers (sub.) 1025.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044 et suiv. ; 1048 et suiv.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1571 et suiv.
Transport des malles entre Ashcroft et Barkerville (int.) 1653.
Murray-Bay, quai (sub.) 2352.
Chemin de fer Transcontinental, construction (int.) 2387.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre (int.) 2387.
Cutler, Bore-Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2400 et suiv.
Saskatchewan, Compagnie des terres de la vallée de la (int.) 2587.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int.) 2854.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3113 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3489 et suiv.
Milice (sub.) : troupes et matériel, transport, 3890 et suiv. ; aide aux associations de tir, 3908 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4053 et suiv.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (int.) 4152.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4164.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771 et suiv.
Recensement (sub.) 4832 et suiv. ; 4993 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4842 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5467.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5595 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5930 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6023 et suiv.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (int.) 6194.
Postes, service extérieur (sub.) 6265 et suiv.; salaires (sub.) 6343.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, 6551 et suiv. ; arpentage des réserves, 6620 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6633 et suiv.
Steamer "Alaska", achat (int.) 6842.
Terres fédérales, agents (sub.) 6979.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6979.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6979.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7602 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7749 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7790 et suiv.
Indiens, réserve de Duceis (int.) 8151.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8207 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8343 et suiv.
Intercolonial, freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8526 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9457 ; bill (n° 235) en comité, 10875 ; 11635 ; sur mot. pour 3e l. 13018, 13024.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11033 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11871 et suiv.
Article de l' "Evening Journal" (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.), observations, 13329.
Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification (sub.) 13335 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515 et suiv.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517 suiv.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Explication de nature personnelle, compagnie de New-Market (rép. à explications de M. Mulock) 13528.
Trancontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13541 et suiv.
Intercolonial, incendie des gares, etc. (int.) 14967.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :
Revenu de l'Intérieur (rapp.) 91 ; appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 448.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—*Suite.*

Tabac, importé, droits (rép. à int. Clancy) 455 ; droits (rép. à int. Henderson) 2174 ; 12751 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les T. N.-O. (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 904.
M. F. X. Chabot, retraite (rép. à int. Morin) 2085.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, sur mot. pour 2e l., 2420.
Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l. 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.
Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 3841 ; 2e l. en comité et 3e l., 4154.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures, 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591; droits (rép. à int. Clarke) 14578.
Alcool méthylique (sub.) 5560.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
M. A. E. Forrest, remboursement (sub.) 5591.
M. J. Kelly, paiement d'appointements (sub.) 5592.
M. A. Guay, compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593.
Trottier, M. Louis, emploi (rép. à int. Morin) 8736.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12787 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14115 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058, 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. pour substitution du titre de " Agence Impériale " à celui de " Compagnie Impériale ", adoptée, 3282.
Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Cigarettes, prohibition (mot.) débat, 841.
Compagnie de Garantie du Dominion (à responsabilité limitée) bill (n° 92) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Fédération Maritime du Canada. Bill (n° 93) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.
Compagnies légalement constituées, bill (n° 94) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369; retiré, 3371.
Bill (n° 133) prohibition des cigarettes, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2383, 3,400 ; retiré, 3402.
Bill (n° 153) constituant en corporation la banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816.
Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de terminus de Montréal, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

BICKERDIKE, Robert—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4617.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6315 ; 6337 et suiv.
Service océanique (débat sur obser. Hughes) 7823.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :

Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Blind-River, quai (int.) 1340.
Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne de Montréal, 1ère l., 2586 ; retiré, 11099.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2592.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adopt., 7711.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4243 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4322 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 5039 et suiv..
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6057.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7020.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10480.
Nouveau musée géologique (int.) 11455.
Pointe Nepean, usage (int.) 12086.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12587 ; 12763 et suiv. ; 12828.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14098 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14537.

BLAIN, Richard (Peel) :

Ficelle d'engerbage, prix (int. 206 ; 455 ; ventes (int.) 3934.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 991.
Pélérinage des Doukhobortses (int.) 1059.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1173.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1421.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Budget (débat) 1850.
Cure-môles, coût (int.) 1924.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428 et suiv.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3160 et suiv.
Entrefilet du " Citizen " d'Ottawa, explication de nature personnelle par M. Talbat (observ.) 3238.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3279.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3426 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3462 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3641 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Débats, bureau des traducteurs (int.) 3935.
Douanes, appoint. et dép, casuelles dans les ports du Canada (sub.) 4037 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4211 et suiv. ; 4256 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4712.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4764 et suiv.
Recensement (sub.) 4799 et suiv. ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int.) 6647 ; tableaux (int.) 7106 ; 11688 ; (sub.) 7270 et suiv. ; coût du recensement (observ. et amendement) débat, 13984 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5201.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5210 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6050.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6061 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6111 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6133 ; 6257 ; salaires (sub.) 6356.
Malles, service (sub.) 6269 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6307 et suiv. ; 6466 et suiv.
Indiens, dépenses légales et générales, M. Stewart (sub.) 6626 et suiv. ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7476 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6991 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7081 et suiv.
Latour, M. L. J., congé (int.) 7106.
Savard, M. P. V., emploi (int.) 7107.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7184.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7202 et suiv.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7496 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol.) 7591 ; inspection (sub.) 7997 et suiv. ; 8005.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7962 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7982 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8451 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 18545 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8550 ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux) (en comité) 13232 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13326 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Quelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.

BLAIN, Richard—*Suite.*

Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13355 et suiv.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13413 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13435.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13452 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686.
Cummings, M. James, paiement (sub.) 9723.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int.) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9758 ; bill (n° 235) en comité, 10976 ; sur mot. pour 3e l., 12980 ; (amend.) 12981 ; rejeté, 13006.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada ; 2e l., 10999 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11043.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11883 et suiv. ; 12545.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12577.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13462 et suiv.
Port-Crédit, lac Ontario (sub.) 13523.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13546 et suiv.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13879.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13910 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Postes, administration (observ.) 14328 et suiv.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14349 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14399 et suiv. ; 14411 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement, 14958 et suiv.

BLAIR. Hon. Andrew George (Saint-Jean, ville) :

Chemins de fer et Canaux (rapp.) 93.
Canal de la Vallée de la Trent (rép. à int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat, 2397 et suiv.
Changements ministériels (explications) débat, 148.
Chemin de fer de la Rive Sud (rép. à observ. Geoffrion) 208 ; (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 459.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer, 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ;

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 8388 et suiv. ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 15064.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (rép. à int. Monk) 289.
Bill (n° 8) expropriation, en comité, 298 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 427 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (rép. à mot. Tarte pour doc.) 456 ; propositions au gouvernement (rép. à int. Sproule) 897.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 461.
Intercolonial—embranchement de la Rivière-Ouelle (rép. à int. Casgrain) 554 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (rép. à int. Monk) 683.
Subventions en terres et en argent aux chemins de fer (rép. à int. Davis) 1233 ; subventions (rép. à int. Scott) 1234 ; 1738 ; 1739.
Intercolonial : Gages des employés (rép. à int. Kendall) 1339 ; tarif (rép. à int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (rép. à int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (rép. à mot. Bell pour doc.) 2417 ; trafic, échange avec Grand Tronc (rép. à int. Kemp) 2857 ; garage de Lorne (rép. à int. Bell) 3022 ; guide officiel (rép. à int. Clarke) 3662 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 3665 ; terrain acheté par le gouvt. à Lévis (rép. à int. Casgrain) 3762 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3826 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (rép. à mot. Bell pour doc.) 3846 ; wagons et locomotives (rép. à int. Barker) 4517 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (rép. à int. Barker) 4603 ; surestarie (rép. à int. Fowler) 4837, 5130 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (rép. à int. Fowler) 4837 ; prix du transport des houilles (rép. à int. Kendall) 6375.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 559.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 575 : mot. pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578.
M. George Robertson, M.P.P., commissaire, garde-bestiaux, nomination (rép. à int. Ganong) 685.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (rép. à int. Lancaster) 685.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Lennox) 686, 897, 1062.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (rép. à int. Monk) 688.
Chemin de fer Trans-Canada (rép. à mot. Tarte pour doc.) 689 ; propositions au gouvt (rép. à int. Monk) 1054, 1060 ; (rép. à int. Wilmot) 2857 ; explication personnelle, 2893.
Stock-Hill, station (rép. à int. Bell) 895.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
Chemins de fer, accidents, pertes de vie, (rép. à int. Clarke) 896, 1060, 1374 et suiv. ; traverses, importation (rép. à int. Emmerson) 1740.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 956.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1081.
Garde-bestiaux (rép. à int. Borden) 1235.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (rép. à int. Hughes) 1741 ; embranchement de chemin de fer, construction (rép. à int. Hackett) 6375.
Immigrants pour les provinces maritimes (rép. à int. Emmerson) 1924.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (rép. à int. Bell) 1924.
Canal Welland, force motrice (rép. à int. Lancaster) 1928.
Canaux, employés, salaires (rép. à int. Broder) 2382.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvt pour construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (rép. à int. McCreary) 2391.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Wilson) 2386, 4115.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426.
Alberton, gare (rép. à int. Hackett) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemins de fer, billets (rép. à int. Hackett) 2588 ; chefs de gare (rép. à int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (rép. à int. Lefurgey) 4601.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (rép. à int. Lefurgey) 2672.
Pont de Hillsbourough (rép. à int. Lefurgey) 2673 ; (rép. à int. Hackett) 2855.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (rép. à int. Clarke) 2673.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2965. Commission d'enquête, observ. Casgrain (débat) 4016, 4671.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie Canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. à int. Clarke) 3344, 4895, 5261, 6275.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3349 et suiv.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (rép. à observ. Marcil, Bonaventure) 3415.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3416 ; (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3845.
Fret, classement (rép. à int. Kemp) 3417, 3664.
Bill (n° 134) en comité, 3707 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (mot. pour comité, sur résol.) 4339 ; en comité, 4520 et suiv., 5131 et suiv., 5262 ; estimations du coût de cette ligne (mot.) 5224.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S. R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4360.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, sémaphores (rép. à int. Hackett) 4601 ; pont de Hillsborough (rép. à int. Hackett) 4602.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4621 et suiv.; 4637 et suiv.
M. Albert J. White, emploi (rép. à int. Fowler) 4837.
Territoires du Nord-Ouest, organisation en provinces, naturalisation (rép. à int. Borden) 5261.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5268 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.; (2e l. et adop.) 5297.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5317 et suiv., 5372 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, commis principal de la correspondance (rép. à int. Lennox) 5502.
Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 5544 ; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.
Bill (n° 102) en comité, 6090.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 6406.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6948.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8653.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12069 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885 et suiv., 14725 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14741 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour construction, 15031 et suiv.

BORDEN. Hon. sir Frederick W., K.C.M.G. (King, N.-E.) :

Rapports (rép. à int. Hughes) 209.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; loi, dépêche Chamberlain (rép. à int. Bell) 6755.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352.
L'Assomption, édific public (sub.) 437.
Port-Moody, réserve militaire (rép. à int. Earle) 455.
Chemin de fer Canadien Transcontinental (rép. à int. Casgrain) 553.
Nouveau bill de la milice (rép. à int. Hughes) 686.
Général en chef, rapport (rép. à int. Hughes) 687.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 841.
Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice, 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Guerre Sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (rép. à int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (rép. à int. Ingram) 1056 ; selles et brides pour dernier contingent (rép. à int. Borden) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers, à cheval (rép. à int. Taylor) 1237.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

Springhill, N.-E., arsenaux, gardien (rép. à int. Bell) 1925.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (rép. à int. Hughes) 2174 ; pensions aux soldats (rép. à int. Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ. Clarke) 8561 ; 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (rép. à int. Hughes) 14581.
Milice canadienne, organisation, discours Hughes) 3023 ; médailles (rép. à observ Bourassa) 2485.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à observ. Charlton) 3242 ; officiers des corps permanents (rép. à int. Smith) 4601 ; 6645.
Plaines d'Abraham, cession (rép. à int. Casgrain) 3346.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (rép. à int. Fowler) 3348.
Milice (sub.) solde et indemnités, débat, 3714; exercices annuels et tir, 3732 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; tentes, achat (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; couvertures, tissus, chaussettes, achat, rép. à int. Blain) 10982 ; 11221.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (rép. à int. Smith, Wentworth) 3938.
Martineau, Arthur, nomination (rép. à int. Ingram) 3938.
Gendarmerie à cheval, tentes (rép. à int. Taylor) 3940.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (rép. à int. Morin) 8868 ; (rép. à int. Bell) 12749.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. R. L. Borden) 12975.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 1330 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Toronto, salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353.
Kingston, salle d'exercice du collège militaire (sub.) 13361.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (rép. à int. Gallery) 3751 ; (rép. à int. Monk) 4153.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (rép. à int. Wade) 6374.
Winnipeg, pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercices (sub.) 7164.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Gordon Highlanders, trophée des (rép. à observ. Hughes) 7473.
Dixon, M. le capitaine (rép. à int. Hughes) 8150.

BORDEN, sir F. W.—*Suite.*

24e régiment (rép. à int. Hughes) 9340.
Pêche, primes, fraudes présumées (rép. à int. Hackett) 11221.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (rép. à int. Bourassa) 11456.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13399.
Velleyfield, grève, paiements à la milice sub.) 13647.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13655.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 24.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 107.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Peter J. Carlin, destitution (int.) 132.
Changements ministériels (explications) débat, 151.
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 212 et suiv.
Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles, 229.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 248 et suiv.
Affaires des Indiens (sub.) 178 et suiv.
Milice (rapp.) 287.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 476.
Alaska—frontière, traité (observ.) 490 ; (int.) 900 ; entrevue avec M. Aylesworth (int.) 13952 ; dépêche de lord Alverston (observ.) 14091 ; commission, frais (sub.) 14245.
Affaires de la Chambre (int.) 492 ; (observ.) 494.
Alexandria, édifice public (sub.) 508.
Clinton, bureau de poste (sub.) 540.
Rapports, demande de (observ. sur int. Taylor) 556.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 608 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 615 et suiv.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 636.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int.) 684.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695 et suiv.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par gouvernement fédéral (mot. pour doc) 723 ; 2086 ; 2769.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (débat sur 1ère l.) 732 ; annexes et cartes (int.) 899.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 802.
Commission des transports et enquête sur tarif (observ. sur int. Monk) 876.
Ile du Prince-Edouard, correspondance (int.) 898.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int.) 898.
Bond-Hay, traité (int.) 900.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Conférence coloniale (int.) 900.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 906 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 921 et suiv. ; en comité, 929 et suiv., 936.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. pour doc.) 939.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 954.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int.) 965.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 979.
Edifices publics en général (sub.) 987 ; dépôts d'armes (sub.) 996.
Rideau Hall, divers (sub.) 1023.
Yukon—concession Treadgold (int.) 1052 ; instructions au commissaire de l'or (int.) 4723 ; commission (int.) 5009.
Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. pour doc.) 1085.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1088.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1092.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Bill (n° 78) loi des pensions militaires (en comité) 1150.
Immigrants, installation (rép. à observ. Borden) 1164.
Garde-bestiaux (int.) 1235.
Commission des transports (int.) 1235 ; 3240 ; 4273 (observ.) débat, 3556 et suiv. (int.) 4895 ; 5009 ; 7424 ; 7518.
Bill (n° 66) représentation du peuple dans la Chambre des communes, débat sur mot. Laurier pour 2e l., 1244 ; 1304 ; 1331 ; observ. sur mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335.
Budget (débat) 1514.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1643.
Murray-Bay, quai (sub.) 2347 et suiv.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2375 ; 3495 et suiv. ; 6120 ; 13104 et suiv.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2381 ; préséance des mesures ministérielles (débat sur mot. Laurier) 3842 et suiv.
M. George Swinehammer, démission (int.) 2392.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2429.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2447 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2465.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2631.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2688 ; 3848 et suiv. ; 3978 ; 4024 et suiv. ; 4118 et suiv. ; 4130 et suiv. ; 4281 et suiv. ; 4732 ; 5892 ; 5966 et suiv. ; 6281 et suiv. ; 8367.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2755.
Câble transpacifique (int.) 2769.
Débardeurs de Montréal, grève (int.) 2770.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2774 et suiv.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2815.
Etudes et inspections (sub.) 2820 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2826.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (mot. pour doc.) 2858 ; 5600.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, organisation en provinces (mot. pour doc.) 2877 ; 5261 (mot. pour impression des doc. déposés) 5773 (observ.) débat, 14144 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2885.
Yukon—concession Treadgold (débat) 2990 ; dépêche de Dawson (int.) 3413 ; 4752 ; commission d'enquête (int.) 3418 ; 3519 ; 3846 ; (débat) 4010 ; (int.) 4272 ; 6638 ; débat, 4667.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3144.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3166 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3303.
Chenal du Saint-Laurent (sub.) 3330 ; 3423 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3463 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3478 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3524.
Cour d'Amirauté, Québec, appoint, du registraire (sub.) 3531.
Yukon—cour Territoriale, allocation de subsistance (sub.) 3546 et suiv. ; livres de droit et transport d'iceux, pepeterie, etc., 3631.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 3763.
Intercolonial—améliorations à Sydney (sub.) 3828.
Milice (sub) : troupes et matériel, transport, 3893 et suiv.
Douanes (sub.): ministère, appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 et suiv.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932, 4128.
Naturalisation dans les Territoires du Nord-Ouest, dernière période décennale (mot.) pour doc.) 3941, 5261, 5600.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Fer et acier, industrie (avis de mot.) 4002 ; mot. et débat, 4420.
Ligne transatlantique rapide (int.) 4020 ; 4154, 4603 ; (observations) débat, 1445 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseax de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4224 et suiv., 4264 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4211 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous, 1ère l., 4331.
Bill n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*

Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4359.
Bill (n° 184) loi des brevets (en comité) 4368 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5941 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6124 et suiv., 6207.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6167.
Subsides provisoires, entente avec le chef de l'opposition (rép. à observ. Fielding) 6199 ; (rép. à mot. Fielding) 6206.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance " Century " (en comité) 6409.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6576.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6639.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6651 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des grains de semence (en comité) 6732.
Démission de l'hon. M. Blair (int.) 6736 ; explications, débat, 6960, 6968.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6758.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6849.
Yukon : Commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (int.) 4850 ; choix des commissaires (int.) 7518 ; commission Treadgold, droit de représentation (int.) 4850 ; télégramme de Dawson (int.) 4752, 8321.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6920 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (int.) 7017.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7019.
Rivière à la Pluie, service postal (observ.) 7101.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (mot. pour doc.) 7103 ; gouvernement (sub.) 7160 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7108 et suiv.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (en comité) 7129 et suiv.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7134.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7137 et suiv.
Terres fédérales, arpentages (sub.) 7155 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7215.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7245 ; racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. Bourassa (observ.) 7422.
Chemins de fer, politique du gouvernement (observ.) débat, 7325 et suiv. (int.) 7518, 7622.
Travail, ministère, traitement (sub.) 7371 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4377 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4400.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) débat, 4503.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4509.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4527 et suiv. ; 5170 et suiv. ; 5286 et suiv.
Woodstock, bureau de poste (mot. pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4748 et suiv.
Recensement (sub.) 4805 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4840 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4959 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5011.
Politique fiscale du gouvernement ; débat sur amendement Tarte, 5100.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int.) 5128.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5234.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité), 5271 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5313 et suiv. ; 5390 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5593 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int.) 5601.
Bill (n° 201) avance de deniers aux commissaires du port de Montréal (en comité) 5604.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5702.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5781 et suiv. ; 5983.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des comptes concernant les ouvriers de chemins de fer (amendements du Sénat) 5846 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5849 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5914.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7507 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7528 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7717 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7747.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7836 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère l.) 7930 et suiv. ; 7959 ; sur mot. pour 3e l., 12866 ; 13015 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7974 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7985 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv. ; 3e l., 8295 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8156 (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159 ; sur mot. Monk en amend.) 8275.
Conférence coloniale, débats, publication (int.) 8159 ; 9722.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8165 et suiv.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8243.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur projet de résolution) 8434.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8472 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9218 ; bill (n° 235) 11457 et suiv. ; 11572 ; amendement, 12897 ; rejeté, 12947 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13540 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9690 et suiv.
Yukon—commission Treadgold, dépêche concernant enquête (int.) 10080 ; 10244.
Transport, commission, composition (int.) 9722 ; 10081.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10233 et suiv.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11283 ; mot. pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill, 11686 ; en comité, 11702 ; 11849 et suiv. ; 11954 ; sur mot. pour 3e l., 12734.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11447 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (mot. pour doc.) 11689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Bill (n° 251) revenu consolidé et audition des comptes, dépôt de documents (int.) 11951 ; poursuite des délibérations (int.) 13530.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078.
Loi électorale, bill (n° 3) (int.) 12471 ; 12976.
Consul d'Allemagne, correspondance (int.) 12472.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12758 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (observ.) 12973 ; 13203.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (observ.) 12980.
Bill (n° 237) inspection des bateaux à vapeur, amendement de la loi de 1898 (en comité) 13035.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13040 et suiv.
Acte de 1901 concernant les sinistres maritimes, amendement (en comité sur projet de résolution) 13060 et suiv.
Bill (n° 256) aide financière au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 13102.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Intercolonial, crédit général (sub.) 13134 et suiv.
Canal de Chambly, pour macadamiser chemin de halage (sub.) 13169.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (2e l. et comité) 13208 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13258 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13293 et suiv.
Québec, citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13321 et suiv.; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13345 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13332.
Longueil, édifice public (sub.) 13342.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13359 et suiv.
Toronto, hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13369 et suiv.
Sainte-Marie (comté de Perth), édifice public (sub.) 13377.
Yukon.—Concession Treadgold, commission d'enquête, rapport (int.) 13402, 13530.
Cabotage aux Etats-Unis (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13405.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13421 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Chambre,—séance du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Le roi contre Calver, commutation de peine (mot. pour doc.) 13574.
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (int.) 13575 ; (sur int. Monk) 13653.
Télégraphe : ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13505.
North-Atlantic Trading Company, contrats (int.) 13648, 12952.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13650.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13749.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13752 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Steamers "Stanley" et "Lawrence", réparations (sub.) 13801 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, irrégularités (int. concernant motion Talbot) 13843, 13956.
Bill (n° 263) modifiant acte de 1901, concernant sinistres maritimes (sur mot. pour 3e l.) 13843-44.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13868 et suiv.
Steamers, service entre Grande-Bretagne et Canada (sub.) 13958 ; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13968 et suiv.; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047 et suiv.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14055 et suiv.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 et suiv.; Yukon, approbation de règlements (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14078 et suiv.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066.
Grains, nomination de peseurs (en comité) sur projet de résol.) 14093.
Bill (n° 357) service civil (en comité) 14117.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications, amendements du Sénat, 14122 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14242.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14243 et suiv.
"Canadian Mining Institute", publication de documents (sub.) 14252.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14274 et suiv.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14817 ; (article 5) 14819 ; (article 6) 14820 ; (article 8) 14821.
Alaska : frontière, décision de la commission d'arbitrage (int.) 14826 ; (motion pour documents) 14835 ; correspondance, 14993;
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14835 ; (débat sur int. Taylor) 14986 ; (sur observ. Mulock) 15153.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14947.
Journaux, et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14980.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15037 et suiv.
Voies et moyens (motion Fielding) 15059.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 15061.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ.) 15066.
Transcontinental National, arpentage (int.) 15067.
Colombie Anglaise, commerce de bois (observ.) 15067.
Bill (n° 3) retiré, 15070.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer (amendements du Sénat) 15071.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15094.
Transcontinental National, pétitions contre (rép. à observ. Talbot) 15148 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 76.
Abrogation du traité Clayton-Bulwer (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Embargo sur le bétail canadien (mot. pour doc.) 111.
Ecole de marine, réserve navale au Canada, organisation (mot. pour doc.) 111 ; 7518.
Agents d'immigration (mot. pour doc.) 293.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 707.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 783.
Comité des Débats (discussion sur mot. Champagne pour adoption du 2e rapport, affaire S. A. Mackay) 1144 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2443 et suiv.

BOURASSA, Henri—*Suite.*

Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ.) débat, 2480 ; état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5916.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4484.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4539.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4939.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5115.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5321 et suiv.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6847.
Immigration, agences (sub.) 6882 et suiv.
Opérations de la bourse (observ.) débat, 7221 et suiv. ; racontars de journaux (explication de nature personnelle) 7422.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int.) 10364.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9927.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int.) 11455.
Alaska, frontière, décision de la commission (observ.) débat, 15075 et suiv.

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 219.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 404.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 450 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (mot.) débat, 471.
Bowmanville, édifice public (sub.) 526.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 870.
Immigrants, installation (observ.) 1151 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (int.) 1337.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 1338.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (int.) 1339.
Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2548.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3283.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3322.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3394.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3542.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4345 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4767 et suiv. ; envoi de bestiaux (int.) 5007.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5570.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8233.

BOYD, Nathaniel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10340.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (sur observ. Scott) 12081.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12572.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12621 ; 12785 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14241.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14526 et suiv.
Parlement, convocation (observ.) 15155.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 257 4916 et suiv.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 305 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 360 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 434 et suiv.
Alexandria, édifice public (sub.) 500.
Bomanville, édifice public (sub.) 518.
Clinton, bureau de poste (sub.) 538.
Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressives de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892, 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366 ; en comité, 1366, 2878, 3349.
Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Intercoloniale d'outillage des chemins de fer, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1011.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1213 et suiv.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2595.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2641.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3179 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3374 et suiv.
Douanes : ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4090 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4308 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (int.) 4333.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5052 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5827 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6049.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 et suiv.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6100.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6102 et suiv.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110 et suiv.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Toronto, hôtel des postes (sub.) 6120.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6896 et suiv.
Indiens, affaires de Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7479.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7829.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8328 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10133 ; bill (n° 235) en comité, 10812 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11964 et suiv.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12551.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13108 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13145.
Loyer au Grand Gronc (sub.) 13150 et suiv.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveaux (sub.) 13623.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14651 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14661 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14692.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14699.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Alexandria, édifice public (sub.) 503.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 773.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Budget (débat) 2190.
Canaux, employés, salaires (int.) 2382.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l., 4396 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4965 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5642 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5666 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9657 ; bill (n° 235) en comité, 10969 ; sur mot. pour 3e l., 12953 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051.
Guerre sud-africaine, pensions (observ.) débat, 14892 et suiv.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14943.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Greffier de la Chambre, 1.
Pétitions d'élection, jugements de la cour Suprême, 1 ; 93.
Elections contestées, 2.
Vacances, 2 ; 1051.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; présentés, 3.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Discours du Trône, 3 ; 15163.
Messages de Son Excellence, économie interne (lec.) 92 ; budget supplém., 725 ; 5127 ; 14332 ; 14966.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 110.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (déc. sur observ. Maclean) 112.
Division Saint-Jacques (Montréal) vacance (rép. à int. Monk) 417 ; nouveau bref d'élection, 1052.
Traduction française des bills (rép. à observ. Monk) 493.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) déc., 560.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées (déc.) 605 ; 670.
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges (2e l.) déc., 646.
Message de Son Excellence, adresse, remerciements, 1241.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (rép. à observ. Sproule) 2479.
Bill (n° 53) relatif à la faillite, décision (sur mot. pour 2e l.) 3361.
Bill (n° 133) prohibant importation, fabrication et vente des cigarettes, décision (sur mot. pour 2e l.) 3400.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus, décision (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton, décision (sur mot. Compbell pour laisser bill en suspens) 5039.
Bill (n° 73) Ontario and Quebec Power Company, décision (sur mot. pour 3e l.) 5042.
Politique fiscale du gouvernement, décision (débat sur amendement Tarte) 5052-5056.
Chambre des communes, service téléphonique (rép. à observ. Reid) 5262.
Sénat, appoint. et dép. casuelles (sub.) 5446.
Débats, publication (sub.) 5446.
Chambre des communes (sub.) 5446 et suiv.
Bibliothèque du parlement, employés, appoint. (sub.) 5449.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456.
Sanction royale (communic.) 5498 ; 5614 ; 6565 ; 6598 ; 8892 ; 15161.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (rép. à observ. Hughes) 5604.
Procédure (décision sur mot. Haggart) 6091.
Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) amendements du Sénat (décision) 7059.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7564 et suiv. ; 7693 et suiv.
Visiteurs au Canada, observ. Smith, Wentworth (décision) 7713.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes, débat sur observ. Ethier (décision) 7799 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 8067.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (décision) 8154 et suiv. ; sur mot. Wade pour adoption du 2e rapp. (décision) 8158.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, débat sur mot. pour 3e l. (décision) 8595.
Explication de nature personnelle, M. Osler, paroles de M. Scott, député, et arti-

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*
cles du Star et du Globe de Toronto (décision) 10770 et suiv.
Beurre canadien, observ. Henderson (décision) 11013.
Pommes canadiennes, propos de M. Prestion (en comité) 11825 et suiv. ; sur mot.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation en comité, 11825 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12689.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11825.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat (rép. à mot Demers modifiant rapport du comité de revision) 12469.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur motion pour 3e l., 13031 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (rép. à int. Talbot) 12971 (rép. à observ. Marcil, Bagot) 13204 et suiv. (observ. et décision sur mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections) 13538 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle, par M. Roche (Halifax) 13650.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074.
Chambre des communes, augmentations d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; journalistes commis de la session (rép. à int. Hughes, Victoria) 14535 ; commis de la session, augm. d'appointements (sub.) 14535 ; compte rendu des débats, clavigraphistes (sub.) 14536 ; messagers de la session (sub.) 14536.
Messagers au service de M. Taylor (rép. à int. Talbot) 14580.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14869 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, conférence avec le Sénat, 15042 ; message, 15062 et suiv., 15064.
Prorogation, 15146.

BROWN, James P. (Châteauguay) :
Bill (n° 37) concernant la compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Saint-Chrysostôme, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; mot. pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop. 8005.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3322 et suiv.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :
Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, du Canada, 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop. 2383.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437 et suiv.

BRUNEAU, Arthur Aimé (Richelieu) :
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13116 et suiv.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2376.

BUREAU, Jacques—*Suite.*
Desjardins, M. Camille, nomination (int.) 3664.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub) 4243.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal, entrée de l'est (sub.) 6103 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10169.
Montréal, port, hangars permanents (int.) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding" (int.) 14577.
Dette publique, intérêt (int.) 14969.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest) :
Bill (n° 31) Ordre Canadien des Forestiers du Monde, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 2e l., 1922.
Banque du Canada. Bill (n° 100) 1ère l., 1336 ;2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Compagnie contre les accidents et de garantie (bill n° 107) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1566, 1882 ; en comité, 2853, 3059 ; 3e l., 3059.
Bill (n° 121) Corporation des syndicats réunis, 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.
Bill (n° 203) concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.
Recensement, Cardwell, Halton et Peel, tableaux (int.) 7309.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11844 et suiv., 11867 et suiv.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (int.) 12470.
Chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest, Ont.) :
Bill (n° 20) modifiant l'acte des poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 1ère l., 205 ; 2e l., 2418, 3357 ; mot. pour renvoi à un comité, 3359.
Bill (n° 27) Compagnie Nationale de chemin de fer et de transport, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.
Bowmanville, édifice public (sub.) 523.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667 et suiv.
Bill (n° 113) Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto et Hamilton, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; en comité, 9684 ; 3e l. et adop., 9696 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3689 et suiv. ; 6310 et suiv. ; 6500.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Borden) 4961 et suiv.
Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-ouest, 1ère l., 5418; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, en comité, 5546.
Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissing à Ottawa, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.
Arichat, édifice public (sub.) 6031.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation, 11274 et suiv., 11841 et suiv., 11925 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12714.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13972.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14607 et suiv.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14771 et suiv.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 402.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2365.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4381 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5710.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6055 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10412.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11264.

CARROLL, Hon. H. G. (Kamouraska) :
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet, démission (rép. à int. Léonard) 290.
Ficelle d'engerbabe, prix (rép. à int. Blain) 455 ; (rép. à int. McCreary) 1653 ; vente (rép. à int. Blain) 3934.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 949.
Commission de refonte des Statuts (rép. à int. Sproule) 1058.
Tabac, monopole (rép. à int. Monk) 1338.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2439 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11206.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, frais d'exploitation (sub.) 13153 et suiv.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (int.) 8352.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8465 et suiv.
Hôtel des Monnaies, construction (int.) 11222.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :
Ministère du Commerce (rapp.) 93.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Expédition de blé de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Bennett) 288.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Budget (débat) 1654.
M. George Roy, inspecteur des peaux (rép. à int. Casgrain) 3758.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Borden) 4024, 4154, 4603, 4895.
Agences commerciales du gouvernement (rép. à int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993.
Grain, inspection (rép. à int. Clarke) 5007 ; (sub.) 13984 ; peseurs, nomination (en comité sur projet de résol.) 14092.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbabe, nomination (rép. à int. Wilson et Taylor) 5131 ; (rép. à int. Wilson) 5779.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 6205.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801, 7962.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980; entre la France et le Canada (résol.) 10675 ; en comité, 11070 ; 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada, 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et côte occidentale de l'Ile de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Immigration chinoise, application de la loi (sub.) 7992.
Bureau international des douanes, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Fer et acier, prime (sub.) 7995 ; (rép. à int. Henderson) 11818.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7995; (rép. à int. Alcorn) 14989.
Commerce avec le Japon (rép. à int. Clarke) 8869.
Yukon—Commission Treadgold, enquête (rép. à int. Borden) 10244.
Chemin de fer transcontinental, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9883 ; bill (n° 235) en comité, 11622 ; pétitions contre, comité des privilèges et élections (rép. à int. Borden) 13956.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (rép. à int. Monk) 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11709 et suiv.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12788 et suiv.
Canal Rideau, employés, paiement (rép. à int. Taylor) 13574.

CARTWRIGHT, très hon. sir Richard—*Suite.*
Division Saint-Jacques (Montréal) bref d'élection, émission (rép. à int. Borden) 13575.
Alaska, frontière, commission, opinion de lord Alverston (rép. à int. Bell) 13956.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 13982
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection, 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adop., 14608.
Parlement, convocation, longues sessions (sur observ. Boyd) 15160.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :
Juges, traitement (int.) 97.
Détenus, libération conditionnelle (int.) 97.
Exercice de la prérogative de clémence (int.) 98.
Amendement à la loi des brevets (int.) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (mot. pour doc., et débat) 100.
Libération d'Arthur Brunet (mot. pour doc.) et débat) 103.
Extradition Gaynor et Greene (mot. pour doc.) 111.
Fabrique de carabines à Québec (mot. pour doc.) 111.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 391.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 425 et suiv.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Chemin de fer de la Rive Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Parlement, sessions plus hâtives, (débat sur mot. Boyd) 481.
Affaires de la Chambre (observ.) 494.
Elections contestées, bill modifiant loi des (int.) 496.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int.) 496.
Chemin de fer canadien transcontinental (int.) 553.
Intercolonial, embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 553.
Traduction française des documents de la Chambre (observ.) 557.
Lois concernant la libération conditionnelle des détenus (mot. pour doc.) 580.
Prérogative de pardon (mot. pour doc.) 580.
Ile d'Orléans, service postal (int.) 687.
Bill (n° 103) Compagnie de fidéicommis la Royale, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.
Québec : Manufacture Ross (mot. pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du "Soleil" (int.) 2313 ; nouveau quai, contrat pour constr. (int.) 4116.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int.) Monk) 2591 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries ; 2723 et suiv.
Yukon—Concession Tredgold (débat) 2896 ; commission d'enquête (débat) 4003 ; (observ.) débat, 4645 et suiv.

CASGRAIN, Thomas Chase—*Suite.*
Travaux public (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3056 ; 3059.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, provinces maritimes, golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3094.
Plaines d'Abraham, cession (int.) 3346.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3594 et suiv.
Immigrants, examen médical (int.) 3663.
M. George Roy, inspecteur des peaux, nomination (int.) 3758.
Terrain acheté par le gouvernement à Lévis (int.) 3762 (mot. pour doc.) 3942.
Bill (n° 194) observ. sur mot. pour 2e l., 4379.
Juges des cours provinciales, traitement, (en comité sur résolution) 11028 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14225 et suiv.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :
Comité des Débats, 1er rapp., quorum, 671 ; mot. pour adop., 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, 964 ; (mot. pour adop.) discussion, 1144 ; 4e rapp., nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Slyva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1828 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 2005 ; 5e rapp. (mot. pour renvoi au comité) 7622 ; 6e rapp., secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; mot. pour adop., 8158 ; 9611 ; 8e rapp., M. Dunbar, sténog., 12469 ; 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 67.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8 de 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer, 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900, 1ère l., 93 ; 2e l., 908 ; en comité, 926 ; 1236 ; 13844 ; 14704.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 480.
Cour de divorce (mot.) débat, 581.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 753.
Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie, 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 972.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468 ; 13396.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1346.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (observ.) 2379.
Bill (n° 128) pour faire droit à William F. Schooley (sur mot. Boyd pour 2e l.) 2384 ; en comité, 3335.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3140.
Brimades dans l'armée anglaise (observ.) 3240.

CHARLTON, John—*Suite.*

Criminels allemands libérés, au Canada (int.) 3332.
Bill (n° 148) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3380.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3583.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6653 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7536 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impressions des documents) 8155.
Chemin de fer transcontinental national, débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8714, 8736 ; bill (n° 235) en comité, 10710 et suiv., 10862.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9408.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (en comité) 9407.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10236 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11873 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12654.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11822.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12085.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ.) débat, 13064 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13228 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13272 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13277 et suiv.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Chemin de fer, de l'intersection du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1ère l., 115 ; 2e l., 721, 1088 ; en comité, 1090, 3349 ; 3e l., 3349.
Revenu de l'Int., min., appoint. (sub.) 245.
Intérieur, min., appoint. (sub.) 275 et suiv.
Recensement, coût (int.) 290 ; (observ. sur int. Taylor) 294.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 307.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 229 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 344 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 257 et suiv.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 405.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 428.
Tabac importé, droits (int.) 455.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.

CLANCY, James—*Suite.*

Bill (n° 8) expropriation (en comité) 631 et suiv.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 926, 14725.
La Biche, palais de justice (sub.) 985.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 989.
Edifices publics en général, dépôts d'armes (sub.) 992 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1046.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 et suiv.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1646.
Budget (débat) 1742.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Trav. pub. et de la Mar. et Pêch., 2735 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822 et suiv. ; 2830.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3201 et suiv.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3659 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3871 ; 4872 ; 6391 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4050 et suiv. ; appointements des employés (int. Clancy) 8351.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4159 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4454.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4513 et suiv.
Statistique générale (sub.) 4588.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4594 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 et suiv.
Recensement (sub.) 4753 et suiv. ; 4797 et suiv. ; 4969 et suiv. ; 7305 ; coût (débat sur observ. Blain) 14038 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4759 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5696 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6236 ; salaires (sub.) 6353.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6684 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7067 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7117.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7146 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7161.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7581 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7649 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7854.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8219 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8340 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9946 ; bill (n° 235) en comité, 10822 ; 11498.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 11004.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
Bill (n° 66) remaniement de la réprésentation (en comité) 11229 et suiv. ; 11393 et suiv. ; 11701 ; 11828 (amend.) 12739.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11436.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12571.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755 ; 12807.
Intercolonial, édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12847 ; machine à scier les rails, achat (sub.) 12862.
Recettes et dépenses en 1903 (int.) 12972.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13195 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13227 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419 et suiv.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13626 et suiv.
Revenu et dépense de l'année (int.) 13646.
Postes, administration (observ.) 14321 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14527.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. pour documents) 14572.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14617 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14664 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14695.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746 et suiv.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14752 et suiv.

CLANCY, James—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14802 et suiv.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14810.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14935 et suiv.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14952.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14956.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14958 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :
Edifices publics, loyer (sub.) 1016 et suiv.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et Baie Georgienne, 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (int.) 1231.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 2629 et suiv.
Ports du Canada, appoint et dép. casuelles (sub.) 4060 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6261 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10324.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11900 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :
Toronto, exposition (observ.) 547 ; hôtel des postes (sub.) 982.
Clinton, bureau de poste (sub.) 549 et suiv.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 662.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observation Maclean) 680.
Houille, importation (int.) 686.
Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.
Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 815.
Eclairage de la Chambre (int.) 836.
Articles admis en franchise (int.) 838.
Droits réduits (int.) 838.
Chemins de fer, accidents, pertes de vie (int.) 895, 1060, 1272, 9476.
Défense navale, article du " Globe " (int.) 968.
Edifices publics en général (sub.) 988 ; loyer (sub.) 1015.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1001 ; service téléphonique (sub.) 1041 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1026.
Immigration irlandaise (int.) 1060.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1396 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1635.
Céréales en Angleterre, impôt (int.) 1742.
Conseil du Travail de Toronto (int.) 1922.
Budget (débat) 2283.
Bureaux des traducteurs des Débats (int.) 2391.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2498.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2663 et suiv.
Compagnies de téléphone dans les provinces maritimes (int.) 2673.
Dragueurs, réparations (sub.) 2727 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2761.
Immigrants, examen médical (int.) 2854.
Douanes, amend. à la loi (en comité sur résol.) (débat) 3196 et suiv.
West-Lorne, accident de chemin de fer (int.) 3343, 4895, 5261 (mot. pour doc.) 5422.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (int.) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3375 et suiv.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int.) 3416, 6375 (mot. pour doc.) 3620, 3845.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3470 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3543 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3634 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (mot. pour doc.) 3713.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3719 et suiv.; propriétés militaires, 3744 et suiv. ; troupes et matériel, transport, 3889 et suiv.
Intercolonial—guide officiel (int.) 3662 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3809 ; billets de faveur (mot. pour doc.) 9847.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4041 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4160 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4193 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, atelier libre (int.) 4336 ; compositeurs (int.) 4602.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité 4844 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4863 et suiv ; 4896 et suiv. ; 5510 et suiv. ; 5727 et suiv. ; 5872 et suiv. ; 6286 et suiv. ; 8361 et suiv.
Grain, inspection (int.) 5007.
Bill (° 199) en comité, 5009 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, estimation du coût de cette ligne (mot. pour impression) 5225 ; (en comité sur résol.) 5262 et suiv. ; 5283 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 5348 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5477.
Edifices publics, contrat pour fourniture de combustible (int.) 5501.
Quarantaine (sub.) 5680 et suiv.
Toronto, travaux publics, employés (int.) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (int.) 5780.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5787.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5859 et suiv.
Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adop., 7704.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5924.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6169 et suiv.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6207 et suiv. ; salaires (sub.) 6340.
Malles, service (sub.) 6272.
Etablissement Barr (observ.) débat, 6566.
Service météorologique (int.) 6646.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6855 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6903 et suiv. ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7071 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7349.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7368 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7524 et suiv. (int.) 7793 ; 7794.
Bill (n° 104) en comité, 7568 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7704.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11017 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7802 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7880.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7980 et suiv.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8047 ; (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8054 et suiv.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int.) 8320.
Guerre sud-africaine, médailles (observ.) 8503 (int.) 10758.
Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le " Free Press ", d'Ottawa (observ.) 8651.
Tarif japonais (int.) 9475.
Wagons officiels, frais de traction (int.) 9945.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10242 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10573 ; bill (n° 235) requêtes contre (débat sur

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections) 13544 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du Star et du Globe, de Toronto, 10784 et suiv.
Alaska, frontière (int.) 10804.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10986 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (observ.) 11012.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11044.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11088 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11164 et suiv.; (en comité) 11228 et suiv., 11394 et suiv., 11694, 11840, 11951 ; sur mot. pour 3e l., 12712.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11435 et suiv.
Etalon des grains (observ.) 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12084.
Poursuites contre M. W. T. R. Preston (int.) 12473.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (observ.) 12747.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12764.
Ordre du Service impérial décorations (int.) 12971, 13953, 14224.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13257 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Transports, commission (int.) 13292.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13331.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13336 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (int.) 13349 et suiv.
Toronto, salle d'exercices aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 et suiv.
Ottawa, édifices publics, tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13358 et suiv.; nouveau hangar à charbon (sub.) 13384.
Wingham, édifice public (sub.) 13391 et suiv.
Port-Hood, jetée, (sub.) 13475 et suiv.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13513.
Little-Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13517.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour règler niveau (sub.) 13614 et suiv.
Valleyfield, grève, paiements à la milice (int.) 13647.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.; entre le Canada et l'Australie (sub.) 13962 et suiv.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*

Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (int.) 14223, 14578.
Douanes employés, appointements (sub.) 14280.
Postes, huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14286.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Traduction des documents publics et des bills, traducteurs (int.) 496.
Alexandria, édifice public (sub.) 516.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1029.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1133.
Necum Teuch, quai (sub.) 1172.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1407.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1484.
Wendover quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1574 et suiv.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire (sur mot. pour 2e l.) 2428.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2784.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2787 et suiv.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câble sous-marins (sub.) 2806 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3326.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3338 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3423 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer en comité) 3970 et suiv.; 4872 et suiv.; 4972 et suiv.; 4925 et suiv.; 6418 et suiv.; 8366 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4055 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4236 et suiv.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4342.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4391 et suiv.
Recensement (sub.) 4985 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5170 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5231 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5299 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452 et suiv.
Listes électorales, dépenses éventuelles (sub.) 5456 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5612 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5940 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6557 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et T.N.-O., protection (sub.) 6992 et suiv.
Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6992 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7065 et suiv.
Bill (n° 200), inspection et vente des graines, (en comité) 7439.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7872 et suiv.

COCHRANE, Edward—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8000 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont de Dunnville (sub.) 8045 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10705 ; pétitions contre, mot. Talbot (débat) 13553.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11249 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11443.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11448.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int.) 11452.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13114 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13142.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13179.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13250.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13309 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13330.
Longueil, édifice public (sub.) 13340.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352 ; Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13425.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13459.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13743 et suiv.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13772 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13777.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13930.
Steamers, service entre Saint-Jean, N.-B., et Glasgow (sub.) 13959 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 1499 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14271 et suiv.
Postes, service extérieur, app. et allocation (sub.) 14325.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14346.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14401 et suiv. ; 14416 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14429.
Canal Murray, maison de M. H H. Johnston, achat (sub.) 14435 et suiv.; clôture de fil de fer et achat de terrain (sub.) 14443.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14598 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14726.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14766 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.

COPP, Albert J. S. (Digby) :
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Archives (sub.) 13786.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13938 et suiv.

COPP, Albert J. S.—*Suite.*
Piscifactures et homarderies (sub.) 13947.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Neuvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553 et suiv.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 26) Compagnie de force et d'estacades de Winding-Ledges, 1ère l., 374 ; 2e l., 645.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 611.
Home Rule en Irlande, mot. pour adresse à Sa Majesté (débat) 738 et suiv.
Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses, 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5554 et sui.
Bill (n° 135) chemin de fer Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6173 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9324.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 2e l.) 917 (en comité) 931.
Bill (n° 102) Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.
Bill (n° 120) chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 123) chemin de fer Huron, Erié et Buffalo, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.
Bill (n° 149) chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4746.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par le gouvernement des Etats-Unis( mot. pour doc.) 2877.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4897 et suiv. ; 5970 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6386 et suiv. ; 6428 et suiv. ; 8428 et suiv.

CULBERT, John (Brockville) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11747 et suiv.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Clinton, bureau de poste (sub.) 544.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.
Subventions en terres et argent aux chemins de fer (int.) 1233.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int.) 1233.
Bill (n° 110) chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition (observ. sur int. Scott) 1636 et suiv.
Canaux, dépenses (int.) 1651.

DAVIS, Thomas Osborne—*Suite.*

Budget (débat) 1777.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2537.
Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport, 5418 ; en comité, 6188 ; 3e l. et adop., 6192.
Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du chemin de fer du Yukon Occidental, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3290.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4703 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5274 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5220 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5803 et suiv., 5998 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5874, 6484, 6533, 8410.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6601.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6809 ; agences (sub.) 6903 et suiv.
Bill (n° 232) acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8230.
Chemin de fer Transcontinental national motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10284 ; bill (n° 235) en comité, 11514.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe" de Toronto, 10774.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11354 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11423 et suiv.; 12015 et suiv.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12555.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (int.) 13293.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13857 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14182 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ.) 14237.
Littérature électorale, expédition franco (int.) 14580.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Adresse en réponse au discours du trône, 19.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême, 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

DEMERS, Louis Phelippe—*Suite.*

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.
Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, 1ère l., 671 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 859.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 2e l.) 952.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1295.
Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer, 1ère l., 2586 ; 2e l., 8481, 8482 ; en comité, 8482, 8695 ; 3e l. 8614.
Règle 51 de la Chambre des communes et règle 49 du Sénat, revision (mot. pour comité) 4599, 13830 ; mot. modifiant rapp. du comité, 12469, 13830.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4921, 6510 et suiv.; 3e l., 8593.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4955 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5072.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7731 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13855 et suiv., 14710.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (int.) 14575.

DESJARDINS, Samuel (Terrebonne) :

Indiens de Doncaster (mot. pour doc.) 293.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. pour doc.) 293.
Rivière Jésus, creusage (mot. pour doc.) 293.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique, engagements avec le gouvernement pour la construction de soixante milles du Grand Central du Nord-Ouest (int.) 2385.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2562.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6442.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231 ; (amendements du Sénat) 13908.
Elevateurs, hausse des droits (observ.) 11229.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (motion) 14074 ; 14332.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (Bill n° 89) 1ère l., 1228; 2e l., 1370.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (Bill n° 97) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et d'Algoma (Bill n° 98) 1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.
Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie (Bill n° 104) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560 ; 7623 ; 3e l., et adop., 7695.

DYMENT, Albert Edward—*Suite.*
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Bill (n° 170) constituant en corporation la " Nipigon Iron Range Railway Company ", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.
Quarantaine (sub.) 5186 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Ste-Marie, 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867 ; 7058 ; 7353 ; 7560.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14738 et suiv.

EARLE, Thomas (Victoria, B.C.) :
Réserve militaire de Port-Moody (int.) 455.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (int.) 1235 ; 6566.
Creek False, concession, correspondance entre Vancouver et gouvt. (mot. pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int.) 7793.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 6022 et suiv.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6119 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Indiens, affaires des, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7478 et suiv.
Bois, mesurage (sub.) 8033 et suiv.
Travail, enquête, rapport (int.) 8352.
Saumon (dans la Colombie Anglaise), protection (observ.) 10232 (int.) 10367 ; 10505.
Quesnelle, C. A., barrage (int.) 11817.

EMMERSON, HENRY R. (Westmoreland) :
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1077.
Chemins de fer, traverses, importation (int.) 1740.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du P.-E., 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.
Intercolonial,—débat sur exposé d'usage par le min. des Ch. f. et C., 3814 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5367 et suiv.; 5389 et suiv.; 8128 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8956-8969 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12987 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12074 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825.
Campbellton, édifice public (sub.) 13303.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14618.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14620.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14622.
Chemin de fer da la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14709 et suiv.

EMMERSON, Henry R.—*Suite.*
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14775.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14984.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5628 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6424.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.

ETHIER. Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. pour doc.) 2877.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4948 et suiv.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ.) débat, 7795 et suiv.
Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 2e l., et renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité et 3e l., 13604.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (mot.) 90.
Subsides (mot. pour comité) 90 ; 206 ; 270 ; 375 ; 492 ; 738 ; 970 ; 1151 ; 1372 1425 ; 2480 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ.) 6198 (mot.) 6206, mot. pour comité, 6377.
Voies et moyens (mot. pour comité) 90.
Comptes publics (rapp.) 91.
Auditeur général (rapp.) 91 ; bureau, appointements (sub.) 227.
Agriculture (rapp.) 91.
Message de Son Excellence (sub.) 92 ; budget supplém. (mot.) 725 ; 5128.
Amendement à la loi des brevets (rép. à int. Casgrain) 99.
Fabrication de l'alcool méthylique (rép. à int. Bennett) 99.
Changements ministériels, explications, débat, 167.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Taylor) 205 ; 207 ; 490.
Acte des pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206 ; en comité, 607 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.
Secrétariat d'tEat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Impressions et papeterie (sub.) 226.
Finances et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (rép. à int. Ingram) 269.
Bétail canadien en Angleterre, embargo, (mot. Bell) 271, 381 ; correspondance déposée, 605.
Banques non autorisées, loi les concernant (rép. à int. McGowan) 290.
Recensement de 1901, coût (rép. à int. Clancy) 290; (rép. à int. Monk) 1651; (sub.) 4757 et suiv. ; 4969 et suiv.
Paiements faits à M. P. D. Tyerman (rép. à int. Taylor) 291.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Listes électorales, impression (rép. à int. Léonard) 292.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 340 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 352 et suiv.
Compagnies de téléphone, loi générale (rép. à int. Maclean) 416.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (rép. à int. Sproule) 418.
Traduction des rapports publics et des bills (rép. à int. Monk et Casgrain) 495 ; (rép. à int. Cochrane) 496.
Bowmanville, édifice public (sub.) 527.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor) 556.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 601.
Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public, 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (rép. à mot. Monk pour doc.) 694.
Bill (n° 15) élections fédérales (2e l.) 721.
Inspection des banques (rép. à int. Ingram) 840.
Conférence coloniale (rép. à mot. Monk pour doc.) 875.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (rép. à int. Monk) 876.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 937.
Sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902 (rapp.) 1054.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (rép. à int. Monk) 1063.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1087 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1130 et suiv.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1132.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Budget (débat) 1425.
Tarif allemand (rép. à observ. Sproule) 1512 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1562.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1623 et suiv.
Actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 déc. 1902 (liste) 1632.
Commerce de bois, coalition (rép. à int. Scott) 1636, 1647 et suiv.; commission d'enquête (rép. à int. Scott) 6375.
Inspecteur vétérinaire en chef (rép. à int. Monk) 1649.
M. Charles A. Fisher (rép. à int. Monk) 1649.
Fermes expérimentales, beurre (rép. à int. Monk) 1651 ; rapport présenté, 2005.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 1651.
Bill (n° 28) Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1874.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1879.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (rép. à int. Monk) 1925.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Travaux publics, conditions hygiéniques (rép. à int. Monk) 1926.
Frank, désastre (rép. à int. Scott) 2171.
Bassins de radoub (mot. pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, débat, 3111 ; 2e l. et adop., 3412.
Murray-Bay, quai (sub.) 2348 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bill (n° 54) corporation permanente d'hypothèques du Canada, en comité, 2383.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire, sur mot. pour 2e l., 2421 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2430.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2450.
Bill (n° 53) concernant la faillite, 2e l., 2454 et suiv.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Henderson) 2475.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, provinces maritimes (sub.) 2806 ; Belle-Isle (sub.) 2808 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2825 et suiv.
Guerre sud-africaine, achat de provisions (rép. à mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (sur mot. pour 2e l.) 2888.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (rép. à int. Talbot) 3024.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3083 et suiv.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (rép. à int. Bell) 3107.
Exposition internationale de Saint-Louis (rép. à int. Lemieux) 3107.
Elections fédérales, loi de 1900, (bill (n° 3) mot. pour renvoi devant comité, et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales, de 1900), et de faire rapport à la Chambre, 3107.
Revision du tarif (rép. à mot. Tarte pour doc.) 3109.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie Impériale (en comité) 3282.
Rivière Chateauguay, dragage (sub.) 3320.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (rép. à int. Sproule) 3332.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis en comité) 3335.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3370.
Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder pour la construction de bassins de radoub, 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842-43 ; en comité, 6069 ; 3e l. et adop., 6070.
Bill (n° 163) assurance Empire-Uni, sur la vie (en comité) 3932 ; 4128 et suiv.
Balances de dépôts faits dans les banques du Canada, et non réclamées (rapport) 3940.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4194 et suiv.
Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; 11060 ; 3e l., 11066.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Imprimerie de l'Etat, étiquettes sur publications (rép. à int. Brock) 4334 ; outillage (sub.) 12841.
Commissaires du port de Montréal, avances pour outillage du port (mot. pour comité sur résol.) 4419.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4433 ; primes à la fabrication (rép. à int. Wilson) 6646 (en comité sur résol.) 6842.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4510 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4584.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (mot. pour comité sur résol.) 4419 (en comité sur résol.) 4603-04 et suiv. (1ère, 2e l. et adop. des résol.) 4645.
Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal, 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4956 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5107.
France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (rép. à int. Borden) 5129.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176.
Intercolonial, rails d'acier et attaches( sub.) 5177.
Rideau Hall, améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Saint-Laurent, fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5219.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5297 ; 5303 et suiv.
Papier-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, 1ère l. ; en comité et 3e l. et adopt., 5423.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5805 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5913.
Bill (n° 176) Compagnie de transport et d'entrepôt (en comité) 6082.
Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (rép. à int. Taylor) 6193.
Pêcheries, appointements (sub.) 6274.
Plomb, fabrication, prime (mot. pour comité sur résol.) 6376 ; en comité. 8432.
Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop. 6380.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Ottawa, commission d'embellissement (mot. pour comité sur résol.) 6479 (en comité) 6660 (2e l. et adop.) 6666.
Billets fédéraux, garantie (mot. pour comité sur résol.) 6480 (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes, 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop., 7027.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Sproule) 6637.
Banques autorisées, faillites (rép. à int. Reid) 6645.
Ficelle d'engerbage, prime à fabrication (mot. pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 et suiv. ; inspection (sub.) 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux, 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adop., 7128.
Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa, 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. adop., 7026.
Démission de l'honorable M. Blair (rép. à int. Borden) 6736.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6850.
Immigration, agences (sub.) 6881 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7104.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7148 et suiv.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Pour indemniser le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépenses relatives à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166.
Naturalisation, acte de, 1902, paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167 et suiv.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7243.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (rép. à int. Monk) 7421.
Bill (n° 104) en comité, 7567 et suiv. ; 7623 et suiv.
Intercolonial (sub.) pour changer barres d'attelage des wagons à manchandises, 7746 ; pour munir vestibules des voitures à voyageurs, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; embranchement depuis station de la Rivière Ouelle, construction, 7752 ; freins à air comprimé, pour wagons à marchandises, 7754 ; 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem, 8549 ; améliorations à Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 et suiv.; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556, à la bifurcation de la Chaudière, 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557 ; à Halifax, 8558,

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

à Pictou, 8559 ; système de pension (rép. à int. Gourley) 9475 ; embranchement de la Rivière Ouelle (rép. à int. Monk) 10757; édifices à la Rivière-du-Loup, 2846 ; remise à locomtives à la Jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; tronçon de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau-passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations à Saint-Jean, N.-B., 13081, à Halifax, 13082, à Pictou, 13085, à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; 13133 et suiv.; commande de rails à la Cie Clergue (rép. à int.) Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344 ; 14398 ; doubles voies sur parties de la ligne, 14352; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissements à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc, 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, etc., 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; dragage et pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; incendie des gares, etc., 14967.

Canso, détroit, service du bateau-passeur (sub.) 7751, 14384.

Chemin de fer d'extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, reliquat d'intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.

Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7759, 8035, 13087, 14399, 14407 ; achat et pose de rails d'acier (sub.) 8036 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; pont Montague, levé, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.

Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; George Goodwin, entrepreneur, travaux (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446.

Canal de la Trent, construction (sub.) 7778 ; inspecteur sanitaire (rép. à int. Hughes) 8353 ; salaire de Thos Dodds (idem) 8354.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787, 13165.

Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 7792, 13159, 14442 ; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (débat sur motion Laurier pour 1ère

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

l.) 7961 ; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8151 ; en comité, 10685 et suiv.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada, 3e l., 7962.

Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029.

Grains et farines, inspection (sub.) 8031.

Bois, mesurage (sub.) 8032.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une ligne (sub.) 8037 ; pour compléter travaux (sub.) 14433.

Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037, 13160, 14432.

Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacles, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont à Dunnville (sub.) 8044.

Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; appareils électriques, installation (sub.) 4433 ; portes d'écluse, protection (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 1445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.

Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; pont tournant sur Canal, Ottawa (sub.) 14442.

Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138.

Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8160 et suiv.; (projet de résol. lu et adopté) 8225.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier, 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l. et adop., 11070.

Chemin de fer de Napanee à Deseronto (rép. à int. Porter) 8320.

Chemin de fer Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (rép. à int. Morin) 8353 ; (rép. à mot. Haggart pour doc.) 8469.

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (mot. pour comité sur projet de résolution) 8354 : (en comité) 8470.

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne, 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Tabac, commission, frais (sub.) 8507.

Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508, 8619 ; pour compléter chenal (sub.)14947.

Sommes payées au "Herald", de Montréal (rép. à int. Rosamond) 8572.

Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Chemins de fer et Canaux (mot. pour comité sur résol.) 8575, 11456 ; (mot. pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; (en comité) 11456, 12829.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1903, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (rép. à int. Sproule) 8735.

Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin), 8735.

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8795 ; bill (n° 235) en comité, 10685 et suiv. ; 10889 ; 11458 ; 11566 ; sur mot. pour 3e l., 12951.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif japonais (rép. à int. Clarke) 9475.
Chemins de fer canadiens, accidents (rép. à int. Clarke) 9476.
Débats, compte rendu officiel, secrétaire des sténographes (observ. sur mot. Champagne pour adop. du 6e rapport) 9612.
Assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre, 1902.
Cummings, M. James, paiement (rép. à int. Blain) 9723.
Service civil, employés, liste (rép. à int. Léonard) 9944.
Wagons officiels, frais de traction (rép. à int. Clarke) 9945.
Yukon—Commission Treadgold, dépêche concernant enquête (rép. à int. Borden) 10080.
Transports, commission, composition (rép. à int. Borden) 10081.
Pont de Québec, subvention (rép. à int. Morin et Monk) 10763.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066; 3e l. et adop., 11067.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (rép. à int. Barker) 11223.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11208 et suiv.; 11814 et suiv. ; 11993 et suiv. ; 12056 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12699 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11427 ; poursuite des délibérations (rép. à int. Borden) 13530 et suiv.
Transport du blé, coût (rép. à int. Kemp) 11455 ; 11689.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (rép. à observ. Taylor) 11814 et suiv.
Grand Tronc, taux de transport des voyageurs (rép. à int. Maclean) 11818 ; 12085.
Félicitations au premier ministre (rép. à observ. Sproule) 11949.
Saint-Jean, N.-B., louage du grand quai (rép. à int. Fowler) 12086.
Réserve du canal Rideau, bail à M. Thomas Birkett, député (rép. à int. Calvert) 12470.
Loi électorale (rép. à int. Borden) 12471.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12559 ; bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement, 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adopt., 13104.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries faites à certains membres, à Newport, Vt (rép. à obser. Clarke) 12749.
Canal de Chambly, percepteur (rép. à int. Ball) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12792 et suiv.
Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer, 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop.. 13247.
Haut-commissaire en Angl., bureau (sub.) 12839.
Assurances, surintendant (sub.) 12839.
Agence canadienne à Paris (sub.) 12842.
Académie des beaux-arts (sub.) 12842.
Arbitrage entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843.
Cour de l'Echiquier, avance du gouv. fédéral (sub.) 12844.
" Canadian Mining Institute ", publication de documents (sub.) 12845.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Archives (anciennes) du Canada, classement au bureau du Conseil privé (sub.) 12845.
Commission géologique, app. (sub.) 12845.
Revenu et dépense de l'année (rép. à int. Clancy) 13646.
Chemins de fer, subventions (motion pour comité sur projet de résolution) 13832 ; (rép. à int. Wilson et Heyd) 14222 ; en comité, 14608 et suiv.; art. 4, 14816 ; art. 5, 14818 ; art. 6, 14820 ; art. 8, 14821 ; 14991.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13876 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13925.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Indiens, Manitoba, T.N.-O., écoles (sub ) 14073.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le " Star " de Montréal (rép. à int. Lemieux) 14225.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (rép. à int. Fowler) 14225.
Commission internationale, dépêche de Boston, le " World " de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (rép. à int. Sproule) 14344.
Chemins de fer, ministère, appointements d'un commis supplémentaire de 2e classe (sub.) 14344.
Grand-Narrows, port, travaux de protection (sub.) 14385.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamation (sub.) 14398.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 1443.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal Welland, grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage électrique, installation (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440.
Port-Colborne, tranchée jusqu'à Humbersston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14542.
Billets fédéraux, impression (sub.) 14545 et suiv.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 et suiv. ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Halifax, bureau de la Marine et des Pêcheries (rép. à int. Bell) 14573.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha ! Ha ! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Robertval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.
Chemin de fer de Shédiac et du littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Mabou et du golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 14623.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach (sub.) 14627.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer d'Inverness (si-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14633.
Chemin de fer de Wolfville au Bassin des Mines (sub.) 14634.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup (sub.) 14640.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 ; 14745.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695 ; 14699.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14750.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord sub.) 14759, 14760.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793 ; subvention additionnelle, mot. pour comité sur résolution, 14824.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14800.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, pour renforcer et compléter fondations et abords du pont sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés, 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.
Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer (motion pour comité spécial de conférence avec le Sénat sur amendements, 14825 ; rapport du comité, 14967 ; mot. pour conférence avec le Sénat, 14967, 14994 ; amendements du Sénat, 15065.
Québec, pont (mot. pour dépôt de doc.) 14826 ; (mot. pour comité sur résolution) 14994.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Situation financière, revue (débat sur observ. Bell) 14918 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 14947 ; à MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.
Lac Buckhorn, battures, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, battures, dragage (sub.) 14948 ; digue (sub.) 14948.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Trancontinental national, études topographiques, etc. (sub.) 14949 ; arpentages (rép. à int. Borden) 15067.
Canal de Soulanges—à MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955.
Commerce, coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14955.
Victoria, Sa Majesté la Reine, monument commémoratif ; contribution du Canada (sub.) 14958.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles et améliorations (sub.) 14965.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Garde-bestiaux, commission (rép. à int. Pringle) 14991 ; rapport, 15061.
Steamer "Eureka" (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Bill (n° 272) autorisant une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide, 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.
Voies et moyens (mot. pour comité) 15058.
Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier, de 1897, 1ère l., 15061.
Colombie Anglaise, commerce de bois (rép. à observ. Borden) 15068.
Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904, 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.
Chemins de fer dans les différentes provinces (subventions) 15155.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :
Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets, 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; 4838 ; 3e l., 5423.
Recensement des confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (rép. à int. Ganong) 3937 ; dans Carleton et Victoria, N.-B. (rép. à int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4152.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3947.
Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses, affectant les animaux, 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l., 4856.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (débat sur observ. Borden) 4504.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 ; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835 ; 7840.
Archives (sub.) 4587 ; 13783.
Statistique criminelle (sub.) 4587.
Statistique générale (sub.) 4587.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Sociétés d'agriculture, aide (sub.) 4590.
Brevets, classification (sub.) 4591.
Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.
Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer échantillons (sub.) 4593.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Travaux publics, loi sanitaire (sub.) 4598.
Fermes expérimentales (sub.) 4707 ; Mlle Hagar (rép. à int. Talbot) 5499.
Recensement (sub.) 4753 ; 4969 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (rép. à int. Blain) 6647 ; 7106 (rép. à int. Calvert) 7310 ; coût (sur observ. Blain) 13992 ; mode de travail (rép. à int. Heyd) 14224.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4159 ; envoi de bestiaux (rép. à int. Boyd) 5007.
Exposition du Japon (observ.) 4786.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Fowler) 5130.
Beurre, réglementation de la vente (mot. pour comité sur résol.) 5131 ; falsification, (en comité sur résol.) 5225 (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; interview publiée dans le News, de Toronto (rép. à observ. Henderson) 11014.
Quarantaine, districts organisés et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 (rapport, 2e l. et adop. de la résol.) 5261.
Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre, ainsi que la fabrication et la vente des beurres falsifiés, 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; 6043 ; 3e l. et adop., 6051.
Explication de nature personnelle (entrefilet du Citizen) 5497.
Beurre et fromage, pesage (rép. à int. Monk) 5601.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (rép. à int. Borden) 5602 (débat sur observ. Pope) 5655.
Archives canadiennes pour l'année 1902, rapport, 5604.
Immigration, agences (sub.) 6924 et suiv.
Service océanique (rép. à observ. Hughes) 7812.
Sussex, salle d'armes (rép. à int. Fowler) 8574.
Conférenciers agricoles (rép. à int. Lemieux) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9776 ; bill (n° 235) en comité, 11560.
Anderson, M. J. G., nomination (rép. à Int. Alcorn) 13649 ; emploi (rép. à int. Taylor) 13788 et suiv.
Toronto, Association de l'exposition industrielle (sub.) 13781.
Acadiens, données historiques, compilation sub.) 13786.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Tuberculose, association canadienne pour prévention (sub.) 13798 et suiv.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14340.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :
Justice (rapp.) 91.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des statuts revisés, au sujet des pensions de retraite des juges, 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations, 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon, 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants dans la province du Nouveau-Brunswick, 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts, 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées, 1ère l., 97 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 1147 ; 2315 ; 3e l., 2315.
Juges, traitement (rép. à int. Casgrain) 97.
Détenus, libération conditionnelle (rép. à int. Casgrain) 98.
Exercice de la prérogative de clémence (rép. à int. Casgrain) 98.
Création d'une bibliothèque de droit à Londres (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 102.
Libération d'Arthur Brunet (débat sur mot. Casgrain pour doc.) 106.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 114.
Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements, 212.
M. le juge Myers, nomination (rép. à int. Roche) 289.
Douanes, ministère ; appointements (sub.) 327.
Division Saint-Jacques, vacance (rép. à int. Monk) 417.
Lévis, édifice public (sub.) 438 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 458.
Prérogative de pardon (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 581.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 618 et suiv.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 695.
Bill (n° 66) à l'effet de repartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes (1ère l.) débat, 736 ; sur mot. Laurier pour 2e l., 1266 ; 1303 ; 1305.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 808.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, correspondance (rép. à int. Borden) 898.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 929 et suiv. ; 13868 et suiv. ; 14705 et suiv.; (rép. à int. Borden) 12976.
Bill (n° 15) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (sur mot. pour 2e l.) 1098 ; en comité, 1090 et suiv.; 3349.
Bill (n° 109) Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 1424.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1618 et suiv.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (rép. à int. Wilmot 1737.
Saunders, Dr C. E., nomination (rép. à int. Talbot) 1737.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (rép. à int. Heyd) 2391 ; (rép. à int. Léonard) 4336 ; 4337 ; (rép. à int. Clarke) 7794 ; inspection (sub.) 8010 et suiv.
Juges, pensions de retraite (mot. pour rescision de l'ordre pour comité sur résolution) 2670.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2760.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2782.
Bill (n° 62) Compagnie des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (en comité) 2813 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2835 et suiv.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 3000 ; 4691.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3354.
Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'Imprimerie et de la Papeterie de l'Etat, 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.
Bill (n° 183) canal Desjardins et main-levée d'hpothèque sur terrains dans la ville d'Hamilton, 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.
Territoires du Nord-Ouest, dépensbes diverses (sub.) 3520.
Exécutions capitales; ch. 181, S. R. C. (sub.) 3524.
Cour Suprême (sub.) arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524 ; 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; registraire, supplém., 3530 ; M. Clarke Morse, 3530 ; loyer, 3531.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du registraire (sub.) 3531.
M. George Craig, sén., voyage (sub.) 3532.
M. George L. Taylor, magistrat de police, voyage (sub.) 3532.
Yukon—cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3524 ; 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Juges (sub.) : frais de voyage, Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocations de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, N.-B., trai-

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
tement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; 5421 ; en comité sur résol., 8323 ; 8614 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (rép. à int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; (rép. à int. Lennox) 5773.
Police fédérale, y compris appointements de M. A. J. Cawdron (sub.) 3636.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Milice, solde et indemnités, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3729.
Yukon—sténographes, M. J. A. Valiquette (rép. à int. Bennett) 4152.
Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (rép. à int. Oliver) 4153.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4171.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4281, 4737 et suiv., 5976 et suiv., 7520 8360 et suiv., 8426 et suiv.; mot. pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 et suiv.
Bill (n° 199) concernant la maison de correction du Bon-Pasteur, dans la ville de Saint-Jean, N.-B., 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009; en comité, 5009 ; 3e l. et adop., 5012.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4623.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5274.
Régina, prison, achat de terrain (sub.) 5310, 5211.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5394 et suiv.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Lefurgey) 5499.
Bill (n° 176) Cie canadienne de Transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 150) Cie d'amélioration du euve Colombie (en comité) 5749.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers, 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6073.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du " Globe " (observ. sur int. Haggart) 6092.
Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme, 1ère l., 6638; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7264 et suiv.
Steamer " Scotia ", sauvetage, réclamations (débat sur observ. Osler) 744.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Graines et farines, inspection (sub.) 8032.
Bois, mesurage (sub.) 8033.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8052 et suiv.
Hétu, Rodolphe, libération (rép. à int. Northrup) 8151.
Pénitencier de Kingston, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (rép. à int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (rép. à int. Sproule) 10364.
Commission des chemins de fer (loi de 1900) membres, secrétaire et autres employés

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
(mot. pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8482 et suiv., 8605.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9264 ; bill (n° 235) en comité, 10688 et suiv., 10918, 11457, 11581.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (rép. à int. Ingram) 10365.
Juges des cours provinciales, traitement (mot. pour comité sur projet de résolution) 10366 ; en comité, 11026, 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060.
Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 2e l. et comité, 11060, 11668 ; 3e l. et adop., 11684.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet démissionnaire (rép. à int. Léonard) 11100 ; administration de l'hôpital (rép. à int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (rép. à int. McCreary) 14579.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11242 et suiv., 11751 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12690 et suiv.
Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat, 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.
Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 1191 ; 3e l., 12554.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un juge additionnel (en comité sur projet de résol.) 12078 ; (sur mot. Laurier pour 2e (l) 12090 ; bill (n° 255) à cette fin, 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.
Recettes et dépenses en 1903 (rép. à int. Clancy) 12972.
Trent, canalisation (rép. à int. Porter) 12973.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hanger à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087, agrandissement à Kensington, 13098, service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100, nouvelles gares à Northam et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152.
Subvention votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (rép . à int. Wilson) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installation électrique (sub.) 14425.
Rapides Plats (sub.) 13160.
Rapides des Galops, enlèvement de cailloux (sub.) 13161.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes, apareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167.
Port-Colborne, améliorations (sub.) 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164.
Canal de Lachine, améliorations (sub.) 13164 ; 13167.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Canal de Chambly (sub.) : station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168, 14443 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13179 ; quai de débarquement, 13170 ; 14446.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 ; Henry Tucker, service comme commissaire-enquêteur (sub.) 14450.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.) 13172 ; 13195 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; employés, augm. d'app. (sub.) 14450.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (rép. à int. Grant) 13292.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13297 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13299.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13436.
Baie des Glaces, N.-E., quai, 13454 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13485.
Chemins de fer, subventions (rép. à int. Wilson) 13531 ; 14646.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13174 et suiv.
Bill (n° 263) modifiant loi de 1901 concernant sinistres maritimes (en comité) 13264 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des Priv. et Elec., 13542 et suiv.
Le Roi contre Calver, commutation de peine (rép. à mot. Borden pour doc.) 13574.
Télégraphe : ligne de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606; de Sainte-Anne au lac Clair, 13607.
Téléphone : ligne de l'Ile de Vancouver à Salt-Spring-Island (sub.) 13612.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13732 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.
Bill (n° 265) concernant les Statuts revisés du Canada, 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.
Bibliothécaires du parlement et régistraire de la cour Suprême, traitement (mot.) pour comité sur projet de résolution) 13955 ; en comité, 14118 ; bill (n° 267) concernant les bibliothécaires, et (n° 268) concernant le régistraire, 1ère l., 14120 ; bill (n° 267) 2e l. et comité, 14594 ; 3e l., 14595 ; bill (n° 268) 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l., 14704.
Steamers, service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (débat sur mot. Douglas) 14336.
Goodwin, M. George, entrepreneur du canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Mlle M. Quain, augm. d'app. (sub.) 14548.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
Morris, M. Thomas, app. (sub.) 14549.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Cour Suprême du Canada, jugements, publication (sub.) 144551.
Territoires du Nord-Ouest, frais de justice (sub.) 14551.
Cour Suprême, juge additionnel, traitement (sub.) 14551.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14551.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Yukon—bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14561.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14571.
Le Roi contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements, 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14591.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14757.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Statuts fédéraux, revision (sub.) 14945 et suiv.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (rép. à int. Grant) 14969.
Québec, pont, en comité sur résolution pour aider à la construction, 15009 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (conférence avec le Sénat) 15042, 15064, 15146.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Bloomfield-Station, N.-B., directeur de la poste (int.) 839.
Intercolonial, articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. pour doc.) 939 ; wagons particuliers (int.) 2388.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1005 et suiv., 1012 et suiv.
Edifices publics du Canada, loyer (sub.) 1019.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1580 et suiv.
Digby, port, améliorations (int.) 2171.
Bill (n° 142) chemin de fer Elgin et Havelock, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2326 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2344 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int.) 2587.
M. T. Daly, destitution (int.) 3022.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3902 et suiv.
Sussex, N.-B., manœuvres militaires (int.) 3348.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3807 et suiv.; surestarie sur wagons (int.) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B., 4837 ; surestarie sur les wagons (int.) 5130 ; pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv.; matériel roulant (sub.) 8534 et suiv., nouveaux aménagements à Saint-Jean (sub.) 14353 et suiv.
Recensement, paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. pour doc.) 3940 (sub.) 4970 et suiv.
White, M. Albert J., emploi (int.) 4837.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int.) 5130.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5349 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5515 et suiv. ; 5756 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5586 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5851 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6595, 6599.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux sous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6688 et suiv.
Nobles, M. Israël, destitution (int.) 7107.
Bishop, capitaine, destitution (int.) 7108.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7879 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8080 et suiv. ; 3e l., 8291 et suiv. ; 8564.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347 et suiv.
Sussex, salle d'armes (int.) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10508 ; bill (n° 235) en comité, 11483 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12966 ; 13000 ; amendement, 12967 ; rejeté, 12968.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12066 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12743.
Dragueur "International" (int.) 12471.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12589 et suiv. ; 12753 et suiv.
Famille Chevrier et service civil (int.) 12751 ; 12972.
Intercolonial—Nouvelles commodités à Amqui (sub.) 12855.
Petit-Métis, amélioration à station, et élévation du chemin public (sub.) 12859 et suiv.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773 et suiv.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13806 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.; 14705 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13973 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac (sub.) 13871 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int.) 14225.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14230 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais (sub.) 14244 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14256 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14263 et suiv.
Chemins de fer, accidents (sub.) 14447.
Commission des chemins de fer du Canada, frais et appointements (sub.) 14447.
Heath, M. George, indemnité (sub.) 14448 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 et suiv.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14553.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Miller, MM. Charles et Robert, remboursement (sub.) 14962 et suiv.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int.) 14990.
Gloucester, N.-B., variolés (int.) 14992.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15020 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comptes publics, comité (mot.) 374.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1105.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1108.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1117.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Budget (débat) 2201.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3644 et suiv.
Bill (n° 134) en comité, 3709 et suiv.
Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries, 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932; en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3864 et suiv., 5972 et suiv., 8363 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5408 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5452.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5641 et suiv.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6177 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6930 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7120.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Beauharnois, enquête Loye (mot. pour emploi d'un sténographe) 7420.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7550 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7702 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7721 et suiv., 11017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8064.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8493 et suiv., 8606.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9686 et suiv.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10912.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11383 et suiv.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13428.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13863 et suiv.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14624.

GALLERY, DANIEL (Sainte-Anne, Montréal) :
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Débardeurs de Montréal, grève, frais de milice (int.) 3751.
Bill (n° 169) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à M. James Sinclair McDougall (en comité et 3e l.) 4836.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13041 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14315.
Canaux en général, employés, augm. d'appointements (sub.) 14450.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1504.
Budget (débat) 2132.
Bill (n° 150) compagnie d'amélioration du fleuve Colombie, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105, et adop., 7106.
Bill (n° 17) concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2640.
Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.
Bill (n° 23) incendie par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2883.
Bill (n° 157) chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (observ. sur mot. Davis) 5419 ; (en comité) 6189 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (mot. pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5854 ; en comité, 6060.
Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway et Vernon, 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5961 et suiv. ; 8362 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6553 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7205.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7359 ; 7561 et suiv.; 7626 et suiv ; mot. pour 3e l., 7692-7693.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7386.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7487 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8332 et suiv.
Yukon—Soncession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11353 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634 et suiv.
Chemin de fer Kootenay-Central (sub.) 14793.
Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.) 14794.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14896 et suiv.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
M. George Robertson, M.P.P., commissaire enquêteur, concernant garde-bestiaux, nomination (int.) 685.
Recensement, confessions religieuses à Saint-Jean, N.-B. (int.) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int.) 3937.
Chemin de fer Transcontinental national, motion pour comité sur projet de résolution (débat) 9590.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Capitaines de phares flottants (int.) 682 ; gardiens de phares, salaire (int.) 14969.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l., et adop., 6090.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (int.) 12750.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13755 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14770.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Chemin de fer de la Rive Sud (observ.) 207.
Bill (n° 29) Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 460.
Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal-Longueil, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

GEOFFRION, Victor—*Suite.*
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3327.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13115 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 57) concernant le port de la Grande-Ile de Niagara, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.
Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force Erié-Ontario, 2e l., 2384 ; en comité, 3337 ; 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4751 ; 3e l. et adop., 4752.
Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force de Jordan, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.
Dragueurs, réparations (sub.) 2710 et suiv.
Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt, 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5745 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3492 et suiv.
Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 3513.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3702 et suiv. ; 4735 et suiv. ; 5440 et suiv. ; 5974 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6460 et suiv.
Bill (n° 185) Compagnie d'aciérie canadienne, en comité et 3e l., 4836.
Bill (n° 96) Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 6003.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7726 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9970.

GIBSON, Alexander, jr (York, N.-B.) :
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3958.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4382.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5608 et suiv.
Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6690 ; 7430 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, graines et fruits (sub.) 7866 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11845 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12720.
T.N.-O, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12564 ; 12581.
Troupes régulières, solde (int.) 13648.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du golfe Saint-Laurent, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2321.
Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (mot. pour 2e l.) 3282.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6699.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10257.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force dite Algonquin, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Alexandria, édifice public (sub.) 502.
Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901, 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.
Politique fiscale du gouvt, débat sur amendement Tarte, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5146.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5339 et suiv.; 5353 et suiv ; 5381 et suiv.
Bestiaux, achat aux E.-U, par le gouvt britannique (débat sur observ. Pope) 5658.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5911.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6519 et suiv ; 8416.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6580.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7351.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7969 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7976.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8021 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8030 et suiv. ; primes (en comité sur résol.) 8181 et suiv.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8041 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336 et suiv.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8540 et suiv.; système de pension (int.) 9475.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution (débat) 10616 ; bill (n° 235) 11499, 11648 ; pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13554 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11014 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur résol., 11037 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Détroit de Canso, service de bateau passeur, amélioration (sub.) 12857 et suiv.

GOURLEY, Seymour—*Suite.*
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13074.
Port-Hood, jetée (sub.) 13478.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13515.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13631.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13898 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13926 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston et de M. Aylesworth sub.) 14248 et suiv. ; décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15126 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14272.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14311 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités le long de la ligne (sub.) 14373 et suiv.
Chambre des communes, appointements du portier (observ.) 14406.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14496.
Windsor, port, barrages et creusage (sub.) 14541 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, cour de comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14559 et suiv.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' " Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568 et suiv.
Bill (n° 259) modifiant l'acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14582 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14588 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14599 et suiv.
Chemin de fer de la station de Debert à la mine de houille de Debert (sub.) 14624 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795 et suiv.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14881 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour contruction, 15030 et suiv.

GRANT, George D. (Ontario-nord) :
Travaux publics, dépenses par année depuis 1890 (mot. pour doc.) 1240.
Budget (débat) 2180.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11215 et suiv.
Transcontinental, construction, adjudication des entreprises (int.) 13292.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, enquête de 1898 (int.) 14578.
Steamer " Eureka ", prêté ou loué à un inventeur (int.) 14579.
Juges, fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int.) 14969.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.
Compagnie de Force Niagara-Welland (Bill n° 90) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.
Bill (n° 125) chemin de fer de Guelph et de la Baie Georgienne, 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 129) concernant la banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 2005 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; 2853.
Bill (n° 130) concernant la marque des colis de fruits, 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Bill (n° 95) conciliation (débat sur mot. pour 2e l.) 3391.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8349.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8390 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9342.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :
Affaires des Indiens (sub.) 286.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 412.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 749.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 924 ; (en comité) 13853 et suiv.
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1068.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1184.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1195 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1588 et suiv.
Saint-Patrice, fête civique (int.) 1927.
Budget (débat) 2086.
Alberton, gare (int.) 2588.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, billets (int.) 2588 ; gisements de houille (int.) 2589 ; chemin de fer, chefs de gare (int.) 4517 ; sémaphores (int.) 4601 ; pont de Hillsborough (int.) 2855 ; 4602.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2803.
Annandale, I.P.-E., jetée (int.) 3024 ; feux d'alignement (int.) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (int.) 3025.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4061 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208 et suiv.
Recensement (sub.) 4820 et suiv.
Pêche, permis aux navires des E.-U., émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5494.
Quarantaines des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5693 et suiv.
Québec (province) lignes télégraphiques (sub.) 6117.
Postes, service extérieur (sub.) 6145 ; 6262 et suiv.
Malles, service (sub.) 6271.
Ile du Prince-Edouard, embranchement de chemin de fer, construction (int.) 6375 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillborough (sub.) ; 13092 et suiv.; commodités supplémentaires à Kinkora, 13100.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7096 et suiv.

HACKETT, Edward—*Suite.*

Northumberland, détroit, navigation hivernale (int.) 7107.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 ; amendement, 8145 et suiv. ; 8568 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8515.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9723 ; bill (n° 235) en comité, 10905 ; sur mot. pour 3e l., 12997 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au com. Priv. et Elec., 13543 et suiv.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et Canada, 2e l., 10992 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11166 et suiv.; (en comité) 11297 et suiv. ; 12686 et suiv.
Primes de pêche, fraudes présumées (int.) 11221.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12789 et suiv.
Petit-Métis, amélioration à station, et déviation du chemin public (sub.) 12858 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13080.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13445 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13490 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Baie de Richmond, quai près passage de Grande Rivière (sub.) 13493 et suiv.
Summerside, brise-lames (sub.) 13497.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13582 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13585 et suiv.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (sub.) 13600 et suiv.; de Ste-Anne au lac Clair (sub.) 13606 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour égler niveau (sub.) 13622 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Queen-ouest, représentation (int.) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13718 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13724.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13798.
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13800 et suiv.
Courrier rural, livraison à domicile (int.) 14091.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14111 et suiv.; (sur mot. pour 3e l.) 14235.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14267.
Brennan, M. John P., destitution (int.) 14282.
Latour, M. L. J. (observ. sur int. Pope) 14294 et suiv.
Buote, M. Jérôme, destitution (int.) 14298.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 264 ; en comité, 2674 ; 3669 et suiv. ; 3968 et suiv. ; 4023 et suiv. ; 4133 et suiv. ; 4277 et suiv. ; 4873 ; 6403 ; 8361 et suiv. ; amend. du Sénat, 14131 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Intérieur, min., appoint. (sub.) 274 et suiv.
Bill (n° 8) modifiant la loi d'expropriation, en comité, 296 et suiv. ; 633 et suiv.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 327 et suiv. ; dépenses casuelles (sub.) 336 et suiv.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appoint. et dép. casuelles (sub.) 342 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 355 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (int.) 374.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 397.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 463.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer 2e l.) 559 et suiv.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 78) modifiant la loi des pensions militaires (en comité) 1149 et suiv.
Bill (n °66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1297.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1353.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2329 et suiv.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2772 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3130 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3178 et suiv.
Bill (n° 83) nouvelle compagnie canadienne (en comité) 3333.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3341.
Transports : Commission (débat sur observ. Borden) 3568 ; politique du gouvt. (int.) 6613.
Intercolonial (mot. pour doc.) 3664 ; débat sur exposé d'usage par le ministre des
Chemins de fer et Canaux, 3766 et suiv.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3844 et suiv.
Intercolonial, traverses achetées et employées (mot. pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. pour doc.) 3942 ; facilités de trafic à Lévis (sub.) 7748 et suiv. ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises, 8521 et suiv. ; matériel roulant, 8534 et suiv. ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 et suiv. ; freins et signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure (sub.) 8549 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4172 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4581.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4845 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5164 ; 5263 ; 5274.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5335 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5784 et suiv. ; 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, sur mot. pour 2e l., 5850 et suiv. ; en comité, 6052 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6075.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 6088 et suiv.
Procédure (mot.) 6090.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int.) 6091.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 6093 et suiv.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6163.
Bill (n° 135) chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (en comité) 6187.
Arpentage (sub.) 6974 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7021.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7530 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Ste-Marie, en comité, 7564 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757 et suiv.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7784 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national, débat sur motion Laurier pour 1ère l., 7950 ; anciennes explorations (mot. pour doc.) ; 8469 ; sur mot. pour 3e l., -2933 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de payement des primes (sub.) 8030 et suiv.
Canal Welland, écluse, enlèvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8051 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8277 et suiv.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dette de chemins de fer (en comité) 8489 et suiv., 8605 et suiv. ; amendements du Sénat, 15071 et suiv.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8638.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8931.
Bil (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11151 et suiv. ; (en comité) 112141 et suiv ; 11838 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12662 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12566.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13113 et suiv.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à observ. de sir F. Borden) 13203.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, 2e l. et comité, 13206 et suiv.
Longueil, édifice public (sub.) 13341.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13461.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13865 et suiv., 14706 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant acte des grains du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13909 et suiv.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (en comité) 14096 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14527.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14547.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14549.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur mot. Scott) 14575.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14590.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14596 et suiv., 14703 et suiv.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest (sub.) 14610 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614 et suiv.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14635.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14680 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14730 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737 et sui.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14747.

HALE, Frederick H. (Carleton, N.-B.) :

Woodstock, N.-B., bureau de poste (int.) 689 ; (mot. pour doc.) 723 ; salle d'exercices, emplacement et construction (mot. pour doc.) 3348.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2777 et suiv.
Recensement, religions dans Carleton et Victoria, N.-B. (int.) 4151.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5723 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 7448.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12990.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11219.

HARTY, William (Kingston) :
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke, 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.
Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston, 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.
Bill (n° 122), en comité et 3e l., 5274.

HENDERSON, David (Halton) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657 et suiv.
Bill (n° 15) loi des élections fédérales, de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1399 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1420.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1873 et suiv.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1878 et suiv.
Budget (débat) 2147.
Tabac, droits (int.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire( sur mot. pour 2e l.) 2421 et suiv.
Affaires de la Chambre (observ.) 2475.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785 et suiv.
Bill (n° 51) banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2851.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3210 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3373.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection sur mot. pour 2e l.) 3406.
Bill (n° 137) inspection et vente des tissus (sur mot. pour 2e l.) 3412.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3539.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3651 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3870 ; 5742.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4238 et suiv.
Bill (n° 193) loi des travaux publics (2e l. et comité) 4378.
Bill (n° 194) (sur mot. pour 2e l.) 4379 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4511 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4716 et suiv.
Bill (n° 154) chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Jardins potagers, droit sur produits (débat sur amend. Léonard) 4952 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de force d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5235.
Graines de semence, inspection et vente (en comité) sur résol., 5258 et suiv.
Bill (n° 157) observ. sur mot. Davis, 5419.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5545.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv. ; 6047 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvt. britannique (débat sur observ. Pope) 5656.

HENDERSON, David—*Suite.*
Bill (° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrpôt (en comité) 5775.
Bill (n° 212) constituant en corporation la banque Alliance du Canada (sur mot. pour 2e l.) 5776.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5868 et suiv. ; (en comité) 6057 et suiv.
Tabac, droits, article du Globe (observ.) 5894.
Phares, construction, et aide à la navigation, 5951 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6029.
Ottawa, édifices publics, éclairage, 6039 6042.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6188 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6325 et suiv. ; 6380 et suiv. ; 6534 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, en comité, 7567.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6407.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6613.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6642.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649.
Bill (n° 198) concernant les banques à deux suous (penny banks) en comité, 6667 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6681 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6866.
Immigration, agences (sub.) 6918 et suiv.
Opérations de la bourse, débat sur observ. Bourassa) 7256.
Recensement (sub.) 7293 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7535 et suiv.
Bill (n° 104) en comité, 7689 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7695 et suiv.
Bill (n° 213) banque des Citoyens du Canada (en comité) 7703.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7729 et suiv. ; 11023.
Bill (n° 234) modifiant la loi des banques, 1ère l., 7793.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7885.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7996 et suiv.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard, en comité, 8004.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 8055.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8211.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8244.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8347.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10206 ; bill (n° 235) en comité, 10954 ; sur mot. pour 3e l., 13028 ; (amend.) 13029.

HENDERSON, David—*Suite.*
Beurre canadien, interview publiée dans le "News", de Toronto (observ.) 10979, 11013.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mo. Laurier pour comité) 11118; (en comité) 11380 et suiv., 11421, 11811 et suiv.; 12004 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 111814 et suiv.
Tabac, droits (int.) 12471, 12750.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12579 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12613, 12827.
Chemins de fer, avances au ministère (en comité sur résol.) 12836.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13071.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, agrandissements à Kingston, 13099 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13509.
Transcontinental national. Bill (n° 235) requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13544 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau de l'eau (sub.) 13633.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870, 14724.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13915 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14015 et suiv.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Sucre importé pour la consommation (int.) 14579.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14646.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14686 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14729 et suiv.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14740 et suiv.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758 et suiv.
Chemin de fer, de l'intersection du Canadien du Pacifique, entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760 et suiv.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14767 et suiv.
Journaux et directeurs de poste (débat sur observ. Tarte) 14985.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15038 et suiv.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :
Revenu de l'intérieur, min., appoint. (sub.) 242.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 860.
Bill (n° 122) Compagnie Rathbun, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.
Budget (débat) 1828.

HEYD, Charles Bernhard—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, quantité et prix (int.) 2390.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4494.
Bill (n° 21) loi de chemins de fer (en comité) 4922 et suiv. ; 6485 et suiv. ; 3e l., 8590.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5246 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 53328.
Postes, service extérieur (sub.) 6225.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6545.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6644.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7342.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7437.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7540 et suiv. ; inspection (sub.) 8007.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7833.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8117 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8212.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk) en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e ropp.) 8290 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8518.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9567 ; bill (n° 235) en comité, 10824 ; 12497 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13558.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9692.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11161 et suiv. ; 11187 et suiv. ; 11356 et suiv. (en comité) 11914 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14009 et suiv.; mode de travail (int.) 14224.
Chemins de fer, subventions (int.) 14222.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 222.
Clinton, bureau de poste (sub.) 532.
Grain, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int.) 555.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 845.
Budget (débat) 2022.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3956 et suiv.
Archives dans édifices du parlement, protection (int.) 4838.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4942 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5454.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6411.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7875 et suiv.

HOLMES, Robert—*Suite.*

Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8477 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10314 ; bill (n° 235) en comité, décision comme président, 10833 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11020.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11270 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13073.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13433.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13512.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13854 et suiv.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14018 et suiv.

HUGHES, Jas. J. (King, I. P.-E.) :

Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes, Victoria, pour doc.) 1079.
Ile du Prince-Edouard, coût des chemins de fer (int.) 1740.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques câbles sous-marins (sub.) 28061.
Postes, service extérieur (sub.) 6148 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7115 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7454.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (sur 3e l.) 8571.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9441.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre Angleterre et Canada, 2e l., 10998.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur mot. pour 3e l., 12705.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13090 et suiv.; embranchement d'Elmira, 13094 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13875.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14310 et suiv.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, C.A.) :

Rapports (int.) 209.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 407.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ.) 493..
Bowmanville, édifice public (sub.) 522.
Toronto-jonction, édifice public (sub.) 668 et suiv.
Nouveau bill de la milice (int.) 686.
Général en chef, rapport (int.) 686.
Terres fédérales, vente (int.) 687 ; agents (sub.) 6980 ; service extérieur, appointements (sub.) 14254.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Costigan) 788 ; explication personnelle, 893.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int.) 1055 ; (mot. pour doc.) 2417 ; membres de la force constabulaire, congé (int.) 14581 ; pensions (observ. Borden) 14898, (int.) 3023.
Détroit de Northumberland, navigation (mot. pour doc.) 1064.
Bronte, port (sub.) 1401 et suiv.
Ports, rivière et ponts, en général, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1575 et suiv.
" Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine ", caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int.) 2174.
Canal de la vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2403 et suiv.
Bill (n° 146) chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.
Brevet d'invention, M. James Sinclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2478.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2487.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2616.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2749 et suiv.
Townships de Mara, Rama et Morrison (observ. sur mot. Grant pour doc.) 2862.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (int.) 3024.
Elections fédérales, mot. Fielding pour comité chargé d'étudier loi et de faire rapport (observ.) 3108.
Brimades dans l'armée anglaise (int.) 3245 ; (débat) 3246.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3460 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, dépenses diverses (sub.) 3520.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3580 et suiv.
Milice (sub.) : transport des troupes et du matériel, 3887 et suiv.; aide aux associations de tir, 3902 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3913 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4506 et suiv.
Bill (n° 184) brevets d'invention (en comité) 4839.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4868 ; 4897 et suiv.
Bill (n° 199) en comité, 5010.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5060 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5395 et suiv. ; 8114 et suiv. ; 3e l., 8301 et suiv.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément, appointements (sub.) 5594 et suiv.
Ascenseur de l'édifice du parlement, accident (observ.) 5604.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine, en comité, 6172.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6201.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Postes, service extérieur (sub.) 6228 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6854 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6889 et suiv. ; somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Mines, inspection, agents, frais de voyage (sub.) 6980.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6980.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6980.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7094.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7255.
Arsenal fédéral (sub.) 7306 et suiv.
Gordon Highlanders, trophée des (observ.) 7473.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7727 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7788 et suiv.
Service océanique (observ.) débat, 7811 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre le Canada et l'Afrique du Sud, 7981 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8007 et suiv.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int.) 8150.
Bill (n° 232) Acte des grains du Manitoba, sur 2e l., 8229.
Canal de la Trent, inspecteur sanitaire (int.) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int.) 8354.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9128; bill (n° 235) en comité, 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; 10854; 11661 ; sur mot. pour 3e l., 12993 ; 13019.
24e régiment (int.) 9340.
Coldstream Guards, régiment, musique à l'exposition de Toronto (int.) 9945.
Bill (n° 240) service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, 2e l., 10983 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11157 et suiv. ; 11225 et suiv. (en comité) 11767 et suiv. ; sur mot. pour 3 l., 12731.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ.) Scott) 12083.
Sault Sainte-Marie, désordres (int.) 12865.
Galerie nationale du Canada (int.) 12973.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13249 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13270 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (int.) 13291.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13308 et suiv.
Québec, ville, magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 et suiv. ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 et suiv.
Longueuil, édifice public (sub.) 13337 et suiv.
Montréal, casernes pour milice permanente (sub.) 13343.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 133346.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13350 et suiv.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360 et suiv. ; caserne pour artillerie de campagne (sub.) 13386.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Woodstock, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, caserne (sub.) 13398.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511 et suiv.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Chambre—séances du samedi (rép. à mot. Laurier) 13537.
Transcontinental national, bill (n° 235) requêtes contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13545 et suiv.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, sur explication de nature personnelle par M. Roche (Halifax) 13651.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13710 et suiv.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13963 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14232.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14338.
Chambre des communes, augm. d'app. de dix commis (sub.) journalistes commis de la session (observ.) 14405 (int.) 14535.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 14411.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Canal de Chambly, pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443 et suiv.
Ecluse de Saint-Ours, débarcadère (sub.) 14446.
Chemins de fer, accidents, frais d'enquête (sub.) 14446.
Canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14532.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14538.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14727.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 1476 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chûtes McKenzie et Renouf (sub.) 14764 et suiv.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart (sub.) 14801.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805 et suiv.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Ketchawana et lac Buckhorn, dragage (sub.) 14948.
Peterborough, et Heeley's Falls, dragage et digue (sub.) 14943.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 et suiv.
Saskatchewan, élection, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14955 et suiv.
Colonel Denny, nomination, explication personnelle, 15152.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité spécial des chemins de fer) 4598.
Bill (n° 154) chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (en comité) 4751.
Comités permanents, mot. pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.
Bill (n° 66) remaniement de la représention (sur mot. Laurier pour comité) 11127 et suiv.; (en comité) 11239 et suiv. ; 11847 et suiv. ; 11902 et suiv. ; 11957 et suiv. ; 12545; sur mot. pour 3e l., 12671 et suiv. ; 12717.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213 et suiv.
Milice, ministère, gestion, appointements (sub.) 225.
Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (déb. sur 1ère l.) 268 ; en comité, 5961 et suiv. ; 6425 et suiv. ; 6535 ; 8389 et suiv.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int.) 269.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 408.
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Clinton, bureau de poste (sub.) 534.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvt imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 829.
Inspection des banques (int.) 840.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (2e l.) 919 ; en comité, 928.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1048.
Guerre Sud-africaine, retour de la force constabulaire (int.) 1055.
Bill (n° 15) élections fédérales, loi de 1900, en comité, 1090 et suiv.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128 et suiv.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1168.
Jetées et brise-lames (I.P.-E.) réparations (sub.) 1194 et suiv.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 et suiv.
Caraquette, quai (sub.) 1208.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1228.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1378 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Wendover, quai (sub.) 1491 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1564.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne (observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1565.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1584 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2346 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2373.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, 2e l., 2473.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2576.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2618.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2648 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2730 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2791 et suiv.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2827 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3115 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3225 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3295.
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3355.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3378 et suiv.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3421 et suiv.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3904 et suiv.
Martineau, Arthur, nomination (int.) 3938.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int.) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3976 et suiv. ; 4030 et suiv. ; 4282 et suiv. ; 6468 et suiv. ; 8428 et suiv.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4047 et suiv.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travil des (int.) 4115.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (int.) 4117.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint, et alloc. (sub.) 4303 et suiv.
Bill (n° 194) sur mot. pour 2e l., 4384 et suiv.
Agriculture, ministère, appointements (sub.) 4505 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5919.

INGRAM, Andrew B.—*Suite.*

Elgin, comté, remaniement, explication de nature personnelle, 6755.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7022.
Commission géologique (sub.) 7036.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7061 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7191 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet des différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7200 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7268.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7416 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7745.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur proàet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol. 8440 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8509 et suiv. ; freins à air comprimé pour wagons à marchandises (sub.) 8522 et suiv. ; pour changer bares d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 8530 et suiv.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int.) 10365.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10719 et suiv. ; 10883 ; 10940 ; 11561 ; 12494 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10788 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11129 et suiv. (en comité) 11280 et suiv. ; 11378 et suiv. ; 11408 et suiv. ; 11718 ; 11847 et et suiv. ; 11971 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12741 et suiv.
Oshawa, édifice public (sub.) 13378.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13454 et suiv.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508 et suiv.
Division Saint-Jacques, émission d'un bref d'élection (sur int. Monk) 13654.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13698 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14803.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille (sub.) 14808.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15040 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (mot. pour doc.) 456.
Intercolonial,—améliorations à Sydney (sub.) 3830.
Arichat, édifice public (sub.) 6032.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11795 et suiv. ; 12055 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12737.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12557.

JOHNSTON, Alexander—*Suite.*

Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12957.
Bill (n° 258) loi du ministère des Ch. f. et C. (en comité) 13235 et suiv.
Sydney-Mines, N.-E., édifice public (sub.) 13295.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13412.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13457 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 577.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (int.) 4339.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 4877 et suiv. ; 6340 ; 6426.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5254 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5623 et suiv.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5927.
Postes, service extérieur (sub.) 6241.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7590 et suiv.
Bill (n° 66) représentation, remaniement, sur motion pour 3e l., 12682 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235), pétitions contre (débat sur mot. Talbot) 13557.
Postes,—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14308.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14786 et suiv.
Chemins de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.

JONHSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Chemin de fer Ttranscontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10360 ; bill (n° 235) en comité, 10909.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 861.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3469.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4318 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4583.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5622 et suiv.
Bill (n° 208) loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5855.
Goélette "Markland", saisie (observ.) 6195.
Immigration, agents (sub.) 6934 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7029 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 7132.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8128 et suiv., 8565 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11023 et suiv.
Sydney-nord, améliorations (sub.) 12852 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13437.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Wentworth, quai (sub.) 13487.

KAULBACH, Charles E.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 3587.
Capitaines et seconds de navire, examens (sub.) 13817 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13931 et suiv.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc. (sub.) 13935 et suiv.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13945 et suiv.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Postes, service extérieur, appointements et allocation (sub.) 14327.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14508 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest (sub.) 14629 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 785.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 886.
Tarif différentiel allemand (mot. pour doc.) 1366.
Chemins de fer, accidents (réponse à observ. Clarke) 1377.
Toronto, port (sub.) 1482 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1490.
Budget (débat) 2120.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait règlementaire, 2e l., 2420 et suiv.
Intercolonial, trafic, échange avec Grand Tronc (int.) 2857.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3153 et suiv.
Fret, classement (int.) 3417, 3664.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3485 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3496 ; 13110.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3610 et suiv.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. 3621.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3666 et suiv., 5878 et suiv., 6495.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4052 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4186 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5786 et suiv.
Grand Tronc-Pacifique, subvention (observ.) 5928.
Chemins de fer, politique du gouvernement, (débat sur observ. Borden) 7343.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7803 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7817.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8193 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, 3e l., 8301 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9411 ; bill (n° 235) en comité, 10805 et suiv., 11544, 116622.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10777.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446 et suiv.

KEMP, Albert E.—*Suite.*
Transport du blé, coût (int.) 11455, 11688.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11931 et suiv., 11956 et suiv. ; 12051 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12720.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350 et suiv.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13464 et suiv.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13464 et suiv.
Petit-de-Grat et Mulgrave, service à la vapeur entre (sub.) 14544.
Nouvelle-Ecosse, cour de Comté du district n° 7, traitement du juge, augmentation (sub.) 14560.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 112.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1120.
Intercolonial, gages des employés (int.) 1339; prix du transport des houilles (int.) 6374.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2610.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 3878 et suiv. ; 5529 et suiv.; 8379 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4443.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7111 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7827.
Commission du capital et du travail, 1386, membres (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8338.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11561.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ Maclean) 114.
Alexandria, édifice public (sub.) 514.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; retiré, 7421.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 655.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int.) 685.
Bill (n° 3) élections fédérales, loi de 1900 (en comité) 930 ; 13862 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Caraquette, quai (sub.) 1207 et suiv.
Baie d'Hudson et Baie James, droits de pêche (int.) 1230.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1287 ; en comité, 11698 et suiv.
Canal Welland, force motrice, loyer (int.) 1927, 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modifications (en comité) 2680 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3223 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3268.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3799 et suiv. ; 3851 et suiv. ;3968 et suiv. ; 4021 et suiv. ; 4119 et suiv. ; 4148 et suiv. ; 4273 ; 4724 ; 4856 ; 4917 ; amend. du Sénat, 14132.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*

Milice, exercices annuels et tir (sub.) 3733 et suiv.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. pour pour doc.) 3942.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (débat sur mot. pour 2e l.) 3952 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4846 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5424 et suiv. ; 5506 et suiv. ; 5738 ; 5753 et suiv. ; 5961 et suiv. ; 6276 et suiv. ; 6412 et suiv. ; 6516 et suiv. ; 8376 et suiv.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6072 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6125 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7451.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (en comité) 7742 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8348 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10173 ; bill (n° 235) en comité, 10896 ; sur mot. pour 3e l., 12976 ; (amend.) 12978, rejeté, 12979 ; pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13565.
Grande-Rivière, dragage (int.) 12750 ; 13292.
Canal Welland, jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166.
Chemins de fer et Canaux, ministère (sub.) 13173.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13183.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13414 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751 et suiv.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port (sub.) 13754 et suiv.
Sabrevois, quai (sub.) 13767.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13775 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Métis, commissions, scrip (mot. pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 127.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd, 479 ; 487.
Compagnie d'assurance Mutuelle contre le feu, de Montréal, bill (n° 88) 1ère l., 1229; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 3342.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1642.
Saint-Boniface, service postal (int.) 1927 ; bureau des mandats-poste (int.) 5503.
Navigation fluviale au Manitoba (int.) 1928.
Naturalisation, acte (int.) 2085.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. pour doc.) 2417.
Ministère de l'Intérieur, liste des employés permanents (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 71) constituant en corporation la Compagnie impériale (en comité) 3281.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (int.) 3517.
Juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int.) 3759 ; 5422.
Besogne de la Chambre, bill d'intérêt particulier (observ.) 5312.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Rivière-aux-Roseaux, réserve (int.) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (int.) 5503.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 5747 ; 6086 ; 6162 ; 6165.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5839 ; (en comité) 6063 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5985 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 6050.
Winnipeg, entrepôt du roi (int.) 6478.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. de M. LaRivière pour doc.) 7517.
Juges des cours provinciales, traitements (en comité sur projet de résolution) 11058.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11062.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int.) 13531 ; 14282.
Vancouver, bureau d'essai (observ.) 14049.
Banff, nouveaux édifices (sub.) 14244.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14309 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14705 et suiv.

LANG, John (Peterborough-est) :

Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11834 et suiv.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 3.
Comités permanents (mot.) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot.) 5; (rapp.) 199; (mot. pour adop. du rapp.) 205 ; (mot. pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872.
Comité des Débats (mot.) 5.
Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Messages de Son Excellence, économie interne, 92 ; adresse, remerciements, 1241.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapp.) 93.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 113 ; 120 ; (débat sur mot. Maclean) 1242.
Administration publique du Canada (rapp.) 126.
Secrétariat d'Etat (rapp.) 126.
Changements ministériels (explications) débat, 132 ; 162.
Ficelle d'engerbage, prix (rép. à int. Blain) 206 ; primes à la fabrication, en comité sur résolution, 7529.
Juges, pensions de retraite (mot. pour comité sur résolution) 206.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445.
Comité des impressions (mot.) 247.
Comité de la bibliothèque (mot.) 248.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol.) 269 ; (en comité sur résol.) 612 et suiv. (2e l. et adop.) 969.
Affaires des Indiens (sub.) 281 et suiv.
Compagnies de téléphone (rép. à int. Maclean) 295.
Chemin de fer Transcontinental, discours de sir W. Mulock (rép. à int. Haggart) 375 ; politique du gouvernement (rép. à int. Monk) 5960.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 394.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 475.
Alaska, frontière, traité (rép. à observ. Borden) 491 ; entrevue avec M. Aylesworth (rép. à int. Borden) 901 ; 13952 ; (rép. à int. Monk) 10979.
Affaires de la Chambre (rép. à int. Borden) 492 ; (mot.) 964.
Traduction française des bills (rép. à int. Monk) 493.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (rép. à int. Casgrain) 496.
Elections contestées, bill modifiant loi des (rép. à int. Casgrain) 496.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 564.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 587.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (rép. à observ. Maclean) 673 et suiv.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (rép. à mot. Monk pour doc.) 693.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 696 et suiv.
Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation à la Chambre des communes, 1ère l., 725 ; annexes et cartes (rép. à int. Borden) 900 ; (mot. pour 2e l.) débat, 1244, 1254, 1324; 2e l., 1335; mot. pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. pour comité, 11100 ; en comité, 11224, 11355 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11690, 11829, 12003, 12545 ; mot. pour 3e l., 12626 ; 3e l. et adop., 12745.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Casgrain) 717 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot.) 1229.
Faillites, bill (rép. à int. Lennox) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 866.
Tonnage, droits, abolition (rép. à int. Sproule) 896.
Bond-Hay, traité (rép. à int. Borden) 901.
Conférence coloniale (rép. à int. Borden) 901.
Représentation dans la Chambres des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Borden) 967.
Défense navale, article du " Globe " (rép. à int. Clarke) 969.
Bill (n° 82) modifiant l'acte de l'immigration chinoise, 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316, 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.
Yukon, concession Treadgold (rép. à int. Borden) 1053; (rép. à int. Bell) 5423; 1232.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Affaires de la Chambre, préséance des mesures ministérielles (mot.)1146 ; 3841 et suiv.
Vacances de Pâques (mot.) 1147.
Imprimerie et papeterie publiques (rapp.) 1228.
Commission des transport (rép. à int. Borden) 1235, 2724, 7518 ; (débat) 2982.
Acte des élections fédérales, de 1900 (bill n° 3) en comité, 1236.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à int. Boyd) 1337 ; (rapp. déposé en rép. à mot. Borden) 5701.
Sénateurs, Man. et T. N.-O. (rép. à int. Boyd) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (rép. à int. Monk) 1338.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (rép. à mot. Murray pour doc.) 1344.
Commission des transports (rép. à mot. Tarte pour doc.) 1366.
Tarif différentiel allemand (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Bond-Hay (rép. à mot. Kemp pour doc.) 1366.
Documents publics, distribution (rép. à observ. Monk) 1425.
Sir Oliver Mowat, décès (éloge) 1632.
Afrique-sud et préférence (rép. à int. McCreary) 1740.
Céréales en Angleterre, impôt (rép. à int. Clarke) 1742.
Saint-Patrice, fête civique (rép. à int. Hackett) 1927.
Colombie Anglaise, statuts, refus de sanction par le gouvernement fédéral (rép. à mot. Borden pour doc.) 2086.
Provinces maritimes, touristes de distinction (rép. à observ. Ross) 2176.
Frank, désastre (rép. à int. Oliver) 2177 ; (rép. à int. Oliver) 2314.
Québec, manufacture Ross( rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2180.
Affaires de la Chambre, ordre des délibérations (rép. à observ. Charlton) 2380 ; (débat sur observ. Borden) 4505.
Chemin de fer Transcontinental, construction (rép. à int. Bennett) 2387.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents (observ.) 2477.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2500.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2502.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2589, 2602 ; rép. à int. Borden, 2770.
Câble transpacifique (rép. à int. Borden) 2769.
Fusil Ross, examen (rép. à int. Morin) 2856.
Yukon—Concession Treadgold (débat) 2982 ; dépêche de Dawson (rép. à int. Borden) 3413, 3519, 3846 ; commission (débat) 4008 ; (rép. à int. Borden) 4272, 5009.
Creek False, C.-A., location (rép. à int. Wilson) 3023.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nominations d'officiers (rép. à int. Hughes) 3024 ; tentes (rép. à int Taylor) 3940.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3035.
Affaires de la Chambre, préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot.) 3237.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Transports, commission des (rép. à int. Borden) 3240 ; (débat sur observ. Borden) 3562 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4895, 5009 ; (explic.) 5312.
Brimades dans l'armée anglaise (rép. à int. Hughes) 3245.
Employés publis, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3310.
Criminels allemands libérés, au Canada (rép. à int. Charlton) 3333.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (rép. à int. Smith, Wentworth) 3345.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3360.
Garde-bestiaux, commission (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3519.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à int. Clarke) 3520.
Employés publics, ingérence dans les élecmés (rép. à int. Roche, Marquette) 3763.
Conférence coloniale (rép. à mot. Borden pour doc.) 3764.
Immigration japonaise (rép. à int. Morrison) 3847.
Achat de terrain par le gouvt. à Lévis, Intercolonial (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 3942.
Imprimerie de l'Etat : perception des frais d'impression restés dus (rép. à int. Robinson) 4334 ; atelier libre (rép. à int. Clarke) 4336 ; compositeurs (rép. à int. Clarke) 4602.
Juge en chef Boyd, parents employés publics (rép. à int. Johnston) 4339.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4452.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (rép. à int. Pope) 4519.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4629 et suiv.
Yukon—Concession Treadgold, instructions au commissiare de l'or (rép. à int. Borden) 4723 ; explication, 5312 ; commission Treadgold, nomination du juge en chef Killam (rép. à int. Borden) 6850 ; taxes de représentation (rép. à int. Borden) 6851.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4950.
Maison Mortimer et Cie, incendie (rép. à int. Bell) 5006.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (observ. sur mot. Russell) 5130.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5171 et suiv.
Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers, 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.
Affaires de la Chambre, bills d'intérêt particulier (rép. à observ. LaRivière) 5312.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5334 et suiv.
Pension de M. L. W. Herchmer (rép. à int. Scott) 5505.
Décès de M. Donald Farquharson, député, 5701.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5720 ; 3e l., 8594 et suiv.
Confédération, fête, ajournement (mot.) 5780.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Subvention fédérale aux provinces, augmentation (rép. à int. Lemieux) 5959.
Terres scolaires, Man., ventes, intérêt sur versements en retard( rép. à int. McCreary) 6376.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6640.
Démission de l'honorable Andrew George Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, renseignement, 6754 ; explications, débat, 6947 ; 6966.
Ajournement, procédure (débat sur observ. Sproule) 6848.
Article de La Patrie (explication de nature personnelle) 7015.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, politique du gouvernement (rép. à int. Borden) 7018.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Saint-Jacques, Montréal, division électorale, vancance (débat sur observ. Monk) 7213.
Ligne transatlantique rapide (rép. à int. Roche, Halifax) 7309.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (rép. à observ. Monk) 7323.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7332 (rép. à int. Borden) 7519 ; 7623.
Ecole de marine, réserve navale au Canada (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 7518.
Chemin de fer Transcontinental national, résolution (rép. à int. Monk) 7713 ; 10804 ; mot. pour dépôt de doc.) 8317 (mot. pour comité sur projet de résolution) débat, 8652 ; 10675 ; projet lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10676.
Visiteurs au Canada, rép. à observ. Smith, Wentworth, 7714.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Monk) 7795.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, motion pour 1ère lecture (débat) 7890 ; mot. pour 2e l. ; 2e l. et comité, 10676 ; (débat) 10677 et suiv. ; en comité, 10808 ; 11487 ; 11510 ; 11536 ; dépôt de documents (renseignements) 11565 ; en comité, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 ; 12899 ; 12976 ; 12999 ; 13014 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (sur mot. Sutherland pour renvoi au comité) 8048.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8050 et suiv. ; 3e l., 8296 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rép. à mot. Monk pour impression des dépositions et des rapports se rattachant à l'enquête Loy devant le comité des privilèges et élections, 8154 et suiv. (sur mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8159.
Conférence intercoloniale, débats, publication (rép. à int. Borden) 8159 ; 9722 (rép. à int. Sproule) 8468 ; mot. pour dépôt de doc.) 9846.
Yukon—commission Treadgold, télégramme de Dawson, rép. à int. Borden, 821.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8326 et suiv.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier par rapport aux dettes de chemins de fer, mot. pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; amendements du Sénat (mot. pour adop.) 15147.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8355 et suiv.
Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval, 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.
Transports, commission (rép. à int. Barker) 8572 ; rép. à int. Borden) 9723, 9846.
Listes électorales, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 8573.
Séances du matin (mot.) 8575.
Marine allemande, recrutement au Canada (rép. à int. Sproule) 8968.
" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (rép. à int. Hughes) 9946.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (rép. à int. Bourassa) 10365.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (rép. à int. Blain) 10366, 10674, 10981.
Saumon, protection dans la Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 10367.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Service civil, acte, modification (mot. pour mité sur projet de résolution) 10674, 12086 ; en comité, 12583, 12752.
Bills d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10757.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et article du " Star " et du " Globe ", de Toronto, 10783.
Service postal du Canada, par New-York (rép. à int. Bell) 10980.
Travail, fête, ajournement (mot.) 11009.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11070 et suip., 11685.
Chemins de fer, subventions, résolutions (rép. à int. Monk) 11222.
Esquimalt, station navale, départ du commandant (rép. à int. Earle) 11224.
Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes, 1ère l., 11433.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11446.
M. Paul Wiallard (rép. à int. Monk) 11455.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (mot. pour retrait) 11565.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11674 et suiv.
Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique, 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.
Recensement, tableaux (rép. à int. Blain) 11688.
Cour Supérieure, P.Q., nomination d'un nouveau juge (mot. pour comité sur résol.) 11689 ; (mot. pour 2e l.) 12090.
Article de l' " Evening Journal ", d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Tempête de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12082 et suiv.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Roche, Marquette) 12470.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Consul d'Allemagne, correspondance (rép. à int. Borden) 12473.
Poursuite contre M. W. T. R. Preston (rép. à int. Clarke) 12474.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12573.
Intercolonial—construction d'usines à la Rivière-du-Loup, soumissions (rép. à int. Gauvreau) 12750.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752, 12972.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à int. Hughes, Victoria) 12866.
Cabotage, privilèges (observ.) 12970 ; (sur rép. de l'hon. M. Paterson à observ. Taylor) 13406.
Ordre du Service impérial, décoration (rép. à int. Clarke) 12971, 13953, 14224.
Chambre—maintien de l'ordre pendant séances (rép. à observ. Borden) 12980.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13104 et suiv.
Cargill, M. Henry, député, décès, 13200.
Sault Sainte-Marie, désordres (rép. à M. Clarke) 13203.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13255 et suiv. : retiré, 15070.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes et hypothèque, dépôt (rép. à int. Scott) 13291.
Banff, mines de houille de la réserve, exploitation (sub.) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Transcontinental, plan de M. R. L. Borden, requêtes à l'appui (rép. à int. Davis) 13293 ; requêtes contre le bill (n° 235), débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13540 et suiv.
Grain, peseurs, nomination (mot. pour comité sur projet de résolution) 13537.
Chambre—séance du samedi (motion) 13537; ajournement, jour d'action de grâces (motion) 14076.
North Atlantic Trading Company, contrats (rép. à int. Borden) 13648, 13952.
Commission géologique, rapport pour 1902, 13649.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, mot. pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649.
Chamberlain, l'honorable Joseph (rép. à int. Monk) 13652.
Saint-Jacques, division, bref d'élection (rép. à int. Monk) 13652.
Queen-ouest, représentation (rép. à int. Hackett) 13655.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (mot. pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant revenu consolidé et audition des comptes (mot. pour rescision de l'ordre concernant 2e l.) 13721.
Kamouraska, jetée (sub.) 13735.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétions contre, irrégularités (rép. à int. Borden concernant motion Talbot) 13843 ; (rép. à observ. Talbot) 15150.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13903 ; 14707 et suiv. ; retiré, 15070.
Bill (n° 232) modifiant Acte des graines du Manitoba, de 1900 (amendements du Sénat) 13906.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Indiens, affaires des, dépenses casuelles sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063.
Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Guthrie, Hlle Mary, appointements (sub.) 14045.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Bailey, M. William, appointements (sub ) 14046.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Intérieur—quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14565 et suiv.
**Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.)** 14060.
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14060 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14062.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Doncaster, comté de Montcalm, réserve, pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064.
Rama, réserve, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066.
Indiens (sub.) : Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves, 14066 ; Nouveau-Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements, 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (rép. à int. Logan) 14091.
Alaska, frontière commission d'arbitrage, dépêche de lord Alverston (communication) 14091 ; commission, frais (sub.) 14244 ; jugement, signatures des arbitres, rép. à int. Sproule, 14702.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14240 et suiv.
'Canadian Mining Institute', publication de documents (sub.) 14252.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Colombie Anglaise, bureau d'essai (sub.) 14253.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14464 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14539.
Lady Lafontaine, pension (sub.) 14546.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions, de 1899 (sur motion Scott) 14575.
Littérature électorale, expédition franco (rép. à int. Davis) 14580.
Bill (n° 233) concernant pension de retraite des juges (amendements du Sénat) 14583 et suiv.
Bill (n° 267) bibliothécaires du parlement, traitement (en comité) 14594 et suiv.
Bill (n 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14602 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750 et suiv.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789 ; 14815.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14804.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska) pont de chemin de fer sur (sub.) 14812.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (sub.) 14814.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 6) 14821.
Alaska, frontière décision de la commission d'arbitrage, télégramme de l'hon. M. Sifton (rép. à int. Borden) 14828, 14834 ; (débat sur observ. Bourassa) 15112.
Québec, pont (motion pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14839,
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14897 et suiv.
Slater Shoe Company, bain-d'œuvre étrangère (rép. à int. Monk) 14973.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14975.
Gloucester, N.-B., variolés (rép. à int. Fowler) 14992.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15049.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, amend. Sénat, 15062 et suiv.
Bill (n° 24) compagnies de prêt, inscription parmi mesures ministérielles (motion) 15065.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska):

Compagnie de trucks à wagons dite Standard (bill n° 105) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566; en comité et 3e l., 2383.
Mathurin, Joseph A., commuutation de sentence (mot. pour doc.) 3348.

LAVERGNE, Louis—*Suite.*
Intercolonial—nouvelles voies de garage le long de la ligne, améliorations à Drummondville (sub.) 14344 et suiv.

LAW, Bowman Brown (Yarmouth) :
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 115.
Dragueurs, réparations (sub.) 2721.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4253 ; 4199 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I. P.-E.) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 482.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1308.
Chemin de fer de Southport et Murray Harbour (int.) 2672.
Pont de Hillsborough (int.) 2673.
Provinces maritimes, lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2797.
Ile du Prince-Edouard, communication d'hiver (mot. pour doc.) 2862 ; (int.) 4154 ; pêche aux huîtres (int.) 3023.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int.) 3346.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3488.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int.) 3516.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int.) 4600 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 7764 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux navires (sub.) 5482 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 5498 ; bill 66, sur mot. pour 3e l., 12686.
Postes, service extérieur (sub.) 6137 et suiv. ; 6268.
Immigration, agences (sub.) 6937 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7037.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7573 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada, en comité, 7701 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8460 et suiv.
Intercolonial, pour renforcer ponts (sub.) 8510 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9794 ; bill (n° 235) en comité, 10868 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13548 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12812.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.) : quai et hangar à houille à Summerside, 13086, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 13087 et suiv.; 14418 ; agrandissements à taires à Kinkora, 13100 ; embranchement Kensington, 13098 ; commodités supplémentaires à Kinkora, 13,100; embranchement d'Elmira, 13093 et suiv. ; levé topographique au pont Montague, 14424.
Baie des Glaces, N.-E., quai (sub.) 13458 et suiv.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489 et suiv.
Téléphone : ligne de l'île de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611 et suiv.

LEFURGEY, Alfred A.—*Suite.*
Steamers "Stanley" et "Lansdowne", réparations (sub.) 13803.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14776 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 28) Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. pour doc.) 709 (int.) 5959.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie canadienne (à responsabilité limitée) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1371 ; 1565 ; en comité, 2816 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.
Budget (débat) 2241.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2320.
Fleuve Saint-Laurent, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2336 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2342.
Muray-Bay, quai (sub.) 2346.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée sub.) 2356 et suiv.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2451 et suiv.
Montréal, débardeurs, grèves (débat sur int. Monk) 2590.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ. sur mot. Demers pour 2e l.) 2882.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int.) 3018.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (int.) 3020.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3052.
Exposition internationale de Saint-Louis int.) 3107.
Québec, province, quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. pour doc.) 3348.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4208.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson. observ. sur mot. Davis, 5419.
Débats, publication (sub.) 5446.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6512 ; 6528.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (observ. sur mot. pour 1ère l.) 6754.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur motion Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6838.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6886 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7171.

LEMIEUX, Rodolphe—*Suite.*
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7250, 7262 et suiv.
Intercolonial, embranchement depuis station de la Rivière-Ouelle, construction (sub.) 7752 et suiv.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport (observ. sur mot. Monk pour impression des documents) 8155.
Conférenciers agricoles (int.) 8867.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9028.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, administration de l'hôpital (int.) 13954.
Commerce privilégié, câblogramme publié par le "Star", de Montréal (int.) 14224.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14233.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de M. Aylesworth (sub.) 14248.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762 et suiv.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 213.
Chemins de fer et Canaux, ministère, appoint. et dép. casuelles (sub.) 341 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 365 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 430.
Lévis, édifice public (sub.) 440.
Alexandria, édifice public (sub.) 507.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 593.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 678 et suiv.
Garde-bestiaux, commission (int.) 686, 897, 1062 ; mot. pour doc., 3518.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 699.
Faillites, bill (int.) 839.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 852.
Edifices publics, loyers (sub.) 1019.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1030.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1098.
Arisaig, jetée, réarations (sub.) 1101.
Cow-Bay, (Port-Morien) brise-lames, réarations (sub.) 1109 et suiv.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1169.
Gasparaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189 et suiv.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1199 et suiv.
Rivière Saint-Jeen et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1215.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvt (mot. pour doc.) 1365-66.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1385.
Rivière des Outaouais, travaux à Petewawa (sub.) 1474 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1478 et suiv.
Wendover, quai (sub.) 1486 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1614 et suiv.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) 2762 et suiv.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3363.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3484.
Yukon—cour Territoiale, allocations de subsistance (sub.) 3536, 3545 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3645.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4176.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4274 et suiv., 4878 et suiv.; 5432 et suiv., 5516 et suiv., 5713, 5749, 5873, 6285 et suiv., 6397, 7520, 8397.
Statistique générale (sub.) 4589 ; 4910 et suiv.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040 et suiv.
Juges des cours de comté (int.) 5131, 5773.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5144, 5291.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5260.
Chambre des communes (sub.) 5448.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5455.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, correspondance, commis principal (int.) 5502.
Bill (n° 207)beurre falsifié, en comité, 5637 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5672 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5825.
Postes, service extérieur (sub.) 6266 ; salaires (sub.) 6342.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité) 6408.
Indiens (sub.) ; Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6569.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Recensement (sub.) 7276 et suiv.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (mot. pour doc.) 7328.
Gazette du Travail, correspondance (int.) 7421.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7443 et suiv.
Yukon—Eldorado-Guster, dépenses du conseil, remboursement (sub.) 7497 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7505 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7625 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, 7307.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8125 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8203 et suiv.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8304 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, mot. de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9062 ; bill (n° 235) en comité, 10755 et suiv. ; 10851 et suiv. ; 11657.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11683 et suiv.
Explication de nature personnelle, article de l' "Evening Journal", d'Ottawa, 11818.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11969 et suiv. (amend.) 12741.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations (sub.) 13524 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640.
Caplan, brise-lames (sub.) 13728.

LEONARD, J. E. EMILE (Laval) :
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, préfet, démission (int.) 290 ; 11100.
Listes électorales, impression (int.) 292.
Bill (n° 12) modifiant le code pénal de 1892, mot. sur 3e l., pour renvoi au comité, 606.
M. L. J. Latour et Le Canada (int.) 1061.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (int.) 1086.
Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (débat sur mot. pour 2e l.) 2442 et suiv.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int.) 4334 ; 4336.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement (débat) 4936 et suiv.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk) pour renvoi au comité des chemins de fer) 6745.
Saint-Jacques, Montréal, vacance (débat sur observ. Monk) 7216.
Transcontinental national, bill (° 235) impression de ce bill en français (int.) 8354.
Service civil, employés, liste (int. Léonard) 9944.
Service postal, paroisses voisines de Montréal (int.) 12751.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Musée national Victoria (sub.) 372.
Cigarettes, prohibition (débat sur mot. Bickerdike) 855.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Bill (n° 116) Compagnie d'estacades de Restigouche, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882.
Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.
Bill (n° 141) Compagnie de Medicine Hat à Alberta-nord, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.
Bill (n° 151) Compagnie de transport de Saint-Joseph, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2611.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot. pour 2e l.) 3393.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffffalo (mot. pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer maritime de Chignectou (observ.) 4561.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5361 ; 3e l., 8566.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5663.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5869.
Commission géologique (sub.) 7035.
Service océanique (dé. sur observ. Hughes) 7832.

LOGAN, Hance J.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9499 ; pétition contre (débat sur motion Talbot 13562.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11021.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11057 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12704 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12813 et suiv.
Fort-Saint-Laurent, quai de débarquement (sub.) 13450 et suiv.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13484.
Springhill, N.-E., accident (observ.) 13529.
Offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int.) 14090.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14494.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14624.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14785.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14798.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810 et suiv.

LOVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 361 et suiv.
Brimades dans l'armée anglaise (débat sur observ. Charlton) 3250.
Yukon—cour Territorlale, allocations de subsistance (sub.) 3543.
Quarantaine (sub.) 5689 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9696 ; bill (n° 235) en comité, 10917.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) 3723 et suiv.
Beauharnois, représentation, bureau de poste de Valleyfield, indépendance du parlement (débat sur observ. Monk) 7319.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14445.

MACDONALD, Peter (Huron-est) Orateur-suppléant :
Alexandria, édifice public (sub.) 528.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer (2e l.) 565.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquêtes sur le tarif (int. Monk) décisions, 885.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1225.
Drague hydraulique, prov. marit. (sub.) décision, 2763.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3173 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche (décision) 3278 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) décision, 3594.

MACDONALD, Peter—*Suite.*

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) décision, 4122 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité (décision) 5347 et suiv. ; 5354 ; 8049 et suiv. ; 8066.
Pêcheries,—construction de nouveaux steamers (sub.) déc., 5478.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) décision, 5725 ; 6312 ; message du Sénat, amendements, 14324.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) décision, 5748.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) décision, 5808.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6066 et suiv.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du "Globe" (décision sur int. Haggart) 6092.
Postes, service extérieur (sub.) décision, 6155 et suiv.; 6257.
Bill (n° 175) Cie d'assurance "Century" (en comité, décision) 6408 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) décision 7067 ; 7074 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7435 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication, en comité sur résol. (décision) 7527 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité (décision) 7561 et suiv. ; 7623 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) décision, 8540 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11240 et suiv. ; 11404 ; 11877 et suiv. ; déc. sur amend. Borden, 12739.
Bill (n° 235) Transcontinental national (en comité) 12485 et suiv.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12559.
T.N.-O., aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12578.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12815 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 13129.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13274.
Wingham, édifice public (sub.) 13388.
Télégraphe, de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13603.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales (en comité) 13853.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659.

MACKIE, Thomas (Renfrew-nord) :

Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray our doc.) 1363.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9677.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I. P.-E.) :

Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4257.
Postes, service extérieur (sub.) 6140.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7766 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7846.
Bill (n° 180) Cie de bateaux traversiers de l'Ile du Prince-Edouard (en comité (8004.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Goderich, port (sub.) 1412.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6255.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10162.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Budget (débat) 2005.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4927 et suiv.; 6395, 6519 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5621 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7444.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10405.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :

Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone, 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ.) 112, 116 ; (mot.) 1241.
Changements ministériels, explications, débat, 169.
Compagnies de téléphone (int.) 295.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 313.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 323.
Hotel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 359.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 387.
Montréal, édifices publics (sub.) 445 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 457.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 464.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 488.
Traduction française et impression des bills (observ.) 493.
Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Bowmanville, édifice public (sub.) 525.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (observ.) 671 et suiv.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Mont) 695.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2698 et suiv. ; 5702 et suiv.
Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson, 1ère l., 2894.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3472.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3665 et suiv. ; 5530 et suiv. ; 5751 et suiv. ; 6287 et suiv. ; 6381 et suiv. ; 6462 ; 6481 ; sur mot. Fitzpatrick ; 3e l., 8576.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 37722 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4534.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5581 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5745 et suiv.
Bill (n° 211) chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (en comité) 6641.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Ottawa, commission d'embellissement (en comité sur résol.) 6664.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6697 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7525 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7810.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique, en comité, 8049 et suiv. ; 3e l., 8292 et suiv.
Bill (n° 232) modifiant l'Acte des grains du Manitoba, de 1990, sur 2e l., 8228.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8357 et suiv.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, en comité, 10694 ; 11566 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11678.
Grand Tronc, taux de transport (int.) 11818; 12085.
Bill (n° 253) représ. des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (en comité) 12554.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14621.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14636.

MACPHERSON, Robert George (Burrard) :
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 240.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 973.
Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte, 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3120.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4555.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ Pope) 5675.
Bill (n° 204) naturalisation des étrangers (en comité) 6074 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8446 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9476.
Saumon dans la Colombie Ang., protection (sur observ. Earle) 10240 et suiv.

MACPHERSON, Robert George—*Suite*
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales de 1900 (en comité) 13860 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14525.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15092.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 115.
Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection, 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.
Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle, 1ère l., 724 ; 2e l.,, 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.
Bill (n° 64) constituatne en corporation la compagnie du chemin de fer Grand Tronc-Pacifique, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac au même effet, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40 ; en comité, 5313, 5354, 5384, 8048 ; 3e l., 8291, 8564, 8571.
Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2503.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3121 et suiv.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4854.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4911 et suiv.; 6446 et suiv.; 6516 et suiv.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4967 et suiv.
Bill (n° 176) Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (en comité) 5776.
Bill (n° 209) Ch. de fer Canadien du Nord (en comité) 5817 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6266.
Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1ère ., 8652 ; 2e l., 8809; 3e l., 11169.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, sur résol., 11021.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11045 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11672.
Caplan, brise-lames (sub.) 13730.

McCOLL, John B. (Northumberland-ouest, O.) :
Indiens, Mississaga, réclamation (int.) 7107.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

McCOOOL, Charles Arthur—*Suite.*

Bill (n° 114) chemin de fer de Nipissingue et de la baie James, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14748 et suiv.
Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749 et suiv.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (débat sur 1ère l.) 254 ; 6486 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 2816.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1156.
Compagnie du chemin de fer du Canada Central, bill (n° 99) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.
Commerce de bois, coalition (sur int. Scott) 1642.
Ficelle d'engerbage, prix (int.) 1653 ; primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7583 et suiv.
Afrique-sud et préférence (int.) 1740.
Bill (n° 132) "Père Marquette International Bridge Company", 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2608.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2737 et suiv.
Dragage, Manitoba, nouveau matériel (snagboat) (sub.) 2766 et suiv..
Employés publics, ingérence dans les élections, débat sur observ. et amend. Roche, 3261.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3406.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3464 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3476 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3667.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 4127.
Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (en comité) 4157.
Bill (n° 195) faisant droit à M. James Reid Steel, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen, 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4352.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4545.
Quarantaine (sub.) 5188 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5323 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6001 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, en comité, 6043 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6087 ; 6162.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7434 et suiv.

McCREARY, William F.—*Suite*

Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10681 et suiv.; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des priv. et élec., 13552 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe)), de Toront, 10791 et suiv.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11009.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11338 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12001.
Winnipeg, nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 et suiv.
Postes—service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14299 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514.
Rapides Saint-André (int.) 14578.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635 et suiv.
Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14796 et suiv.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158 et suiv.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3505.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14036.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Banques non autorisées, loi les concernant (int.) 290.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 403.
Bill (n° 18) loi d'interprétation (sur mot. Monk pour 3e l.) 954.
Ports du Canada, appoint. et dépenses casuelles (sub.) 4078 et suiv.
Bill (n° 194) maladies infectieuses ou contagieuses des animaux (sur mot. pour 2e l.) 4381 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5630 et suiv.
Postes, service extérieur (sub.) 6257.

McGUGAN, Malcolm (Middlesex-sud) :

Bill (n° 63) concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley, 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.
Compagnie de prêt de London, au Canada, bill (n° 101) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

McINTOSH, John (Sherbrooke) :

Bill (n° 25) concernant la Banque des Cantons de l'Est, 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée", 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267, 5545.
Chemin de fer des mines du Klondike, bill d'intérêt privé (mot. afin que requête pour bill soit lue et reçue) 2877.
Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 3331 ; 2e ., 3713 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 4745.

McISAAC, Collin F.—*Suite*
Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot.) 7308.
Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la Keller Heater Company of Canada, à responsabilité limitée, 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.
Bayfield, port, améliorations (sub.) 13410.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Sabordement de la goélette "Euxine" (mot. pour doc.) 716.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1126 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2719.
Postes, service extérieur (sub.) 6150 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Port-Hood, jetée (sub.) 13476 et suiv.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Comité des Débats (3e rapp.) gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu, 1513.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. pour doc.) 3348.

MALOUIN, Albert (Queen-centre) :
Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall, 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; et comité et 3e l., 4836.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10145.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, bill (n° 36) (2e l.) mot. pour renvoi à six mois, 681 ; débat sur 2e l., 1560 ; (observ.) 3413.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 769.
Bill (n° 59) chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (rép. à mot. Monk pour 2e l.) 1370 ; observ.sur mot. Sproule pour 2e l., 1565 ; débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer, 6744.
Bill (n° 83) nouvelle Compagnie canadienne, observ. sur mot. Belcourt pour 2e l., 1566.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1569.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1870 et suiv.
Maria, jetée (sub.) 2342 et suiv.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3527.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (débat sur mot. Ball pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 8e rapport de ce comité) 6834.
Steamers, service (sub.) : entre le bassin de Gaspé, Dalhousie ou Campbellton, 7989 et suiv.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8479 et suiv.
Intercolonial, pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 et suiv.

MARCIL, Charles—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9614.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725 et suiv.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 et suiv.
Shegawake, port (sub.) 13757 et suiv.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769 et suiv.
Sacs de poste, usage (observ.) débat, 14512.
Bill (n° 155) cour de l'Echiquier, juridiction en matière de dettes de chemins de fer, amendements du Sénat, 15072 et suiv.

MARCIL, Joseph Edmond (Bagot) :
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6714 et suiv.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions à l'encontre (observ.) 13203.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Arichat, édifice public (sub.) 6024 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7124.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12054 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13441.

MEIGS, Daniel B. (Missisquoi) :
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national (en comité) 10738 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville):
Campement à Laprairie (observ.) 3743.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4034 et suiv.
Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (en comité) 6719 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6909 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7259 et suiv.
Situation financière, revue (observ.) 14909.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 56.
Bureau de poste de Valleyfield (int.) 100 ; (observ.) débat, 7311 et suiv.
Changements ministériels, explications, débat, 182.
Rails d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int.) 289.
Division Saint-Jacques, vacance (int.) 416 ; nouveau bref d'élection (avis de mot.) 725; (mot.) 964 ; observ., débat, 7210 ; (int.) 13652.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 424 et suiv.
Edifices publics fédéraux, provinces maritimes (sub.) 429.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; édifices publics (sub.) 444 et suiv.; hôtel des postes (int.) 683; port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 466 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 486.
Traduction française des rapports publics (observ.) 490 ; des bills (int.) 493.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 3) subventions aux chemins de fer 2e l.) 561, 563.
Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation, 1ère l., 126 ; 2e l., 580, 722, 940.
Bill (n° 53) concernant les faillites, 1ère 1ère l., 671 ; 2e l. (débat) 2454, 2886, 3360.
Lieutenant-gouvereneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 675 et suiv.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (2e l.) 681.
Hôtel des postes de Montréal (int.) 683.
Intercolonial, paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int.) 683.
Le Grand Tronc et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement (int.) 688.
Chemins à barrières sur l'île de Montréal (mot. pour doc.) 689.
Foin et avoine achetés pour le compte du gouvernement impérial (mot.) débat, 694 ; 705.
Yukon, paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Journaux, Royaume-Uni, France, Etats-Unis, paiements (mot. pour doc.) 723.
Grand Tronc, paiements au, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria, gare Bonaventure (mot. pour doc.) 723.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. pour doc.) 723.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, 1ère l., 724 ; mot. pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.
Conférence coloniale (mot. pour doc.) 874.
Commission des transports et enquête sur le tarif (int.) 875.
Chemin de fer transcontinental, propositions au gouvernement (int.) 896 ; 1054 ; 1059.
Tabac canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int.) 1063 ; monopole (int.) 1338.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int.) 1338.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1367 et suiv.
Chemins de fer, accidents( rép. à observ. Clarke) 1379.
Affaires de la Chambre (observ.) 1386 et suiv.
Documents publics, distribution (observ.) 1424.
Inspecteur vétérianire en chef (int.) 1649.
M. Charles A. Fisher (int.) 1649.
Recensement de 1901, coût (int.) 1651 (sub.) 7271 et suiv.
Guerre sud-africaine, selles et brides pour dernier contingent (int.) 1736.
Ferme expérimentale d'Ottawa, beurre (int.) 1925.
Fermes expérimentales, beurre (int.) 1651.
Travaux publics, conditions hygiéniques (int.) 1926.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc.) 2411.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2494.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2556.
Montréal : débardeurs, grève (int.) débat, 2589 ; 2593 ; paiement à la milice (int.) 4153 ; bureau de poste (int.) 4117-4118.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2652 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Guerre sud-africaine, achat de provisions (observ. sur mot. Borden pour doc.) 2859.
Bill (n° 23) incendies par chemins de fer, dommages (observ.) sur mot. Demers pour 2e l.) 2881.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3029.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3082 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3208.
Bill (n° 121) corporation des syndics réunis (en comité) 3334.
L'Assomption, bureau de poste (int.) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. pour doc.) 3348.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3353.
Bill (n° 20) bidon à lait réglementaire (sur mot. Campbell pour 2e l.) 3358.
Bill (n° 94) compagnies constituées en corporations (débat sur mot. pour 2e l.) 3371.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3379.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.
M. Denis Ménard, destitution (int.) 3663 ; 9342.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3677 ; 3969 ; 8370 ; 8407 et suiv.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3715 et suiv.; appointements et salaires, 3738 et suiv. ; propriétés militaires, 3742 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4014 et suiv. ; 4664 ; 4702 (observ.) 11331.
Douanes—Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4086 et suiv.
Journaux, livres, timbres, etc. (sub.) 4107 et suiv. ; employés (int.) 5501.
Employés des bureaux de poste, vacances (int.) 4152.
Bill (n° 174) modifiant l'acte des douanes (en comité) 4157 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4606, 4641 et suiv.
Fermes expérimentales (sub.) 4707.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4943 et suiv.
Bill (n° 73) Compagnie de Force d'Ontario et de Québec (en comité) 5040.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre et fromage, pesage (int.) 5601.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5887.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5931.
Chemin de fer Transcontinental, politique du gouvernement (int.) 5960.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6709 et suiv.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6853 et suiv.
Immigration agences (sub.) 6873 et suiv.; somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007 et suiv.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7011.
Yukon—territoire, gouvernement (sub.) 7014.
Commission géologique (sub.) 7028 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7176 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7201 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7252 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ.) débat, 7311 et suiv.; sur rapport du comité des privilèges et élections, motion pour impression des dépositions et rapports, 8152 ; avis de motion pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; sur mot. Wade pour adop., 8158 ; (mot. en amend.) 8245.
Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int.) 7421.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7495 et suiv.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7693.
Chemin de fer Transcontinental national, résol. (int.) 7712.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7723 et suiv.
Intercolonial, facilités de trafic à Lévis (sub.) 7750 ; embranchement de la Rivière-Ouelle (int.) 10757.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, branchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7761 et suiv.
Chemin de fer Trans-Canada, vente au Grand Tronc-Pacifique (int.) 7794.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (débat sur observ. Ethier) 7798 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7820 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8056 ; 3e l., 8566 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (int.) 8319.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résolution) 8359 et suiv.
Séances du matin (rép. à mot. Laurier) 8575.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8777, 10675 ; (int.) 10804 ; bill (n° 235) en comité, 10843, 11550.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès, 10507.
Bill (n° 235) Chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10676 et suiv., 11565.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Rivière Richelieu, crue des eaux (int.) 10762.
Service de vapeurs entre Saint-Denis et la Malbaie (int.) 10763.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe de Toronto, 10799 et suiv.
Travail, fête, ajournement (int.) 10979 ; (sur mot. Laurier) 11010.
Service télégraphique pour presse canadienne entre l'Angleterre et le Canada, bill (n° 240) 2e l., 10982.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité, 11036 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11061 et suiv.
Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb, en comité, 11066.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11072.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11101 ; 11226 et suiv. ; 11384 et suiv.
Chemins de fer, subventions, résolutions (int.) 11222.
M. Paul Wiallard (int.) 11455.
Saint-Ours, quais de débarquement (sub.) 13170.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13175 et sniv. ; bureaux de perception (sub.) 13195 et suiv.
Employés permanents ea autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Télégraphe : ligne de la montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13610 et suiv.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13613 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13629 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13641 et suiv.
Chamberlain, l'honorable Joseph, discours (int.) 13651.
Transcontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14949 t suiv.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ.) 14970.
Québec, pont, en comité sur projet de résosolution pour aider à construction, 15003.
Bill (n° 269) fixant attributions de certains départements (en comité) 15048 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

L'Assomption, édifice public (sub.) 436.
Lévis, édifice public (sub.) 439 ; 13320 et suiv.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 986.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1380.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1568 et suiv.
M. F. X. Chabot, retraite (int.) 2085.
Budget (débat) 2102.
Fusil Ross, examen (int.) 2856.
Valleyfield, grève (int.) 2857 ; dragage (sub.) 6104 et suiv.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5197.
Milice canadienne, état de besoins (débat sur observ. Thompson) 5921.

MORIN, Jean-Baptiste—*Suite.*

Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6096 et suiv.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 6103 et suiv.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Valleyfield, dragage (sub.) 6104 et suiv.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans) quai (sub.) 6106.
Postes, service extérieur( sub.) 6264.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6730 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7069.
Yukon—Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7501 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8140 et suiv.
Transcontinental national, paroisses et montagnes traversées (int.) 8353 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 13031 ; (amend.) 13031 ; pétitions à l'encontre, rép. à observ. Marcil (Bagot) 13206.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. 8573 ; 8735.
Trottier, M. Louis, emploi (int.) 8735.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int). 8868.
Pont de Québec, subvention (int.) 10763.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12807.
Montmagny, édifice public (sub.) 13332 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731 et suiv.
Kamouraska, jetée (sub.) 13734.
Chambre des communes, ouvriers et autres (sub.) 14406.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14753 et suiv.
Trancontinental national, études topographiques et autres (sub.) 14950 et suiv.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Bill (n° 32) Institut des Ingénieurs Réunis de la Puissance, 1ère l., 374 ; 2e l., 647.
Bill (n° 33) Compagnie de chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 605 ; 2e l. 682.
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 625.
Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la ColombieAnglaise, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.
Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'Assurance "Century", sur la vie, 1ère l., 3237; 2e l., 3713 ; en comité, 5546, 5744, 5773, 6161, 6407 ; 3e l. et adop., 6411.
Immigration japonaise (int.) 32847.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7118.
Yukon—ligne télégraphique (observ.) 7218.

MORRISON, Allan—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9112.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle et Borden) 10234.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (mot. pour que pétitition soit lue et reçue) 10756.
Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster, 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

MULOCK, Hon. sir William, K.C.M.G. (York-nord, Ont.) :

Postes (rapp.) 91 ; (rép. à int. Bell) 901.
Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., (mot. et débat) 2620, 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110, 3413 ; amendements du Sénat, 5846.
Département du travail (rapport) 116.
Directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. LaRivière) 131.
Peter, J. Carlin (rép. à int. Borden) 132.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271.
Affaires des Indiens, (sub.) 277.
Doukhobortses, inscription de homesteads (rép. à int. Wilson) 554 ; pèlerinage (rép. à int. Wilson) 555 ; (rép. à int. Blain) 1059.
Hôtel des postes de Montréal (rép. à int. Monk) 683.
Hôtel des postes dans les villes (rép. à à int. Puttee) 684.
Terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, au Manitoba (rép. à int. Puttee) 684.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Borden) 685.
Ile d'Orléans, service postal (rép. à int. Casgrain) 687.
Ventes de terres fédérales (rép. à int. Hughes) 688 ; (rép. à int. Roche) 837 ; 1926.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement imp. (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Bill (n° 4) Compagnie de téléphone (2e l.,) 717.
Bloomfield-Station, directeur de la poste (rép. à int. Fowler) 840.
Agents des Indiens comme gardiens (rép. à int. Tisdale) 840.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 975 ; (à int. Puttee) 1653, rapport de la commission d'enquête (rép. à int. Earle) 8352.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1004 et suiv.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1045 et suiv.
Immigration irlandaise (rép. à int. Clarke) 1060.
Ernestown-Station, directeur de la poste (rép. à int. Wilson) 1062.
Immigration, statistique (rép. à int. Ross) 1064.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1160.
M. Michael Robson, directeur de la poste, d'Ayr, destitution (rép. à int. Clare) 1231.

**MULOCK**, Hon. sir William—*Suite.*

M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (rép. à int. Roche) (Marquette) 1232.
M. S. Jonasson (rép. à int. Davis) 1234.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (rép. à int. Bell) 1338.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1390.
Immigrants pour l'Ontario (rép. à int. Robinson) 1651.
Transport des malles à Parkhill (rép. à int. Sproule) 1652 ; entre Ashcroft et Barkerville (rép. à int. Bennett) 1653.
Conseil du Travail de Toronto (rép. à int. Clarke) 1923.
Saint-Boniface, service postal (rép. à int. LaRivière) 1927.
Naturalisation, Acte (rép. à int. LaRivière) 2085.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 2086.
Chemins de fer, subventions en terre (rép. à int. Scott) 2172 ; 3933.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantanniers (rép. à int. Schell) 2382.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (rép. à int. Roche) 2385 (rép. à int. Bennett) 2588.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Scott) 2386 ; sub. en terres (rép. à int. Scott) 2671 ; 5000.
Cutler, Spanish-Mills, Little-Current et Wekimagong, transport des malles entre, (rép. int. Bennett) 2388.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (rép. à int. Bennett) 2388.
Immigrants ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (rép. à int. Wilson) 2389 ; refus d'admission (rép. à int. Wilson) 2587 ; examen médical (rép. à int. Clarke) 2854.
Indiens du comté de King, N.-B., médecin (rép. à int. Fowler) 2587.
Ile du Prince-Edouard, gisements de houille (rép. à int. Hackett) 2589.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2600.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (rép. à int. Bennett) 2855.
Creek False, C.A., location (rép. à int. Morin) 2857.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2926; comité d'enquête (rép. à int. Borden) 3418 ; observ. Casgrain, débat, 4658 ; dépêche de Dawson, rép. à int. Borden, 4752.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3127 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3287.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 3320.
Service civil, employés et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3345.
Bill (n° 95) conciliation (sur mot. pour 2e l.) 3372.
Bill (n° 106) importation et emploi des aubains, restrictions (déb. sur mot. pour 2e l.) 3399.
Métis, commission (rép. à mot. LaRivière pour doc.) 3519.
Conseils de conciliation (rép. à int. Bell) 3759 ; 4150.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, 3930 et suiv.

McISAAC, Colin F.—*Suite.*

Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (rép. à int. Ingram) 4116.
Ministère de l'Intérieur, illustrations du rapport, plaintes (rép. à int. Ingram) 4117.
Montréal, bureau de poste (rép. à int. Monk) 4117-4118.
Employés des bureaux de poste, vacances (rép. à int. Monk) 4153.
Bill (n° 178) brevets d'invention, en comité, 4847 et suiv.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Richardson) 5005.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5236 et suiv.
Bill (n° 131) Compagnie de télég. Marconi (en comité) 5273 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés (sub.) 5300.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop. 6069.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5668 et suiv.
Postes : directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207 ; 14299 ; service des malles (sub.) 6269 ; salaires (sub.) 6340 ; transport des malles par chemin de fer (rép. à int. Wilson) 6478.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6593.
Transports, politique du gouvernement (rép. à int. Haggart) 6614.
Immigration, agences (sub.) 6902 et suiv.
Démission de l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6969.
Rivière à la Pluie, service postal (rép. à observ. Borden 7102.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7172 et suiv.
Colombie Anglaise, commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (rép. à observ. Osler) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (rép. à int. Lennox) 7421.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7562 ; 7669 et suiv.
Bill (n° 231) Compagnie de calorifères du Canada, 2e l., 7712.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7826.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8017 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8072.
M. D. J. Campbell, directeur de la poste à Macleod, destitution (rép. à int. Osler) 8318.
Commission du capital et du travail, 1886, membres (rép. à int. Kendall) 8318.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (rép. à int. Scott) 8352.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 8364.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Bill (n° 245) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 9339.
Travaux publics, entreprises adjugées (rép. à int. Thompson) 9340.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9689 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10013; bill (n° 235) 11552.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11147 et suiv.; 11386 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12723.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol., 12586, 12753.
Service postal, paroisses voisines de Montréla (rép. à int. Léonard) 12751.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil, 1ère l., 12828 ; en comité 114093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l., et adop., 14236.
Picton, bureau de poste (rép. à int. Alcorn) 13403.
Malles, distribution dans les campagnes (rép. à int. Wilson) 13531 ; (rép. à int Hackett) 14092 ; transport entre Balaclava et Owen-Sound (rép. à int. Thomson, Grey) 13536.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête (rép. int. LaRivière) 13536 ; 14283.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14051.
Employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14284.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Greenfield, M. J. R., N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app. (sub.) 14289.
Commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, aug. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297.
Latour, M. L. J. (rép. à int. Pope) 14290.
Directeur de la poste d'Entreprise, destitution (rép. à int. Avery) 14296.
Buote, M. Jérôme, destitution (rép. à int. Hackett) 14298.
Postes, sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Télégraphe : réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14514 et suiv.; (sur observ. Borden) 14844 ; (rép. à int. Taylor) 14985 ; (observ.) débat, 15153 et suiv.
Terres fédérales, protection des terres boisées et arboriculture (sub.) 14567.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14959 et suiv.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (rép. à motion Clancy pour doc.) 14572.

MULOCK, Hon. sir William—*Suite.*

Boîtes postales pour journaux (rép. à int. Taylor) 14577.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (rép. à int. Talbot) 14581.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14589.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14648.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660 et suiv.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694 et suiv.
Chemin de fer Matane à Gaspé (sub.) 14788.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.
Journaux et directeurs de poste (rép. à observ. Tarte) 14974 et suiv.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 787.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (mot. pour doc.) 1340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10376 ; bill (n° 235) en comité, 10819.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11059.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13638.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13643.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Lieutenant-gouverneur d'Otnario (débat sur observ. Maclean) 124.
Changements ministérielrs, explications, débat, 185.
Alexandria, édifice public (sub.) 529.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (déb. sur mot. Laurier pour 2e l.) 1255 ; (en comité) 11254 ; 11375 ; 11803 et suiv.
Bill (n° 95) conciliation (déb. sur mot pour 2e l.) 3382.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3813 et suiv.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête (débat sur observ. Casgrain) 4017 et suiv. ; 4682.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5122.
Hétu, Rodolphe, libération (int.) 8151.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9299 ; bill (n° 235) en comité, 10684 et suiv. ; 10926 ; 11458 ; 11615 ; sur mot. pour 3e l., 12968 ; amendement, 12968 ; 12970.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10789 et suiv.
Etalon des grains (sur observ. Clarke) 11449 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales, en comité, 11668 et suiv.
Banff, mines de houille de la réserve de, explication (sub.) 13291.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix, 1ère l., 454 ; 2e l., 647.
Bill (n° 111) chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.
Bois, commerce, coalition( sur int. Scott) 1637.
Bill (n° 119) Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comité, 3712 ; 3885 ; 3e l., 3885.
Budget (débat) 1865 ; 1883.
Bill (n° 102) Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim Rouge (sur mot. Cowan pour 2e l.) 1880.
Frank, désastre (observ.) 2176 (int. 2314.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.
Bill (n° 140) chemin de fer de Cardiff, 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.
Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3603 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, taxe scolaire sur terres au Nord-Ouest (int.) 4153.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4491 ; primes (en comité sur résol.) 8198 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4548.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5354 et suiv. ; 5386 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5676.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5712 et suiv. ; 8424.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5922.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5998 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6776.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6987 et suiv. ; 6987 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6987 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines (en comité) 7438 et suiv.
Ficelle d engerbage, primes à la fabrication, (en comité sur résol.) 7596 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 7662 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8456 et suiv.
Guerre sud-africaine, médailles (sur observ. Clarke) 8505.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9059; (bill 235) en comité, 11614.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11444.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (débat sur observ. Scott) 12081 et suiv.

OLIVER, Frank—*Suite.*

Territoire du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12568 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14171 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13870 et suiv., 14727.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l' "Advocate", de Prince-Albert (sub.) 14562 et suiv.
Guerre sud-africaine, pensions (débat sur observ. Broder) 14894 et suiv.
Colombie Anglaise, commerce de bois (débat sur observ. Borden) 15069.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Changements ministériels, explications, débat, 197.
Revenu de l'Intérieur, min., appoint. (sub.) 244.
Bill (n° 8) expropriation (en comité) 638.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 657.
Bill (n° 148) fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee, 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2613.
Yukon—concessions Treadgold (débat) 3015 ; lignes télégraphiques (sub.) 3098 et suiv.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3615.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4447.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5099 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries observ. sur mot. pour 1ère l.) 6753.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6181.
Middleton, Thomas W., pour compenser découvert (sub.) 7147 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7170 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7239.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7341.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ.) 7366.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7370 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7792.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade pour adop. du 2e rapp.) 8290.
Travail, fête, ajournement (sur mot. Laurier) 11010.
M. D. J. Campbell, directeur de la posee à MacLeod, destitution (int.) 8318.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8330.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9542 ; bill (n° 235) en comité, 10867, 11543, 11583 ; sur mot. pour 3e l., 12948 ; amendement 12950, 12959.

OSLER, Edmund Boyd—*Suite.*

Explication de nature personnelle, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10763.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11928 et suiv., 11961 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12692, 12716.
Bill (n° 252) subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 12552.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13432.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13616 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :

Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis( observ. sur mot. Tarte pour doc.) 469 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv. ; comité, achat d'un livre intitulé : "Décisions des Orateurs de la Chambre", (mot.) 5497 ; 4e rapp. (mot. pour adop.) 5772.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10422.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :

Commerce et navigation (tableaux) 91.
Importation du grain par ports d'Ontario Occidental, en 1902, (rép. à int. Bennett) 99.
Expédition de grain de Port-Arthur et de Fort-William (rép. à int. Holmes) 555.
Destitution de M. E. Bourgeois (rép. à int. Wilmot) 556.
Rapports, demande de (rép. à int. Taylor et à observ. Borden) 557.
Houille, importation (rép. à int. Clarke) 686.
Sabordement de la goélette "Euxine" (rép. à mot. McLennan pour doc.) 716.
Articles admis en franchise, et droits réduits, (rép. à int. Clarke) 838.
Importation d'oxide d'aluminium (rép. à int. Robinson) 1063.
Bananes, importation (rép. à int. Robinson) 1234.
Bauxite, importation (rép. à int. Robinson) 1739.
Budget (débat) 2252.
Douanes, amendement à la loi (mot. pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat) 3152 et suiv.
Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes, 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.
Service civil, employés, et sociétés de garantie (rép. à int. Clarke) 3346.
Marchandises allemandes, achats antérieurs à surtaxe (rép. à int. LaRivière) 3517.
Windsor, jonction, enquête sur accident (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3621.
Commerce, commissaire du, à Londres (rép. à int. Kemp) 3621 et suiv.
Préférence commerciale, tarif (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3713.
Douanes (sub.) : ministère, appoint., 325 ; dépenses casuelles, 336 ; appoint. et dépenses casuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses au Yukon, 4113 ; employés (rép. à int. Monk) 5501 ;

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

employés, appointements (rép. à int. Clancy) 8351, (sub.) 14268 ; Thomas Kilroy, services (sub.) 14281.
Machines agricoles, détaxe (rép. à int. Roche) 3939.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4249 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233 et suiv.
Tarif de faveur anglais (rép. à int. Scott) 5505.
Arichat, édifice public (sub.) 6028.
M. J. G. Grant, de Barrie, cautions (rép. à int. Bennett) 6194.
Goélette "Markland", saisie (rép. à observ. Kaulbach) 6197.
Winnipeg, entrepôt du roi (rép. à int. LaRivière) 6478.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6558.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7607 et suiv. (rép) à int. Clarke) 7794.
Canal du Sault Saint-Marie, construction et équipement (sub.) 7791.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8196 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8458 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10540 ; bill (n° 235) en comité, 10816 ; 11624 ; sur mot. pour 3e l., 13011.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11189 et suiv.; en comité, 11247 ; 11367 ; 11417 ; sur mot. pour 3e l., 12741.
Publications hebdomadaires (rép. à int. Scott) 11689.
Tabac, droits (rép. à int. Henderson) 12471.
Service civil, acte, amendement (en comité sur résol.) 12760 ; 12789 et suiv.
Famille Chevrier, et service civil (rép. à int. Fowler) 12972.
Importations : directes par l'Etat (rép. à int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin, 1903 (rép. à int. Henderson) 14223.
Cabotage aux Etats-Unis (rép. à observ. Taylor) 13403.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14113 et suiv.
Droits de douane et d'accise, revenu (rép. à int. Clarke) 14223.
Brennan, John P., destitution (rép. à int. Hackett) 14282.
Sucre importé pour la consommation (rép. à int. Henderson) 14579.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14674 et suiv.

POPE, Rufus H. (Compton) :

Changements ministériels, explications, débat, 194.
Immigrants, traitement (sur observ. Puttee) 890.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1594 et suiv.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2327.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 et suiv. ; correspondance (mot. pour doc.) 2381.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, débat sur observ. Scott) 2568.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'honorable M. Préfontaine (débat) 3064.

POPE, Rufus H.—*Suite.*
Employés publics, ingérence dans les élection (débat sur observ. et amend. Roche) 3313.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4390 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4497.
Bois à pâte, tarif des Etats-Unis (int.) 4518.
Bill (n° 207) prohibant fabrication et vente de beurre falsifié (en comité) 5607 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique, observ. (débat) 5652 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6946.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7876 et suiv.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8439.
Alaska, frontière, commission, frais, conduite de lord Alverston (sub.) 14250 et suiv.
Douanes, employés, appointements, (sub.) 14268 et suiv.
Postes—huit commis additionnels de seconde classe cadette, appointements (sub.) 14285 et suiv.
Latour, M. L. J. (int.) 14290.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :
Revenu de l'intérieur, ministère, appoint. (sub.) 245 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 795.
Dépôts d'armes (sub.) 995.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2775.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4214.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5527.
Baie de Quinté, bouées (int.) 5778.
Belleville, port (int.) 5779.
Beauharnois, enquête Loy, rapport (sur mot. Monk en amend. à mot. Wade, pour adop. du 2e rapp.) 8313 et suiv.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int.) 8320.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8329.
Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley, 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité et 3e l., 12399.
Chemin de Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9862.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet des résolution) 11053 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11809 et suiv.
Importations directes par l'Etat (int.) 12972.
Trent, canalisation (int.) 12973.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond (Maisonneuve) :
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6.
Pêcheries (rapp.) 91.
Marine et Pêcheries (rapp.) 247.
Steamers de l'Etat, commandants (rép. à int. Bell) 454.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 877.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Détroit de Northumberland, navigation (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 1084.
Baie d'Hudson et baie James, droits de pêche (rép. à int. Lancaster, 1230.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (rép. à int. Wilmot) 1230, 1231.
Colombie Anglaise, rapport concernant pêcheries (rép. à int. Earle) 1235, 6566.
Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage, 1ère l., 2171 ; retiré (sur mot. Laurier) 11565.
M. George Swinehammer (rép. à int. Borden) 2392.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3019.
Pêcheries du golfe Saint-Laurent (rép. à int. Lemieux) 3021.
M. F. Daly, destitution (rép. à int. Fowler) 3022.
Pêche aux huîtres, Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 3023.
Annandale, I. P.-E., feux d'alignement (rép. à int. Hackett) 3025.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3041.
Creek False, Vancouver (rép. à mot. Earle pour doc.) 3239, 5702.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (déb. sur mot. pour 2e l.) 3405 et suiv.; (rép. à int. Earle) 7793.
Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires, 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop. 7135.
M. Denis Ménard, destitution (rép. à int. Monk) 3664, 9342.
M. P. J. Veniot, Buthurst, absence (rép. à int. Wilmot) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Michael Daly, maître du port, Bathurst, destitution (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. Nazaire Hatchey, pilote, maître du port, Bathurst, nomination (rép. à int. Wilmot) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (rép. à int. Wilmot) 3762.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, N.-B. (mise à la retraite) 3762.
Steamer "Minto", usage (rép. à int. Bell) 3763.
Ile du Prince-Edouard, communic. d'hiver (rép. à int. Lefurgey) 4154.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4190 et suiv.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Bétail, frais d'inspection, appoint.(sub.) 4268.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, dépenses imprépues en général (sub.) 4269, 5205.
Levés hydrographiques (sub.) 4270 ; 7209.
Observatoire magnétique (sub.) 4270.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (rép. à int. Clarke) 6646.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Transports, commission (rép. à int. Borden) 4273.
Phares : gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction et aide à la navigation (sub.) 4327, 5495, 5930.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture de Lurcher et Ile d'Anticosti, pointe de l'est, 4327.
Cour des commissaires des pilotes de Montréal (sub.) 4327.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Quais, réparations (sub.) 4327.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4327, 13944.
Pêcheries, protection, C.-A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Pêche dans la zone de trois milles (rép. à int. Bell) 4333.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4682 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5205.
Pêcheries, préposés, traitement et déboursés, somme supplém. (sub.) 5223 ; 5397 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; droits du Dominion et des provinces (mot. pour doc.) 8159.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491.
Steamer "Bayfield", vente (rép. à int. Thomson, Grey) 5777.
Baie de Quinté, bouées (rép. à int. Porter) 5778.
Belleville, port (rép. à int. Porter) 5779.
Bill (n° 166) chemin de fer de Gaspé et de l'ouest (en comité) 6088 et suiv.
Chenal entre Kingston et Brockville, sub. (rép. à int. Reid) 6118.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. pour comité sur résol.) 6481, en comité, 6755-56 et suiv. ; 6758 ; examen (sub.) 13805.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (débat sur mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer) 6747.
Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.
Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire, 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.
Steamer "Alaska", achat (rép. à int. Bell) 6842.
Steamer "Monterey", naufrage (observ.) 7015.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105.
Savard, M. P. V., emploi (rép. à int. Blain) 7107.
Northumberland, détroit, navigation hivernale (rép. à int. Hackett) 7107.
Nobles, M. Israël, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bishop, capitaine, destitution (rép. à int. Fowler) 7108.
Bill (n° 224) modifiant la loi des Pêcheries, 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du Bayfield, gratification (sub.) 7209.
Pêche au saumon dans la Colombie Anglaise, commission (mot. pour rapport) 7325.
Montréal, commission du port, membres, appointements à eux payés (rép. à int. Monk) 8319.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (sur mot. pour 3e l., 8567.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (rép. à int. Morin) 8573.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8605.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (rép. à observ. Earle) 10238 et suiv.; 10505.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (rép. à int. Russell) 10505.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) (en comité sur projet de résolution) 11081 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11701 ; 11845 et suiv.
Quesnelle, C.A., barrage (rép. à int. Eearle) 11817.
Sydney-nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 (mot. pour retirer projet de résol.) 12745.
Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1ère l., 12747 ; 2e l., et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigalbles, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; bill (n° 260) à cette fin, 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; bill (n° 261) à cette fin, 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adop., 14230.
Acte concernant port de Sydney-nord (ch. 30, stat. 1879) amendement, en comité sur projet de résolution) 13058 ; bill (n° 262) à cette fin, 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.
Acte concernant sinistres maritimes, 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059 ; bill (n° 263) à cette fin, 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268 ; 13843-44.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Longueil, édifice public (sub.) 13338 et suiv.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13347.
Ligne télégraphique de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13600.
Ile du Prince-Edouard, réclamations des expéditeurs de poisson (rép. à int. Lefurgey) 13649.
Steamers Stanley et Lansdowne, réparations (sub.) 13799.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Bétail, inspection (sub.) 13826.
Sauvetages, stations, récompenses (sub.) 13827.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aide, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Téléphone : service de signaux entre Port-Atkinson, C.-A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Halifax, terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922.

PREFONTAINE, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Arbitrage, mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Arcadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
White, M. C. W., appointements (sub. 13947.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Chemin de fer, de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, vers le nord (sub.) 14760.
Chemin de fer Montreal-Northern (sub.) 14791.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812.
Rivière Saint-François (comté d'Yamaska), pont de chemin de fer sur (sub.) 14813.
Phares, gardiens, augm. de salaire (rép. à int. Gauvreau) 14970.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Fowler) 14990.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :
L'Assomption, édifice public (sub.) 435.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Yukon—Concessions Treadgold (débat) 2942.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3618 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4386 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4464.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique, mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'art. 40, 5042 ; en comité, 5385 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, aide, en comité, 6003 et suiv.
Bill (n° 104) Chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie (en comité) 7360 et suiv., 7623 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10383 ; bill (n° 235) pétitions contre (débat sur motion Talbot) 13554.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14428.
Garde-bestiaux, commission (int.) 14990.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution (sub.) 15028.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :
Saint-André, écluses, entreprise (int.) 292.
Montréal, édifices publics (sub.) 446.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est, et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Immigration chinoise (en comité sur résol.) 624.
Hôtels des postes dans les villes (int.) 683.

PUTTEE, Arthur W.—*Suite.*
Terres du Pacifique, au Manitoba (int.) 684.
Immigrants, traitement (observ.) 888 ; installation (rép. à observ. Boyd) 1159.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à observ. Smith) 974 ; (int.) 1653.
Acte de conciliation, de 1900 (Bill n° 95) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890 ; 3371.
Budget (débat) 2222.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2551.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2594.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 2635 et suiv.
Dragage : nouveau matériel (snag-boat) Manitoba (sub.) 2766 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3293.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 et suiv.; (int.) 10757.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747, 5775, 6086, 6161, 7057 ; 3e l. et adop., 7058.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27. S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4362.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5634 et suiv.
Postes, service exétrieur (sub.) 6209 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6473 et suiv. ; 8372.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6780.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6856.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7375 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7545 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9377 ; bill (n° 235) en comité, 11545.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Lourier pour comité) 11165 ; 12035 et suiv.
Pôle Nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (débat sur observ. Charlton) 13078.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14678.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Clinton, bureau de poste (sub.) 542.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigon) 807.
Wendover, quai (sub.) 1493 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1506 et suiv.
Dragueurs, réparations (sub.) 2720 et suiv.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3078 et suiv.
Intercolonial—aménagements à Lévis (sub.) 3836 et suiv.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4167 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4241 et suiv.
Recensement (sub.) 4988 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (débat sur amend. Tarte) 5056 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5186 ; 5680 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5214 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5233.
Chambre des communes, service téléphonique (observ.) 5261.
Chemin de fer Canadien du Nord, garantie de ses obligations (en comité sur résol.) 5287 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv. ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 et suiv.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5551 et suiv.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int.) 6118.
Postes, service extérieur (sub.) 6129 et suiv. ; salaires (sub.) 6363.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 6416 et suiv. ; 6507.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6543 et suiv.
Banques autorisées, faillites (int.) 6645.
Rapides des Galops, crausage et élargissement (sub.) 8619 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement, en comité sur projet de résolution, 11027.
Service de steamers entre le Canada et la la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11090 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11749 et suiv.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12588 et suiv.
Rapide des Galops, barrage, construction (sub.) 12863 ; 13160.
Bill (n° 235) Transcontinental national, sur mot. pour 3e l., 12956 ; 12999 ; 13018 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot, pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13549 et suiv.
Intercolonial—crédit général (sub.) 13134.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 et suiv. ; installation électrique (sub.) 14426 et suiv.
Canal des Galops, élargissement (sub.) 13160 ; 14432.
Canal Welland, éclairage électrique (sub.) 13162.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13196 et suiv.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13185.
Employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13191 et suiv.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13502 et suiv.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591 et suiv.
Télégraphe : (sons fil Marconi) ligne de la baie de Chaleau à Belle-Isle (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine, deuxième fil (sub.) 13601 et suiv.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13618 et suiv.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13640 et suiv.; amendement, 13640, rejeté par 40 contre 22, 13643.
Sabrevois, quai (sub.) 13764 et suiv.
Accise, employés, augm. d'app. (sub.) 14255 et suiv.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14266 et suiv.

REID, John D.—*Suite.*

Douanes, employés, appointements (sub.) 14273.
Intercolonial—nouveaux aménagements à Moncton (sub.) 14380 et suiv.; rails d'acier et chevilles (sub.) 14388 et suiv.; matériel roulant (sub.) 14391 et suiv.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394 et suiv.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437 et suiv.
Canal de Williamburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour surveillant (sub.) 14442.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Alexandria, édifice public (sub.) 517.
Clinton, bureau de poste (sub.) 533.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 781.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1116.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1140.
Chemins de fer, accidents (rép. à observ. Clarke) 1383.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1590 et suiv.
Budget (débat) 2014.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3118 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4237 et suiv.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4762.
Terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest (int.) 5005.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6683 et suiv., 6698 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6786.
Bill (n° 104), Chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 7690 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8010 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10305 ; bill (n° 235) en comité, 10894 ; sur mot. pour 3e l., 12958.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11267 et suiv., 11786 et suiv.
Guelph, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Wingham, édifice public (sub.) 13389.
Transcontinental national, bill (n° 235) pétitions contre, débat sur motion Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13547.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13625.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13704 et suiv.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13790 et suiv.
Télégraphe : poste de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14643.
Bill (n° 103) modifiant l'acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14715.

RILEY, George (Victoria, C. A.) :

Bill (n° 152) chemin de fer du Pacifique Central du Sud, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Distribution postale gratuite à la campagne (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 389.
Parlement, sessions plus hâtives (amend. à mot. Boyd) 483.
Alexandria, édifice public (sub.) 518.
Cour de divorce (débat sur motion Charlton) 586.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 759.
Immigrants ; installation (rép. à observ. Boyd) 1164 ; pour l'Ontario (int.) 1651.
Bananes, importation (int.) 1234.
Budget (débat) 1892.
Explication de nature personnelle, article du "Citizen", d'Ottawa, 2085.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3793.
Fête du roi dans le comté d'Elgin, (observ.) 3239.
Intercolonial—débat sur exposé d'usage par le ministre des Chemins de fer et Canaux, 3827 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, perception des frais d'impression restés dus (int.) 4334.
M. W. McCreary, ex-député, lettre, lecture, 5548.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5708 ; 5962 et suiv. ; 6392 ; 6449 ; 6518 et suiv. ; 8425 et suiv. ; 3e l., 8589.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6065 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6650.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6696.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6858.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7251 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7813 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 8002.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8221 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8325 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9488.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité) 11048 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11784 et suiv.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13434.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13866 et suiv. ; 14715 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14733.
Parlement, convacation (sur observ. Boyd) 15157.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Importation de bauxite (int.) 1739.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4726.

ROCHE, William (Halifax) .

Budget (débat) 1959.
Employés publics, ingérence dans les élections, (débat sur observ. et amend. Roche, Marquette) 3308.

ROCHE, William—*Suite.*

Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5370 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6772 ; agences (sub.) 6880 et suiv.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7178.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7534 et suiv.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8190 et suiv.
Chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9817.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13426.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13588 et suiv.
Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, explication de nature personnelle, 13649.
Pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13935.
Bill (n° 257) service civil (sur mot. pour 3e l.) 14234.
Ligne transotlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14477.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond) (sub.) 14634.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 172) constituant en corporation la "City and County Bank of Canada", 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2778 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, éclairage (int.) 3347.
Sommes payées au "Herald" de Montréal (int.) 8572.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892, en comité, 11021.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11968 et suiv. ; sur mot. pour 3e l. (amend.) 12744.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13415.

ROSS, James Hamilton (Territoire du Yukon) :

Yukon, concession minières, baux (mot. pour doc.) 1365.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Ministère des Douanes, appointements (sub.) 330.
Parlement, sessions plus plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 478.
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 588, 602.
Pensions de retraite, résol. modifiant loi (en comité) 609 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 792.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers (rép. à int. Smith) 980.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Green-Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ.) 2175.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2331.
Dragueurs, réparations (sub.) 2716.
Ingénieur en chef, bureau, appoint. (sub.) 2849.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3213 et suiv.

ROSS, Hon. William—*Suite.*
Bill (n° 128) pour faire droit à W. F. Schooley (en comité) 3336.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3655 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification, en comité, 3869, 5537, 5743, 6522, 3e l., 8602.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4162 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4204 et suiv.; somme supplém., 5215 et et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5096 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5162 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5252 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5374 et suiv. ; 8121 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié, (en comité) 5623 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5853.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6079.
Postes, service extérieur (sub.) 6146.
Goélette "Markland", saisie (sur observ. Kaulback) 6197.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6790 ; agences (sub.) 6905 et suiv.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (en comité) 7109 et suiv.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7198.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, de semence, en comité, 7439.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7825 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7888.
Fer et acier, primes (en comité sur résol.) 8179 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Intercolonial, améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8543 et suiv.; aménagements à Saint-Jean (sub.) 14370.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9847.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12757 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, de 1900 (en comité) 13885.
Steamers, service entre le Canada et l'Australie (sub.) 13965.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14112.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14507.

ROCHE, William J. (Marquette) :
Justice, ministère, gestion, appointements (sub.) 216 et suiv.
M. le juge Myers, nomination (int.) 289.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 409.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. pour doc.) 724.
Terres fédérales, ventes (int.) 837, 1926.
Grain, peseurs automatiques, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (débat sur mot. Stewart pour doc.) 872.
Immigrants, installation (rép. à observ. Boyd) 1154.

ROCHE, William J.—*Suite.*
M. John Watson, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int.) 1232.
M. S. Jonasson (int.) 1234.
Budget (débat) 1944.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend) débat, 3251.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés (int.) 3763 ; (mot. pour doc.) 3942 ; 9847.
Machines agricoles, détaxe (int.) 3939.
Ports du Canada, appoint, et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, achat de terres (int.) 2385 ; (mot. pour doc.) 4519.
Exposition de Saint-Louis (sub.) 4771.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5167 ; 5284.
M. Martin Jérôme, député à la législature (int.) 5504.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 8079 et suiv.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int.) 8572.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid pour comité sur projet de résolution (débat) 9989 ; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12963 ; 12990 ; amendement, rejeté, 12965 ; pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 12006 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12729.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houilleurs (int.) 12470.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12575 ; autonomie (débat sur observ. Borden) 14191 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (Saint-Antoine, Montréal.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 853.
Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan (int.) 2385.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. pour doc.) 2417.

ROSS, William (Ontario-sud) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 487.
Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario, 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.
Immigration, statistique (int.) 1064.
Budget (débat) 2106.
Bill (n° 51) Banque canadienne du Nord-Ouest (en comité) 2852.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3541.
Fermes expérimentales (sub.) 4710 ; 4718.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5535 ; 5966 et suiv. ; 6525 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5620 et suiv.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6670 ; 7447.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6859.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7844 et suiv.

ROSS, William—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10191.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Oshawa, édific public (sub.) 13378.
Intercolonial, commande de rails à la Compagnie Clergue (int.) 13953.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14607.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (en comité) 14721 et suiv.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :
Bill (n° 53) concernant la faillite (débat sur mot. pour 2e l.) 2464.
Bill (n° 21), loi des chemins de fer, modification (en comité) 2682.
Bill (n° 191) constituant en corporation la Home Bank of Canada, 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.
Bill (n° 202) constituant en corporation la "Church Missionary Society of Canada", 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.
Bill (n° 199), Maison de réforme du Bon-Pasteur, de Saint-Jean, N.-B., en comité, 5010 et suiv.
Bill (n° 73), Compagnie de Force d'Ontario et de Québec, en comité, 5040.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot.) 5129.
Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada, 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.
Beauharnois, représentation, enquête Loy, rapport, sur motion Monk pour impression des documents, 8156.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant les dettes de chemins de fer (en comité) 8494 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9163-9176.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9688.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int.) 10504.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :
Alexandria, édifice public (sub.) 499 :
Bowmanville, édifice public (sub.) 524.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1573 et suiv.
Budget (débat) 2095.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int.) 2381.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4558.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923.
Explication de nature personnelle, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7542 et suiv.
Manifestation des Ecossais à Alexandria, invitation à lord Dundonald (observ.) 10803; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ.) 11011.
Canaux, réparations et frais d'exploitation (sub.) 13188 et suiv.
Canal de Williamsburg, nomination de M. Stewart comme surintendant (explication de nature personnelle) 14901.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson, 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.
Bill (n° 34) chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (2e l.) 647.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest, 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l. et adop., 2853.
Bill (n° 69) constituant en comporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 840.
Grain, peseurs automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (observ. sur mot. Stewart pour doc.) 902.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de Winnipeg, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.
Subventions aux chemins de fer (int.) 1234 ; 1738 ; 1739 ; 2172 ; 3933.
Commerce de bois, coalition (int.) 1636 ; commission d'enquête (int.) 6375.
Frank, désastre (int.) 2170.
Bill (n° 137) vente et inspection des tissus, 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.
Subventions aux chemins de fer—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int.) 2386 ; subventions en terres (int.) 2671 ; 5000.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ.) débat, 2504 ; 2545.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3165 et suiv.
Employés publics, ingérence dans les élections (débat sur observ. et amend. Roche) 3274.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4457.
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 4544 ; 5284.
Pension de M. L. W. Herchmer (int.) 5505.
Tarif de faveur anglais (int.) 5505.
Bill (n° 175) Compagnie d'assurance sur la vie " The Century ", en comité, 5546; 5774; 6410.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 5567 et suiv.
Bill (n° 214) pour faire droit à Florence Lee Gray, 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5978 et suiv. ; 6532 et suiv.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord, aide (en comité) 5981 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes, en comité, 6061.
Postes, service extérieur (sub.) 6136 ; 6252.
Capitaines et seconds de navire (en comité sur résol.) 6760.
Immigration, agences (sub.) 6885 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6993 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6993 et suiv.

SCOTT, Walter—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub. 7003 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7070.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7579 et suiv.
Bill (n° 232) Actes des grains du Manitoba, sur 2e l., 8231.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservateur à Toronto, paiements (int.) 8352.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10437.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10767.
Publications hebdomadaires (int.) 11689.
Tempêtes de neige au Nord-Ouest (observ) 12079.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int.) 13289.
Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (en comité) 14141 et suiv. ; 14582.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie (débat sur observations Borden) 14202 et suiv.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14512 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, acte des pensions de 1899, motion pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14801.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux Mines de houille( sub.) 14808.
Brochure politique (explication de nature personnelle) 14885.
Parlement, convocation (sur observ. Boyd) 15158.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 400.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 806.
Transport des malles à Parkhill (int.) 1652.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3494 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3509 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies (mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13514.
Recensement, coût (débat sur observ. Blain) 14022 et suiv.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :
Intérieur (rapp.) 91.
Affaires des Indiens (rapp.) 91 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474.
Juges des cours de comté (rép. à int. Lennox) 5131.
Prêts aux Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du nord (en comité) 5797 et suiv., 5989 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, en comité, 5979.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6166.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Yukon—concessions Treadgold, taxes de représentation (rép. à int. Bell) 6193 ; (rép. à int. Borden) 6638, 7015.
Immigration, frais (rép. à int. Wilson) 6479; agences (sub.) 6870.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6567.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6537, 6617, 6618, et les provinces maritimes, 6618; Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 6562, 6632 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; prison, construction, 6625 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en général, 6636.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6816 (sub.) 6827 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Arpentage (sub.) 6969.
Terres fédérales (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages (sub.) 7153.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985.
Asile militaire, pensions (sub.) 6999.
Banff, Territoires du Nord-Ouest, sources thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Observatoire astronomique (sub.) 7003.
Frais de justice (sub.) 7006.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Kéwatin, district, administration (sub.) 7009-7010, secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010, aliénés, entretien (sub.) 7010.
Bureau d'essai à Vancouver, entretien (sub.) 7010.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Territoire du Yukon, gouvernement (sub.) 7013.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation des carnets d'arpenteurs, appointements (sub.) 7038.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (rép. à mot. Borden pour doc.) 7105 ; 7516.
Indiens, Mississaga, réclamation (rép. à int. McColl) 7107.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Rivière Bow, pont, à Canmore, T.N.-O., frais de protection par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Chemin à partir de Feulon-nord, Manitoba (sub.) 7141.
Commission de la frontire de l'Alaska, dépenses s'y rattachant (sub.) 7145.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Yukon—territoire, remboursement au conseil de ses dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163 ; 7495.
Compagnie des terres de la Saskatchewan (rép. à mot. Lennox pour doc.) 7325.
Canada Foundry Company, grève des employés (rép. à int. Smith) 7423.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Chemins et ponts, sentiers (trails) frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503 ; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7411.
Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l., et adop., 9614.
Yukon—commission Treadgold, choix des commissaires (rép. à int. Borden) 7518.
Indiens, réserve de Duceis (ré. à int. Bennett) 8151.
Congrès international de géologie, réunion au Canada en 1906 (rép. à int. Carscallen) 8252.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (rép. à int. Roche, Marquette) 8573.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8869-8892.
Bill (n° 66) représentation, remaniement (sur mot. pour 3e l.) 12695.
Terres fédérales, motion pour bill modifiant loi concernant les terres fédérales (retirée) 13721.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2553.
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (mot. pour 2e l.,) 2887, 3943.
Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int.) 3344 ; mot. pour doc., 3841-42.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3678 et suiv., 3847 et suiv., 3988 et suiv. ; 5742 ; 6421.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie (int.) 3937.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4066 et suiv.
Bill (n° 194) animaux, maladies( mot. pour 2e l.) 4402 et suiv.
Milice—officiers des corps permanents (int.) 4601, 6645.
Jardins potagers, droits sur produits (débat sur amend. Léonard) 4940.
Quarantaine (sub.) 5204.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5618 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5665.
Bill (n° 208) modifiant loi des postes, en comité, 6055 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6098.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6986.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6986.

SMITH, Ernest D.—*Suite.*
Observatoire astronomique (sub.) 7004.
Recensement (sub.) 7303 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7586 et suiv.
Visiteurs au Canada (observ.) 7713.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7801.
Service océanique (débat sur observations Hughes) 7819 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volailles, graines et fruits (sub.) 7840 et suiv.

SMITH, Ralph (Vancouver)
Bill (n° 77) pouvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer, 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.
Colombie Anglaise, troubles ouvriers( observ.) 970.
Montréal, débardeurs, grève (déb. sur int. Monk) 2598.
Canada Foundry Company, grève des employés (int.) 7423.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Lieut.-gouverneur d'Ontario (débat sur observ. Maclean) 123.
Affaires des Indiens (sub.) 286 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7475 et suiv.
M. W. W. Fitzgerald, homestead et préemption (mot. pour doc.) 293.
Ministère des Douanes, appointements (sub.) 325.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, appointements et dépenses casuelles (sub.) 339 et suiv.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 356 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 372.
Bétail canadien, embargo (mot. Bell) 382.
Défense de l'empire, discours de lord Rosebery (int.) 418.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 423 et suiv.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 432 et suiv.
Chemin de fer de la Vallée du Sud-est et des Comtés-Unis (observ. sur mot. Tarte pour doc.) 465.
Alexandria, édifice public (sub.) 506.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer (2e l.) 576 et suiv.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. pour doc.) 602.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 660.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 667.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, sir Oliver Mowat (débat sur observ. Maclean) 680 (débat sur mot. Maclean) 1243.
Bill (n° 36) chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, 2e l. et mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 697 et suiv.
Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 761.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 865.
Commission des transports et enquête sur le tarif (observ. sur int. Monk) 887.
Tonnage, droits, abolition (int.) 896.
Bill (n° 3) modifiant loi des élections fédérales, 1900 (2e l.) 914.
Ottawa, édifices publics (sub.) 1006.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Commission de refonte des statuts (int.) 1058.
Bill (n° 66) représentation dans la Chambre (débat sur mot. Laurier pour 2e l.) 1322 et suiv.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1356.
Affaires de la Chambre (rép. à observ. Monk) 1394.
Bowmanville, brise-lames (sub.) 1397.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 et suiv.
Goderich, port (sub.) 1413.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1518 et suiv.
Southampton, port (sub.) 1477.
Wendover, quai (sub.) 1497 et suiv.
Tarif allemand, correspondance (observ.) 1512.
Bill (n° 36) chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, débat sur mot. pour 2e l., 1563.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1578 et suiv.
Commerce de bois, coalition (observ. sur int. Scott) 1645.
Napanee, bureau de poste (int.) 1652.
Bill (n° 117) chemin de fer de la Baie-d'Hudson et de l'ouest, 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 1802.
Bill (n° 28) chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (sur mot. Lemieux pour comité) 1872 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2324.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2341.
Murray-Bal, quai (sub.) 2350.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2361.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Canal de la Vallée de la Trent (débat sur mot. Ward pour doc) 2411 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, correspondance entre législature et gouvernement (mot. pour doc.) 2417.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2423.
Bill (n° 24) compagnies de prêt (en comité) 2431.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (rép. à mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Edifices du parlement, pelouse, entretien (observ.) 2479 ; 2501.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2581.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2644.
Dragueurs, réparations (sub.) 2715.
Yukon—lignes télégraphiques (sub.) 3100.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3133.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int.) 3331.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 3352 et suiv.
Bill (n° 53) relatif à la faillite (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 3362.
Juges, frais de voyage, Colombie-Anglaise (sub.) 3522.
Cour de l'Echiquier, M. Duncan Clarke, app. (sub.) 3528 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsustance (sub.), 3534, 3538.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Transports, commission (débat sur observ. Borden) Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3638 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 3685 et suiv., 3850 et suiv., 3971 et suiv., 4021 et suiv., 4137 et suiv., 5709, 5759 et suiv., 6311 et suiv., 6382, 6412, 6491, 8431; 3e l., 8596.
Bill (n° 134) Compagnie de force motrice d'Erié-Ontario, en comité, 3709.
Affaires de la Chambre (débat sur mot. Laurier pour préséance des mesures ministérielles) 3845.
Milice (sub.) : aide aux associations de tir, 3907 et suiv.; défense d'Esquimalt, 3915.
Douanes : ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4037 et suiv.; journaux, livres, timbres, etc. 4108 et suiv.
Peaux, inspection (communic.) 4113.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement, débat sur amendement Tarte, 5079 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5180 et suiv., 5678 et suiv.; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5692 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5226 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur résol.) 5257 et suiv.
Bill (n° 131) Cie de télég. Marconi (en comité) 5270.
Chambre des communes (sub.) 5447 et suiv.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Pêcheries—construction de nouveaux steamers (sub.) 5475 ; appointements (sub.) 6274.
Pêche, permis aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 et suiv.
Substances alimentaires et engrais, falsification, analyse (sub.) 5579 et suiv.
Lumière électrique, inspecteurs, supplément d'appointements (sub.) 5594 et suiv.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5609 et suiv.
Bestiaux, achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (débat sur observ. Pope) 5661 et suiv.
Bill (n° 209) Chemin de fer Canadien du Nord, garantie des obligations (en comité) 5787 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5870.
Milice canadienne, état et besoins (débat sur observ. Thompson) 5909.
Bill (n° 218) subsides (en comité) 6378 et suiv.
Indiens (sub.) : Ontario et Québec, 6538 et suiv.
Etablissement Barr (débat sur observ. Clarke) 6604, 6609.
Transports, politique du gouvt (int.) 6637.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence, en comité, 6693 et suiv., 7430 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection (en comité sur résol.) 6757.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 6806.
Ajournement, procédure (observ.) débat, 6843.
Immigration, agences (sub.) 6870 et suiv.; somme additionnelle, achat de tentes (sub.) 7055.
Arpentage (sub.) 6970 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6991 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Arboriculture, T.N.-O. (sub.) 6991 et suiv.
Justice, frais (sub.) 7006 et suiv.
Bill (n° 223) embellissement d'Ottawa (en comité) 7018 et suiv.
Commission géologique (sub.) 7034 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ. Bourassa) 7263.
Recensement (sub.) 7270 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernement (débat sur observ. Borden) 7334.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7491 et suiv.; Eldorado-Gusher, dépenses du Conseil, remboudsement (sub.) 7494 et suiv.; chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7503 et suiv.; hôpital Sainte-Marie (sub.) 7512 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7529 et suiv.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et Sault Sainte-Marie, 7565 et suiv. ; 7624 et suiv.
Bill (n° 212) banque Alliance du Canada (en comité) 7698 et suiv.
Bill (n° 189) Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (en comité) 7709 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7716 et suiv. ; 11018.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 et suiv.
Service océanique (débat sur observ. Hughes) 7831.
Agriculture, service frigorifique, bétail, laiterie, graines et fruits (sub.) 7868 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-TroncPacifique, 3e l., 8293 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8358.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8438.
Conférence internationale, débats, publication (int.) 8468.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service (en comité sur projet de résolution) 8476 et suiv.
Intercolonial, améliorations à Pictou (sub.) 8560.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8643 et suiv.
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int.) 8735.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 8996 ; bill (n° 235) (débat sur mot. Laurier pour 1ère l.) 7960 ; en comité, 10691 ; 10903 ; 11571 ; 11653 ; sur mot. pour 3e l., 12913 ; 13031 ; débat sur mot. Talbot pour renvoi de pétitions au comité des privilèges et élections, 13539 et suiv.
Marine allemande, recrutement du Canada (int.) 8968.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (en comité) 9691.
Saumon dans la Colombie Anglaise, protection (sur observ. Earle) 10244.
Kingston, pénitencier, fourniture des épiceries et provisions (int.) 10364.
Bestiaux, l'anthrax, maladie fatale (int.) 10367.
Bill d'intérêt privé, Compagnie du pont de Westminster (sur mot. Morrison pour que pétition soit lue et reçue) 10756.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, sur paroles de M. Scott, député, et sur articles du Star et du Globe de Toronto, 10770 et suiv.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur projet de résolution) 11051 et suiv.
Bill (n° 198) banques de petite épargne (penny banks) en comité, 11065.
Bill (n° 238) primes sur fer et acier, en comité, 11067 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, subvention (en comité sur projet de résolution) 11079.
Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (en comité) 11098 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11210; 11225 et suiv. ; 11379 et suiv. ; 11753 ; 11855 ; 11888 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12695.
Yukon—Concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11337 et suiv.
Bill (n° 250) juges des cours provinciales (en comité) 11680 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (sur observ. Taylor) 11815 et suiv.
Article de l'Evening Journal, d'Ottawa (explication de nature personnelle par M. Lennox) 11824.
Félicitations au premier ministre, 11948.
Territoires du Nord-Ouest, aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12562.
Service civil, acte, modification (en comité sur projet de résol.) 12622 et suiv.
Intercolonial—améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 et suiv. ; à Halifax, 13083 et suiv. ; crédit général, 13137 et suiv.
Sorel, quai, en eau profonde (sub.) 13116.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13148 et suiv.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13579 et suiv.
Ports et rivières en général (sub.) 13580.
Halage, sentier, de la rivière à la Paix à la rivière Pelley (sub.) 13597.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13639 et suiv.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722 et suiv.
Caplan, brise-lames (sub.) 13727.
Kamouraska, jetée (sub.) 13736.
Sept-Iles, quai (sub.) 13761 et suiv.
Fumigation, stations de (sub.) 13782 et suiv.
Archives (sub.) 13783.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13820 et suiv.
Bill (n° 261) pilotage, Québec et Montréal (en comité) 13913 et suiv.
Télégraphe : postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13924.
Piscifactures et homarderies (sub.) 13944 et suiv.
Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949 et suiv.
Recensement, cot, sur observ. et amendement Blain (sub.) 14005 et suiv.
Mines, division des, appointements et dépenses (sub.) 14047.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements (pour comité sur projet de résolution) 14077 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Arpentages, rapports et plans (sub.) 14061 et suiv.
Indiens, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 et suiv.; vêtements (sub.) 14067.
Ficelle d'engerbage, rapport de l'inspecteur (observ. sur motion Douglas) 14074 et suiv., 14332.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14099 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 14234.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14132 et suiv.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (débat sur observ. Davis) 14239 et suiv.
Postes, service extérieur, appointements et allocations (sub.) 14323 et suiv.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World" de Toronto (rép. à int. Sproule) 14342.
Bétail, embargo (int.) 14343.
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne (sub.) 14350.
Ligne transatlantique rapide (débat sur observ. Borden) 14470.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Marcil) 14517 et suiv.
Immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14540.
Auditeur général, bureau, employés promus (sub.) 14550.
Nipissingue, district, juge puîné, traitement (sub.) 14552.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par " l'Advocate ", de Prince-Albert (sub.) 14564.
Terres fédérales, protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14566 et suiv.
Bill (n° 233) pension de retraite des juges (amend. du Sénat) 14584 et suiv.
Bill (n° 268) régistraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14603 et suiv.
Bill (n° 266) modifiant l'acte général d'inspection (en comité) 14606 et suiv.
Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14637 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14662 et suiv.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive nord (sub.) 14696 et suiv.
Alaska, frontière, jugement de la commission d'arbitrage, signatures (int.) 14702.
Chemin de fer, du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKenzie et Renouf (sub.) 14765 et suiv.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sub.) 14805.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14811.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 4) 14816; article 8) 14822.

STEPHENS, George (Kent, O.) :
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 863.
Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et lac Erié, 1ère l., 2768; 2e l., 3059; en comité et 3e l., 4752.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4920 et suiv.; 6397.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8339 et suiv.

STEPHENS, George—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10227.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11272; 11837.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur mot. Boyd) 479.
Peseurs de grain automatiques au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (mot. pour doc.) 869; 902.
Bill (n° 124) chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l., 1828; 2e l., 2120; en comité, 3885; 3e l., 3885.
Bill (n° 188) poids et mesures (en comité) 4348.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson (mot. pour comité) 6188.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10500.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Travaux publics, rapport du ministère, 5.
Bureau de poste de Valleyfield (rép. à int. Monk) 100 (rép. à observ. Monk) 7320.
Distribution postale gratuite à la campagne (rép. à int. Robinson) 289.
Saint-André, écluses, entreprise (rép. à int. Puttee) 292; quai, réparations (sub.) 6093.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries (rép. à int. Wilmot) 293.
Travaux publics, ministère : appointements et dépenses casuelles (sub.) 347.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347.
Hôtel des monnaies, succursale, Ottawa (sub.) 350; construction (rép. à int. Carscallen) 11222.
Musée national Victoria (sub.) 371.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419; quai du nord (sub.) 1212.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420; 13305; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422; 497; 13307; salle d'exercices militaires (sub.) 13308.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429; dans les provinces maritimes (sub.) 429; dans Ontario (sub.) 651; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983.
Grosse Isle, quarantaine (sub.) 431 et suiv.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434; (int. Monk) 3342-43.
Lévis, édifice public (sub.) 438; 13318.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 et suiv.; 13324; édifices publics (sub.) 444; port (aval) améliorations (sub.) 3486; hôtel des postes (sub.) 13333.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 et suiv.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 451 et suiv.; dragage (sub.) 6104.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519; brise-lames (sub.) 1396.
Clinton, bureau de poste (sub.) 530.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (rép. à mot. Sproule pour doc.) 603.
Fort-William, édifice public (sub.) 651.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ;; 6039.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656.
Rideau Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033.
Toronto, douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes (sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; bureau du sous-receveur (sub.) 6039 ; (sub.) 666.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Capitaines de phares flottants (rép. à int. Gauvreau) 682.
Woodstock, N.-B., bureau de poste (rép. à int. Hale) 689.
Eclairage de la Chambre (rép. à int. Clarke) 837.
Commission des transports et enquête sur le tarif (rép. à int. Monk) 881.
Territoires du Nord-Ouest, palais de Justice (sub.) 983 ; ponts (sub.) 2796.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
La Biche, palais de Justice (sub. 984.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Fermes expérimentales (sub.) 998.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999, 1004 ; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs (sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service, téléphonique, 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (rép. à int. Rosamond) 1043.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Edifices publics fédéraux, ingénieurs, chauffeurs, gardiens (app.) 1044 ; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096.
M. L. J. Latour et "Le Canada" (rép. à int. Léonard) 1062.
Fonctionnaires du ministère des Travaux publics (rép. à int. Léonard) 1086.
Edifices publics du Canada, éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (rép. à int. Clarke) 5501.
Edifices publics fédéraux, force électrique et autres pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Big Pond, quai, (sub.) 1102.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.
Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Cow-Bay, brise-lames, réparations (sub.) 1108.
Digby, quai, réparations (sub.) 1113.
Drumhead, brise-lames (sub.) 1113.
Economy, quai, prolongement (sub.) 1117.
Fort-Lawrence, jetée-débarcadère (sub.) 1117.
Friar's Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1118.
Grande-Rivière, entrée du port, améliorations (sub.) 1125 ; quai, 13734.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Hawk Point Inlet, chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Anse au Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Judique, brise-lames, réparations, etc. (sub.) 1134.
Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lunenburg, port, dragage (sub.) 1138.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
New-Campbellton, quai de ballast (sub.) 1175.
New-Harbour, brise-lames, réparations ; talus, protection (sub.) 1176.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179.
Poirierville, quai (sub.) 1179.
Port-George, brise-lames (sub,.) 1179.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1186.
Baccaro-ouest, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.
Cascumpec, havre ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, améliorations (sub.) 1188.
Bois créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189.
Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.
Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.
Montague (en bas), quai Aitken (sub.) 1193.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations, rivière Clinton et rivière des Français, entrée (sub.) 13493.
Ile du Prince-Edouard, jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Anderson's Hollow, N.B., quai, amélior. et répar. (sub.) 1197.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai, 1211.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, et. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Jean, brise-lames de la Pointe-du-Nègre (sub.) 1216 ; jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Amherstburg, dragage (sub.) 1220.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (rép. à int. Davis) 1233.
Rivière Assiniboine et rivière Rouge, navigation (rép. à int. Boyd) 1339.
Blind-River, quai (rép. à int. Birkett) 1340.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Goderich, port (sub.) 1410.
Ports, rivières et ponts en général : Provinces maritimes (sub.) 1220 ; Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317.
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Midland, port, dragage (sub.) 1422.
Oakville, jetée (sub.) 1423.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Owen-Sound, port (sub.) 1423 (rép. à int. Thomson) 5500.
Pickering, port (sub.) 1424.
Point-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Rivière au Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivière Ottawa, travaux à Petewawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419 ; près Ile Wolfe (sub.) 13523.
Port-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Southampton, port (sub.) 1477.
Sturgeon Falls, quai (sub.) 1481.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Toronto, port (sub.) 1482.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Baie Saint-George, port du Goéland, quai (sub.) 1499.
Hnausa, quai (sub.) 1499.
Lac Dauphin, décharge (sub.) 1499.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Francis, Man., décharge (sub.) 1500.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1502.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Ile-aux-Grues, quai (sub.) 1567.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 1567.
Grande-Vallée, jetée, 1568 et suiv.
Amherst, N.-E., bureau de poste (rép. à int. Bell) 1648.
Napanee, bureau de poste (rép. à int. Sproule) 1652.
Dragueurs, coût (rép. à int. Blain) 1924.
Navigation fluviale au Manitoba (rép. à int. LaRivière) 1928.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Digby, port, améliorations (rép. à int. Fowler) 2172.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (rép. à observ. Taylor) 2174.
Québec : Port, entrefilet du "Soleil", (rép. à int. Casgrain) 2313.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Lanc Saint-Jean, quai (sub.) 2319 ; dragage (sub.) 13736.
Laprairie, jetées, brise-lames, travaux de protection (sub.) 2324 ; 13737.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.; dragage (sub.) 13750.
Ile d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
Rivière Nicolet, dragage (sub.) 2354.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Rivière-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357.
Rivière-du-Loup, quai (sub.) 2358 ; port (sub.) 13754.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond, 2359.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, réparations (sub.) 2368 ; 13734.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13107 ; correspondance (rép. à mot. Pope pour doc.) 2381.
Trois-Rivières, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 2378.
Bureau des traducteurs des Débats (rép. à int. Clarke) 2391 (rép. à int. Blain) 3936.
Trafic, encombrement sur chemins de fer, (débat sur observ. Scott) 2574.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2659.
Dragueurs ; réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, 2701 et suiv. ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (rép. à int. Thomson) 5500.
Drague hydraulique, provinces maritimes (sub.) 2758 et suiv.
Dragage ; nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat) (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins : provinces maritimes (sub.) 2796 ; 3093 ; Belle-Ile (sub.) 2807 ; 3093 ; Iles de la Madeleine (sub.) 2810 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3092 ; golfe Saint-Laurent (sub.) 3093 ; Colombie Anglaise (sub.) 3097 ; Yukon (sub.) 3097 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 3096.
Godbout, chaussées (sub.) 2807.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Employés surnuméraires, appoint. (sub.) 2850.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (rép. à mot. Grant pour doc.) 2862.
Annandale, I.P.-E., jetée (rép. à int. Hackett) 3025.
Capitaine W. S. Larkin, plainte (rép. à int. Hackett) 3026.
Travaux publics (sub.) 3029.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080.
Ports, quais et glissoirs, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ile du Prince-Edouard et continent, lignes télégraphiques (sub.) 3092.
Summerside, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3347.
Bill (n° 136) bateaux à vapeur, inspection (sur mot. pour 2e l.) 3407.
Québec (ville) améliorations au port (sub.) 3453 et suiv. ; nouveau quai, contrat pour construction (rép. à int. Casgrain) 4116.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; 13521.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474 (rép. à int. Puttee) 10757 (rép. à int. McCreary) 14578.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488 ; 13163 ; 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 4504.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (rép. à int. Lefurgey) 3517.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3525.
Immigrants, examen médical (rép. à int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (rép. à int. Wilson) 5500.
M. Camille Desjardins, nomination (rép. à int. Bureau) 3664.
Canal Welland, force motrice, "Hamilton Electric Light Company" (rép. à int. Lancaster) 3939.
"Imperial Buidding", Ottawa, loyer (rép. à int. Ingram) 3939.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification et refonte (en comité) 4033 et suiv.
Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.
Observatoire magnétique, service météorologique, levés hydrographiques (sub.) 4271.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4302 et suiv.
Chambre, ventilation (rép. à observ. Taylor) 4518.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4615.
Woodstock, bureau de poste (rép. à mot. Borden pour doc.) 4723.
Bill (n° 139) chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (en comité) 4749.
Archives dans édifices du parlement, protection (rép. à int. Holmes) 4838.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5304 et suiv.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5330 et suiv. ; 5413 et suiv.
Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale, présentation en l'absence de M. Mulock, 1ère l., 5420.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (rép. à int. LaRivière) 5502.
Emerson, embranchement, service des malles (rép. à int. LaRivière) 5503.
Saint-Boniface, bureau des mandats-poste (rép. à int. LaRivière) 5504.
M. Martin Jérôme, député à la législature (rép. à int. Roche) 5504.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (rép. à int. Thomson, Grey) 5778.
Toronto, travaux publics, employés (rép. à int. Clarke) 5779.
Toronto, Ile de, dommages (rép. à int. Clarke) 5780.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5947.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (rép. à int. Taylor) 5960.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Yukon—Sentiers (trails), chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038.
Ottawa, édifices publics, éclairage électrique (sub.) 6039 ; gaz et lumière électrique (sub.) 6042 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039.
Winnipeg, bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041.
Bill (n° 176) Cie de transport et d'entrepôt (en comité) 6084 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6084 et suiv.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Saint-Nicolas, jetée, 6104.
Saint-Laurent (île d'Orléans) quai (sub.) 6105.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 6106.
Rivière du Nord, dragage du chenal (sub.) 6106.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean), quai (sub.) 6108.
Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Baie Hardy, C.A., quai (sub.) 6116.
Québec (province), lignes télégraphiques (sub.) 6116.
Réserve indienne de Alexander, ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Esquimalt, bassin de radoub, constable spéciaux (sub.) 6118.
Québec (province), ports, rivières et ponts (sub.) 6274.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (en comité) 6869.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force hydraulique de la rivière Assiniboine (en comité) 7058.
Latour, M. L. J., congé (rép. à int. Blain) 7106.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à observ. Morrison) 7220.
Beauharnois, représntation , indépendance du parlemnt (débat sur observ. Monk) 7320.
Bill (n° 147) chemin de fer de Toronto à Hamilton (mot. pour renvoi au comité) 8047.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8049 et suiv.
Steamer "Quadra", mess des officiers (rép. à int. Taylor) 10082.
Rivière Richelieu, crue des aux (rép. à int. Monk) 10763.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du "Star" et du "Globe", de Toronto, 10778 et suiv.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11231 et suiv., 11377 et suiv., 11404 ; (rép. à int. Borden pour doc.) 11686 ; en comité, 11699, 11829, 11952 et suiv.; sur mot. pour 3e l., 12649 et suiv.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11341 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (rép. à int. Talbot) 11454.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (rép. à int. Taylor) 11454.
Nouveau musée géologique (rép. à int. Birkett) 11455.
Bill (n° 235) chemin de fer Transcontinental national (en comité) 11468 et suiv., 11652.
Pointe Nepean, usage (rép. à int. Fowler) 12086.
Dragueur "International" (rép. à int. Birkett) 12086.
Grande-Rivière, dragage (rép. à int. Lancaster) 12750, 13292.
Famille Chevrier et service civil (rép. à int. Fowler) 12752.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12755.
Galerie nationale du Canada (rép. à int. Hughes, Vict.) 12973.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux, en comité, 13224 et suiv.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13251 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13269.
Port-Arthur et Fort-William, nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276 et suiv.
Portrait de Sa Majesté le roi Edouard VII, dans la Chambre des communes (rép. à int. Hughes, Victoria) 13291.
Transports, commission (rép. à int. Clarke) 13293.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 13296 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298.
Digby, édifices publics, améliorations (sub.) 13299.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300.
Sydney-nord, édifice public (sub.) 13300.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304.
Woodstock, N.B., arsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 ; dépôt d'armes (sub.) 13393.
Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.
Québec, ville, magasin pour ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement( sub.) 13344.
Terrebonne, édifice public (sub.) 13324.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Saint-Jean, P.Q., édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Owen-Sound, édifice public (sub.) rép. à MM. Bennett et Thompson, 13329 ; à M. Borden, 13332.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 13334 et suiv.
Trois-Rivières, douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336 ; mur de soutènement (sub.) 13346.
Longueil, édifice public (sub.) 13336.
Montréal, bureau de poste (sub.) 13333 ; casernes pour milice permanente (sub.) 13343 ; nouveau bureau de poste (sub.) 13347.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Belleville, dépôt d'armes (sub.) 13348.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349.
Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.
Toronto, remise pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale, bureau de poste (sub.) 13379 ; salle d'armes, pavage et trottoirs (sub.) 13382.
Ottawa, édifices publics : édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; tiroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354.
Kingston, collège militaire, salle d'exercices (sub.) 13360.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Brantford, salle d'exercices (sub.) 13375.
Sainte-Marie( comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Oshawa, édifice public (sub.) 13337.
Deseronto, édifice public (sub.) 13379.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Hamilton, édifice public (sub.) 13380.
Windsor, édifice public (sub.) 13380 ; port, barrages, creusage, etc. (sub.) 14541.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Picton, édifice public (sub.) 13380.
Toronto, magasin militaire (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, entrée de l'est, jetée (sub.) 13526-27.
Ottawa, édifices publics, édifice de l'ouest, nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édidfices du parlement (sub.) 13387.
London, magasin militaire (sub.) 13382.
Kingston, collège militaire, nouvelles écuries (sub.) 13385 ; caserne de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Cobourg, améliorations (sub.) 13385.
Hawkesbury, bureau de poste (sub.) 13387.
Wingham, édifice public (sub.) 13387..
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Winnipeg, magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers, y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Edmonton, prison (sub.) 13397.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Moose-Jaw, édifice public (sub.) 13398.
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Vancouver, édifice public (sub.) 13400.
White-Horse (Yukon) bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Yukon—Concessions Treadgold, commission d'enquête, rapport (rép. à int. Borden) 13402 ; 13530.
Port d'Abbott, N.E. (sub.) 13409.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Bayfield, port, réparations (sub.) 13409.
Baxter, port, brise-lames (sub.) 13411.
Anse de Benoît, débarcadère (sub.) 13411.
Grand-Havre (Port Bevis) quai (sub.) 13411.
Breton-Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Cow-Bay Run, brise-lames (sub.) 13447.
Chéticamp, quai (sub.) 13448.
Ile Caribou, havre de refuge (sub.) 13448.
Chigoggin, jetée (sub.) 13448.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 13448.
Donald's Head, brise-lames (sub.) 13448.
Duncan's Cove, quai, abords (sub.) 13448.
Jeddore-est, quai (sub.) 13448.
Ile du Cap de Sable, havre (sub.) 13449.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Frudes-Point, quai (sub.) 13449.
Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.
Fort-Laurent, jetée de débarquement (sub.) 13450.
Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Gabarus, brise-lames (sub.) 13451.
Baie des Glaces, N.E., quai (sub.) 13454.
Grand-Narrows, quai (sub.) 13466.
Georgeville, quai (sub.) 13467.
Hall, port, améliorations (sub.) 13467.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, travaux du port (sub.) 13467.
Iona, port (sub.) 13468.
Livington's-Cove, brise-lames (sub.) 13469.
L'Ardoise, brise-lames (sub.) 13469.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Pointe McKay, quai (sub.) 13470.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Anse Maligne, port, travaux (sub.) 13470.
Main-à-Dieu, brise-lames (sub.) 13470.
Margaretville, brise-lames (sub.) 13470.
Ketch, port, chenal (sub.) 13470.
Kingsport, quai (sub.) 13470.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Malagawatch, chenal des barques (sub.) 13471.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Melbourne, quai (sub.) 13471.
Necum Teuch, travaux (sub.) 13472.
North-Gut, Sainte-Anne—quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Rivière du Nord, Sainte-Anne))quai (sub.) 13472.
Noël, quai de (sub.) 13473.
Ogden's Pond, protection du rivage (sub.) 13473.
Poirierville (d'Ecousse-en-bas) quai (sub.) 13474.
Prospect, quai de (sub.) 13474.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Pugwash, quai (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pictou, phare de, protection (sub.) 13474.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-George, brise-lames (sub.) 13480.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Pointe-Swim, quai (sub.) 13481.
Skinner's Cove, chenal et travaux de protection (sub.) 13482.
Sydney, quarantaine, quai (sub.) 13482.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wolfville, quai (sub.) 13487.
White's Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Beach-Point, I.P.-E., chenal (sub.) 13488.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Cove-Head, port, chenal (sub.) 13492.
Higgin's Shore, jetée (sub.) 13492.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Cardigan-nord, jetée (sub.) 13493.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Baie de Richmond, quai, près passage de Grande-Rivière (sub.) 13493.
Summerside, brise-lames (sub.) 13494.
Cap-Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.
Dalhousie, port (sub.) 13504.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Dipper-Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Cap Hopewll, quai (sub.) 13504.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
North-Head, Grand-Manan, brise-lames, (sub.) 13505.
Petit-Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (sub.) 13505.
Richibouctou, port, jetée nord (sub.) 13505.
Armstrong, Ont., dragage (sub.) 13506.
Blind-River, quai, caisson de tête (sub.) 13506.
Baie de Barry, rivière Madawaska, quai (sub.) 13506.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Burlington, chenal, jetée (sub.) 13508.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 13510.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Goderich, port, brise-lames (sub.) 13511.
Gore's-Landing, quai (sub.) 13515.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13515.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13515.
Little Current, chenal du nord, baie Georgienne (sub.) 13516.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Midland, port, améliorations (sub.) 13517.
Pembroke, quai (sub.) 13520.
Parry-Sound, quai (sub.) 13520.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-Credit, lac Ontario (sub.) 13523.
Rosedale, quai (sub.) 13521.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Toronto, port, entrée de l'est, jetée de l'ouest, paiement à MM. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527, 13578.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
Springhill, N.-E., accident (rép. à observ. Logan) 13529.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Ports et rivières en général (sub.) 13580 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13584.
Colombie Anglaise, dragage, nouvel outillage (sub.) 13585 ; remorqueur (int.) 13591.
Dragueur "Manitoba", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Ile du Prince-Edouard, nouveau remorqueur (sub.) 13585.
Ontario et Québec, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Hull, ponts et chaussées (sub.) 13594.
Ottawa, pont Dufferin et pont des Sapeurs (sub.) 13594.
Bryson, pont (sub.) 13591.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Edmonton, pont sur Saskatchewan (sub.) 13596.
Halage, sentier, de la rivière de la Paix à la rivière Pelly (sub.) 13596.
Téléphone : ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; de l'Ile de Vancouver à Salt Spring Island (sub.) 13611.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Télégraphe : ligne de l'Ile au Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; de la baie aux Renards à la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; de la baie de Chatham à Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13599 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; de Sainte-Anne du Saguenay à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; de Sainte-Anne au lac Clair (sub.) 13606 ; entre Sainte-Agnès, Saint-Urbain et Petite-Rivière (sub.) 13608 ; d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; de Victoria à Saint-André (sub.) 13609 ; de la Montagne des Bois à Willow-Bunch (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644.
Arbitrages en général, frais (sub.) 13612.
Ingénieur en chef, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Transports, commission, dépenses (sub.) 13638.
Yukon—frais d'administration (sub.) 13643.
Territoires du Nord-Ouest, ponts sur rivières Pelly et Old Man (sub.) 13643.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bois-Brulé, jetée (sub.) 13725.
Cacouna, quai (sub.) 13725.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Desjardins (Pontiac), quai (sub.) 13733.
Douglastown, pile (sub.) 13733.
Rivière Gatineau, protection, près du pont du C.P.R. (sub.) 13733.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Naguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Mistook (Delisle), quai (sub.) 13738.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Notre-Dame du Portage, quai (sub.) 13741.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741, 13743.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai (sub.) 13745.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Port-Daniel, quai (sub) 13745.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Rimouski, jetée et bassin de marée (sub.) 13746.
Rivière Jésus, dragage (sub.) 13747.
Rivière Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Shegawake, port (sub.) 13757.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Sabrevois, quai (sub.) 13764.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-Godefroi de Nouvelle, brise-lames (sub.) 13769.
Saint-Gédéon, Iles, quai (sub.) 13770.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Jean des Chaillons, quai (sub.) 13774.
Yamaska, écluse, dragage (sub.) 13778.
Ewart, M., ingénieur en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.
Bill (n° 257) service civil (en comité) 14102 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices (sub.) 14536.
Immigrants atteints de trachoma, etc., hôpital (sub.) 14538.
Québec (ville), nouvelle fonderie (sub.) 14540.
Springhill, N.-E., édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Dépôts d'immigrants (sub.) 14540.
Ville-Marie, lac Témiscamingue, quai (sub.) 14541.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, wagon n° 001, possession par l'hon. M. Tarte, améliorations et aménagement par le gouvernement (rép. à int. Demers) 14576 ; subvention, 14803.
Montréal, port, hangars permanents (rép. à int. Bureau) 14576.
Dragueur "W. S. Fielding", (rép. à int. Bureau) 14577.
Steamer "Eureka", prêté ou loué à un inventeur (rép. à int. Grant) 14579 ; (rép. à observ. Tarte) 14992 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14660; 14745 et suiv.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer de l'Ile Manitouline à la rive Nord (sub.) 14696 et suiv.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14739 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14815.
Chemins de fer, projet de résolutions pour subventions (article 8) 14823.
Bill (n° 270) autorisant octroi de subventions pour construction de chemins de fer y mentionnés (en comité) 15039 et suiv.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :
Budget( débat) 1929.
Ports du Canada, appoint. et dép. casuelles (sub.) 4049 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 4923 ; 6428 ; 6536.
Privilèges et élections, comité, 1er rapp., commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) 5700.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9711.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10788.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :
Bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; en comité et 3e l., 5274.
Saunders, Dr. C. E., nomination (int.) 1737.
Bill (n° 144) chemin de fer Interprovincial et de la baie James, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 4752.
Bill (n° 145) Compagnie du pont de Québec, 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.
Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf, 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.
Dragueurs, réparations (sub.) 2718.
Prêts d'argent par le gouvernement au Grand Tronc (int.) 3023.
Explication de nature personnelle, entrefilet du Citizen d'Ottawa, 3237.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5322.
Ferme expérimentale, Mlle Hagar (int.) 5499.
Lettre de M. W. McCraney, ex-député (observ. sur lecture par M. J. Robinson) 5549.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9736; bill (n° 235) sur mot. pour 3e l., 12993 et suiv.
Ile d'Orléans, câble sous-marin (int.) 11454 (mot. pour doc.) 11565.
Service civil, acte, modification (en comité sur résol.) 12611 et suiv.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13043 et suiv.
Montmagny, édifice public (sub.) 13333.
Chemin de fer Transcontinental national ; bill (n° 235) pétitions contre, responsabilité des députés au sujet des signatures (int.) 12971 ; (observ.) 15147 et suiv., motion pour renvoi des pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.
Bill (n° 261), pilotage, Montréal et Québec (sur mot. pour 3e l.) 14226 et suiv.
Messagers au service de M. Taylor (int.) 14580.
Littérature électorale, sacs de poste employés pour expédition (int.) 14580.
Chemin de fer Québec-Central (sub.) 14756 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :
Changements ministériels (explications) débat, 138 ; 166.
Hôtel des monnaies, Ottawa, succursale (sub.) 350 et suiv.
Musée national Victoria (sub.) 371 et suiv.
Bétail canadien ,embargo (mot. Bell) 399.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422 et suiv.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 452 et suiv.
Chemin de fer transcontinental, correspondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. pour doc.) 456.
Chemin de fe de la Rive Sud (mot. pour doc.) 457.
Alexandria, édifice public (sub.) 499.
Clinton, bureau de poste (sub.) 536.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. pour doc.) 689.
Compagnie du chemin souterrain de Montréal (mot. pour doc.) 723.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, cale-sèche, commission (mot. pour doc.) 723.
Québec, améliorations au port, soumissions (mot. pour doc.) 723 (sub.) 3454 et suiv.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 864.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Mackenzie et Mann, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 939.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1104.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 1121 et suiv.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1128.
Campbellton, quai, prolongement (sub.) 1202.
Caraquette, quai (sub.) 1210.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 et suiv.
Amherstburg, dragage (sub.) 1221.
Canal d'Ottawa et de la Baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc.) 1350.
Commission des transports (mot. pour doc.) 1366.
Wendover, quai (sub.) 1494 et suiv.
Rivière Colombie, nettoyage (sub.) 1509.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1593 et suiv.
Budget (débat) 1678.
Lac Saint-Jean, quai (sub.) 2319 et suiv.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 2322.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 et suiv.
Murray-Bay, quai (sub.) 2343 et suiv.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364 et suiv.
Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! jetée (sub.) 2367 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2371 et suiv., 3498.
Valleyfield, dragage (sub.) 2377.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (débat sur observ. Scott) 2526.
Montréal, débardeurs, grève (débat sur int. Monk) 2591 et suiv.
Bill (n° 17) conflits concernant employés de chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 2667.
Dragueurs, réparations (sub.) attributions du ministère des Travaux publics et de la Marine et Pêche., 2702 et suiv.
Drague hydraulique, prov., marit. (sub.) 2758 et suiv.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) 3048.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3084 et suiv.
Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines, prov. marit., golfe Saint-Laurent et Belle-Isle (sub.) 3093 et suiv.; Yukon (sub.) 3097 et suiv.
Revision du tarif (mot. pour doc.) 3109.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3112.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3207.
Saint-Laurent, chenal (sub.) 3420 et suiv.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474.
Montréal, port (aval) améliorations (sub.) 3486 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3490 et suiv.

TARTE, Hon Joseph Israël—*Suite.*
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Transports, commission (débat sur observ. Borden) 3575.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4195 et suiv.
Marine et Pêcheries, dép. imprévues en général (sub.) 4269.
Observatoire magnétique, levés hydrographiques, service météorologique (sub.) 4270 et suiv.
Bill (n° 182) modifiant ch. 27, S.R., imprimerie de l'Etat (en comité) 4366 et suiv.
Fer et acier, industrie (débat sur amend. Borden) 4476 ; primes (en comité sur résol.) 8173 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à observ. Logan) 4575.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4610.
Yukon, concessions Treadgold (débat sur observ. Casgrain) 4680 et suiv.
Politique fiscale du gouvernement (amendement) débat, 5012, 5046.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 5528, 6309.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5792 et suiv.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658 et suiv.
Immigration, agences (sub.) 6891 et suiv.
Démission de l'hon. A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, explications, débat, 6963.
Peterson, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7196 et suiv.
Opérations de la bourse (débat sur observ, Bourassa) 7267.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport (rép. à observ. Monk) sur mot. Monk en amendement à mot. Wade pour adop. du 2e rapp., 8261 et suiv.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7384 et suiv.
Ficelle d'engerbage, prime à la fabrication, en comité sur résol., 7524 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14339.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 7780 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et équipement (sub.) 7787 et suiv.
Malles, transport par navires océaniques (sub.) 7805 et suiv.
Service océanique, débat sur observ. Hughes, 7813 et suiv.
Commission des chemins de fer, appointements (en comité sur projet de résol.) 8257.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne, pour la presse canadienne, service, (en comité sur projet de résolution) 8473.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9900 ; bill (n° 235) en comité, 10685 ; 10752 et suiv.
Journaux et directeurs de la poste (observ.) 14973.
Steamer "Eureka" (observ.) 14991 et suiv.
Québec, pont, en comité sur projet de résolution pour aider à construction, 15024.
Alaska, frontière, décision de la commission (débat sur observ. Bourassa) 15120.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Recensement de 1901, coût (int.) 205 ; 207 ; 294 (sub.) 4991.
Revenu de l'intérieur, ministre, appointements (sub.) 241.
Paiements à M. P. D. Tyerman (int.) 290.
Parlement, sessions plus hâtives (débat sur amend. Robinson à mot. Boyd) 485.
Edifice public à Alexandria (sub.) 514.
Rapport, demande de (int.) 556.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest, 1re l., 834 ; 2e l., 1003.
Cigarettes, prohibition (déb. sur mot. Bickerdike) 858.
Dépôts d'armes (sub.) 996.
Kingston, jetée, reconstruction (sub.) 1135.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1200 et suiv.
Bronte, port (sub.) 1398.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1417.
Guerre Sud-africaine, médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int.) 1737.
Budget (débat) 2034 ; 2251.
Edifices du parlement, négligence dans l'entretien des terrains avoisinants (observ.) 2174.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2424 et suiv.
Yukon—cour Territoriale, allocations de subsistance (sub.) 3537 et suiv.; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3633 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) débat, 3637 et suiv.
Douanes (sub.) : appoint. et dépenses casuelles, dans les ports du Canada, 3918 et suiv. ; 4036 et suiv. ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 et suiv.
Gendarmerie à cheval, tentes (int.) 3940.
Milice, achat de tentes (int.) 3940 ; 5959.
Bill (n° 174) loi des douanes (en comité) 4158 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép. (sub.) 4234 et suiv.
Phares, gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 et suiv.
Agriculture, ministère, appoint. (sub.) 4507 et suiv.
Chambre, ventilation (observ.) 4518 ; 6615.
Montréal, outillage du port, avances aux commissaires (en comité sur résol. Fielding) 4643.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131.
Quarantaine (sub.) 5179 et suiv. ; 5685 et suiv.
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5206 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5225 et suiv.
Pêcheries, préposés, traitements et déboursés (sub.) 5298 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5462.
Impressions, papier, reliure (sub.) 5449 et suiv.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5495 ; 5938.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5613 et suiv.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (sur mot. pour 2e l.) 5857 et suiv.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int.) 5960.

TAYLOR, George—*Suite.*

Sir John Boyd, juge en chef d'Ontario, paiements en sus de son traitement (int.) 6193.
Bill (n° 215) modifiant code pénal de 1892 (sur 2e l.) 6851.
Bill (n° 104) chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, en comité, 6867 ; 7560 ; 7353 ; 7654 et suiv.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, protection (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Immigration, somme additionnelle (sub.) 7062 et suiv.
Chemin à partir de Teulon-nord, Manitoba (sub.) 7141 et suiv.
Chemins de fer, politique du gouvernemeint (débat sur observ. Borden) 7345.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines, en comité, 7433 et suiv.
Yukon—chemins et ponts, dépenses du conseil local, remboursement (sub.) 7504 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7523 et suiv. ; inspection (sub.) 7995 et suiv. ; 8006.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7777 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, laiterie, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7871 et suiv.
Fer et acier, dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8031.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int.) 10081.
Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (en comité) 10830 et suiv. ; 11557 ; 11612 ; 12506 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12954 ; 13006 (amend.) 13007 ; 13024 ; requêtes contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13543 et suiv.
Valleyfield, bureau de poste, soumissions (int.) 11454.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11745 et suiv. ; sur mot. pour 3e l., 12731 et suiv.
Auditeur général, différend avec le gouvernement (observ.) 11813 et suiv.
Service civil, acte, amend. (en comité sur résol.) 12825 et suiv.
Cabotage, privilèges (rép. à observ. Laurier) 12970.
Acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (en comité sur projet de résolution) 13038.
Acte du pilotage, amendement (en comité sur projet de résolution) 13049 et suiv.
Chemins de fer et canaux, bureaux de perception, appointements et dépenses imprévues (sub.) 13197 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13213.
Bill (n° 260) travaux dans et sur eaux navigables (en comité) 13248 et suiv.
Wingham, édifice public (sub.) 13391.
Winnipeg, édifices militaires (sub.) 13396.
Canal Rideau, employés, paiement (int.) 13574.
Rivière Ottawa, examen des eaux supérieures, pour régler niveau( sub.) 13618 et suiv.
Iles Wolfe et Howe, travaux (observ.) 13778.
Anderson, M. J. G., emploi (int.) 13788 et suiv.

TAYLOR, George—*Suite.*
Capitaines et seconds de navire, examen (sub.) 13810 et suiv.
Douanes, employés, appointements (sub.) 14270 et suiv.
Commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 et suiv.
Canal de Cornwall, installation électrique (sub.) 14430.
Canal Murray, maison de M. W. H. Johnson, achat (sub.) 14437.
Boîtes postales pour journaux (int.) 14577.
Sacs de poste, usage (débat sur observ. Borden) 14854 et suiv.; 14985 et suiv.
Saint-Laurent, fleuve, achat d'îles, et améliorations (sub.) 14965.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt, 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; 2853 ; 3e l., 2853.
Alexandria, édifice public (sub.) 510.
Clinton, bureau de poste (sub.) 545.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; en comité et 3e l., 2816.
Bill (n° 2) subventions aux chemins de fer, en comité, 1086 et suiv.
Bill (n° 57) Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, en comité, 1878.
Bill (n° 126) concernant la " Mexican Light and Power Company ", à responsabilité limitée, 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.
Budget (débat) 2063.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (débat sur observ. Bourassa) 2496 ; état et besoins (observ.) 5895.
Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni, 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931 ; 4128 ; 3e l., 4129.
Cour Suprême, achat de livres (sub.) 3526.
Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11895 et suiv.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13705 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman (Grey-nord) :
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 668.
Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (bill n° 96) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566.
Ports, rivières et ponts, en général (sub.) 1415.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat 3117 et suiv.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et rép., (sub.) 4248 et suiv.
Agences commerciales du gouvernement (int.) 4516.
Recensemnt (sub.) 4994 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5182 et suiv.
Pêcheries, construction de nouveaux steamers (sub.) 5465 et suiv.

THOMSON, Thomas Inkerman—*Suite.*
Owen-Sound, port (int.) 5500.
Dragueurs, capacité (int.) 5500.
Alcool méthylique (sub.) 5566 et suiv.
Steamer "Bayfield", vente (int.) 5777.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier" (int.) 5778.
Phares, construction, et aide à la navigation (sub.) 5939.
Arichat, édifice public (sub.) 6026.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.
Postes, service extérieur (sub.) 6262.
Indiens, affaires des, Colombie Anglaise pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7477 et suiv.
Yukon—Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7492 et suiv.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7606 et suiv ; inspection (sub.) 8008.
Plomb, primes (en comité sur résol.) 8464.
Travaux publics, entreprises adjugées (int.) 9340.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9838 ; bill (n° 235) pétitions contre, débat sur mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections, 13550.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11265 et suiv.; 11788 et suiv.
Bill (n° 258) loi du ministère des Chemins de fer et Canaux (en comité) 13239 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13280 et suiv.
Owen-Sound, édifice public (sub.) 13329.
Longueil, édifice public (sub.) 13337.
Sainte-Marie, (comté de Perth) édifice public (sub.) 13376.
Picton, édifice public (sub.) 13381.
Ottawa, édifices publics, nouveau hangar à charbon (sub.) 13383.
Wingham, édifice public (sub. 13387 et suiv.
Malles, transport entre Balaclava et Owen-Sound (int.) 13536.
Yukon—rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578 et suiv.
Provinces maritimes, dragage (sub.) 13581 et suiv.; dragueur hydraulique automobile (sub.) 13585.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur (sub.) 13586.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Cour de divorce (débat sur mot. Charlton) 590.
Agents des Indiens comme gardiens (int.) 840.
Affaires des Indiens, baux, correspondance, etc. (mot. pour doc.) 1365.
Bill (n° 39) cruauté envers les animaux (en comité) 1369, 3355.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (en comité) 2674 et suiv., 3855, 3972 et suiv., 4021 et suiv, 6279 et suiv.
Bassins de radoub, en comité sur résolution Fielding pour subvention (débat) 3134 et suiv.
Bill (n° 143) Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest (en comité) 3340.
Milice (sub.) solde et indemnité, débat, 3714 et suiv.; appointements et salaires, 3737 et suiv.; transport des troupes et du matériel, 3886 et suiv.; défense d'Esquimalt, 2914 et suiv.
Chemin de fer maritime de Chignectou (rép. à obesrv. Logan) 4579.
Bill (n° 73) Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec, en comité, 5041.

TISDALE, Hon. David—*Suite.*
Chemin de fer Canadien du Nord (en comité sur résol.) 5141.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 5344 et suiv.
Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser les eaux de la rivière Assiniboine (en comité) 6170.
Bill (n° 157) Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, en comité, 6191.
Billets fédéraux, garantie (en comité) 6649 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (en comité) 9409.
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité, 11177 et suiv.; en comité, 11226 et suiv., 11355 et suiv., 11690 ; sur mot. pour 3e l., 12626.
Yukon—concession Treadgold, commission d'enquête (sur observ. Monk) 11350 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercices militaires (sub.) 13315.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13681 et suiv.

TOBIN, Edmund William (Richmond et Wolfe) :
Bill (n° 115) Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu, 1ère l., 1631 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

TOLMIE, John (Bruce-ouest) :
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (sur mot. Laurier pour comité) 11217.

TUCKER, Joseph John (Saint-Jean, N.-B., ville et comté) :
Steamers de l'Etat, somme supplém. (sub.) 5215.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5363 et suiv. ; 5375 et suiv.

TUPPER, Hon. Sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Intérieur, ministère, appoint. (sub.) 272.
Affaires des Indiens (sub.) 280.
Bill (n° 8) loi d'expropriation, en comité, 309 et suiv.; 643.
Bill (n° 10) jeunes déliquants du Nouveau-Brunswick, en comité, 319.
Bill (n° 12) représentations immorales, en comité, 322.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial (débat sur mot. Monk) 700 et suiv.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14569 et suiv.
Bill (n° 268) registraire de la cour Suprême, traitement (en comité) 14600 et suiv.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14668 et suiv.
Guerre Sud-africaine, pensions (débat sur observ. Borden) 14900.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1219.
Dragueurs, réparations (sub.) 2723.
Lazaret de Tracadie (sub.) 13304 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, O.) :
Budget (débat) 1900 et suiv.
Quarantaine (sub.) 5196 et suiv. ; 5684.
Indiens, arpentage des réserves, 6622.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10367.

VROOMAN, Adam E.—*Suite.*
Bill (n° 66) remaniement de la représentation (en comité) 11761 et suiv.
Sept-Iles, quai (sub.) 13763.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Bill (n° 86) marque des colis de fruits (déb. sur mot. pour 2e l.) 3955 et suiv.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer (en comité) 4743 ; 4868 ; 6320 ; 6400 ; 6417 ; 6502.
Bill (n° 131) Compagnie de télégraphe Marconi (en comité) 5267 et suiv.; 5545.
Bill (n° 64) Grand-Tronc-Pacifique (en comité) 5350 et suiv. ; 5376 et suiv.
Arichat, édifice public (sub.) 6034.
Bill (n° 208) modifiant la loi des postes (en comité) 6068 et suiv.
M. J. B. Metts, débiteur de l'Etat (int.) 6374.
Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries en comité) 7122.
Ficelle d'engerbage, primes à la fabrication (en comité sur résol.) 7593 et suiv.
Bill (n° 215) code pénal de 1892 (en comité) 7718 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 et suiv.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8096 et suiv.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, rapport du comité des privilèges et élections, 8152 ; mot. pour adop., 8158, 8245 ; (sur mot. Monk en amend.) 8271 et suiv.
Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l., 9410.
Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid, 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8336.
Bill (n° 155) juridiction de la cour de l'Echiquier concernant dettes de chemins de fer (en comité) 8484 et suiv., 8606 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10083.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canal de la Vallée de la Trent (int.) 131 ; (mot. pour doc.) débat, 2392.
Edifices du parlement, terrains, entretien (rép. à observ. Sproule) 2504.
Milice, solde et indemnité, Valleyfield, Toronto, Montréal (sub.) débat, 3728 ; exercices annuels et tir, 3732 et suiv.; propriétés militaires, 3741 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10275.
Etats-majors, solde et allocation (sub.) 13701 et suiv.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen.) :
Bourgeois, M. E., destitution (int.) 556.
Port de Saint-Jean, jetée de protection au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int.) 1230, 1231.
Chemin de fer Trans-Canada (int.) 2856.
M. P. J. Veniot, Bathurst, absence (int.) 3760.
Dr Mehan, Bathurst, renvoi (int.) 3761.
M. Michael Daly, maître du havre, Bathurst, destitution (int.) 3761.

WILMOT, Robert D.—*Suite.*

M. Nazaire Hatchez, pilote, maître du havre, Bathurst, nomination (int.) 3761.
M. P. J. Burns, pose des bouées, Bathurst (int.) 3761.
M. Robert Rivers, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int.) 3762.
Recensement, religions dans Sunbury et Queen, N.B. (int.) 4152 ; (sub.) 4989 et suiv.
Indiens (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6564.
Bill (n° 64) Grand Tronc-Pacifique (en comité) 8138 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 10245.

WILSON, Uriah (Lennox) :

Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int.) 292.
Doukhobortses, inscription de homesteads (int.) 554 ; pélérinage (int.) 554.
Rideau-Hall, divers (sub.) 1019 et suiv.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int.) 1062.
Service postal entre Upper et Lower Gagetown (int.) 1737.
Subventions aux chemins de fer (int.) 2385 ; 4115 ; 13531 ; 14221.
Immigrants ; refus d'admission (int.) 2389 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int.) 2389 ; refus d'admission (int.) 2587 ; arrivés à Québec (int.) 5500.
Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 et suiv.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2794 et suiv.
Creek False, C.A., location (int.) 2856 ; 3022.
Fermes expérimentales (sub.) 4708 et suiv.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage, nomination (int.) 5131 ; 5779.
Quarantaine (sub.) 5201 ; 5682 et suiv.
Prêt aux Doukhobortses (int.) 5778.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5809 et suiv.
Malles, transport par chemin de fer (int.) 6478.
Immigration frais (int.) 6479 ; observ. (débat) 6761 ; agences (sub.) 6873 et suiv.
Fer et acier, primes à la fabrication (int.) 6646.
Terres boisées, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Arboriculture, Territoires du Nord-Ouest (sub.) 6985 et suiv.
Steamers, service (sub.) : entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 et suiv.
Ficelle d'engerbage, inspection (sub.) 7998 et suiv.; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14337.
Fer et acier, primes (en comité) sur résol.) 8222 et suiv.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8324 et suiv.

WILSON, Uriah—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9630 ; bill (n° 235) en comité, 10964.
Juges des cours provinciales, traitement (en comité sur résolution) 11030 et suiv.
Bill (n° 251) modifiant la loi concernant le revenu consolidé et l'audition des comptes, 1ère l., 11437.
Subventions votées aux chemins de fer pour exercices 1900, 1901 et 1902 (int.) 13101 ; 13292.
Loyer au Grand Tronc (sub.) 13150 et suiv.
Edifices du parlement, logement supplémentaire (sub.) 13276.
Port-Arthur et Fort-William, dragage (sub.) 13284.
Malles, distribution dans les campagnes (int.) 13531.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer, modification (amend. du Sénat) 14133 et suiv.

WRIGHT, Aaron Abel (Renfrew-sud) :

Home Rule en Irlande (débat sur mot. Costigan) 791.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (observ. sur mot. Murray pour doc) 1348.
Bill (n° 20) poids et mesures, bidon à lait réglementaire (sur mot. pour 2e l.) 2426 et suiv.
Douanes, amend. à la loi, en comité sur résol. (débat) 3161 et suiv.
Beurre, falsification (en comité sur résol.) 5248 et suiv.
Bill (n° 21) loi des chemins de fer (en comité) 5536.
Bill (n° 207) beurre falsifié (en comité) 5611.
Bill (n° 209) chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 5815.
Billets fédéraux, garantie (en comité sur résol.) 6658.
Bill (n° 200) inspection et vente des graines de semence (en comité) 6692 ; 7446 et suiv.
Agriculture, service frigorifique, bétail, volaille, graines et fruits (sub.) 7860.
Juges, pension de retraite (en comité sur résol.) 8331.
Chemin de fer Transcontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution (débat) 9720 ; ; bill (n° 235) en comité, 10749 et suiv.
Bill (n° 215) modifiant le code pénal, en comité, 11022.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 13118.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 13374.
Ficelle d'engerbage, rapp. de l'inspecteur (mot. Douglas) 14341.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux municipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14691.

# INDEX – PARTIE II

## SUJETS


ABBOTT, N.-E., port, mur pour protéger rivage (sub.) 13409.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 13786.
Accise, employés, augm. d'appoint. (sub.) 5550, 14254 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. (sub.) 5559, 5591 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223, 14578.
Acton-Vale, édifice public (sub.) 13325.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) M. Thompson, 7 ; M. L. P. Demers, 19 ; M. Borden, 24 ; sir Wilfrid Laurier, 41 ; M. Monk, 56 ; M. Charlton, 67 ; M. Bourassa, 76 ; (mot. Fielding) 90.
Afrique-sud et préférence (int. McCreary) 1740.
Agences commerciales du gouvernement (int. Thomson, Grey-nord) 4516 ; (sub.) 7993 ; agences maritimes, loyers et dépenses casuelles, agence à Montréal (sub.) 13916.
Agriculture : ministère, appointements (sub.) 4505; sociétés, aide (sub.) 4590; division du commissaire de l'agriculture, de l'industrie laitière, des services frigorifiques, du développement des marchés, de la volaille, des graines et des fruits, appointements, etc. (sub.) 4835, 7840.
Ajournement, procédure (observ. Sproule) débat, 6843.
Alaska, frontière, traité (observ. Borden) 490 ; (int. Borden) 900 ; commission, dépenses (sub.) 7145, 14244 ; (int. Clarke) 10804 ; entrevue avec M. Aylesworth (int. Borden) 13952 ; opinion de lord Alverston (int. Bell) 13955 ; dépêche de lord Alverston (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14091 ; jugement, signatures (int. Sproule) 14702 ; (int. Borden) 14826 ; télégramme de l'hon. M. Sifton (communic. par sir Wilfrid Laurier) 14834 ; correspondance, production par sir Wilfrid Laurier, 14992 ; commission, décision (observations Bourassa) débat : M. Bourassa, 15075 ; M. Macpherson, 15092 ; M. R. L. Borden, 15094 ; sir Wilfrid Laurier, 15112 ; l'hon. M. Tarte, 15120 ; M. Gourley, 15126.
Alberni et Clayoquot, ligne téléphonique (sub.) 6118.
Alberton, gare (int. Hackett) 2588.
Alcool méthylique, fabrication (int. Bennett) 99 ; (sub.) 5560.
Alexandria, édifice public (sub.) 499 ; manifestation des Ecossais, invitation à lord Dundonald (observ. Schell) 10803 ; faux message téléphonique à lord Dundonald (observ. Schell) 11011.
Allen, M. S. S., promotion (sub.) 14549.
Amagandus, N.-E., quai (sub.) 1096.
Amherst, N.-E., bureau de poste (int. Bell) 1648.
Amherstburg, Ont., dragage (sub.) 1220, 13506.
Anderson, M. J. G., nomination (int. Alcorn) 13648 ; emploi (int. Taylor) 13788 et suiv.
Anderson's Hollow, N.-B., quai, amél. et rép. (sub.) 1197.
Annandale, I. P.-E., jetée (int. Hackett) 3024 ; feux d'alignement (int. Hackett) 3025.
Annuaire statistique (sub.) 4587.
Anse-au-Canot, brise-lames (sub.) 13488.
Anse-au-Hareng, brise-lames (sub.) 1133.
Anse-aux-Gascons, quai (sub.) 13721.
Anse-aux-Griffons, améliorations à l'embouchure de la rivière (sub.) 13721.
Anse-Maligne, port, réparations aux travaux (sub.) 13470.
Anse de Météghan, brise-lames, réparations (sub.) 1166.
Anse Saint-Jean, quai (sub.) 13721.
Antigonish, bureau de poste, travaux d'intérieur (sub.) 13299.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, messagers, etc., augmentations (sub.) 13172.
Arbitrage, entre le Canada, Ontario et Québec, frais (sub.) 12843 ; arbitrages en général, frais, (sub.) 13612 ; mer de Behring, frais (sub.) 13942.
Archives (sub.) 4587 ; dans édifices du parlement, protection (int. Holmes) 4838 ; somme additionnelle (sub.) 13783.
Archives (anciennes) du Canada, classement au au bureau du conseil privé (sub.) 12845.
Arichat, édifice public (sub.) 6023.
Arichat-ouest, brise-lames (sub.) 13487.
Arisaig, jetée, réparations (sub.) 1100.
Armée anglaise, brimades, commissions accordées aux officiers canadiens (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3240 ; le min. de la Milice, 3242 ; (int. Hughes, Vict.) 3245.
Arpentages (sub.) : 6969 ; rapport et plans, 14060 ; arpentages, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 14069.
Arsenal fédéral (sub.) 7306.
Ashcroft et Barkerville, transport des malles entre (int. Bennett) 1653.
Asile militaire, pension (sub.) 6999.
Association des directeurs de la poste comptables du Manitoba et du Nord-Ouest, requête au directeur général des Postes (int. LaRivière) 13531.
Association du souvenir canadien de l'Afrique-sud (sub.) 7207.
Assurances, surintendance (sub.) 12839.
Aubains, poursuites en vertu de l'Acte du travail des (int. Ingram) 4115.
Auditeur général, bureau, appointements (sub.) 227 ; différend avec le gouvernement (mot. Borden pour doc.) 11689 ; (observ. Taylor) 11813.

BACCARO-OUEST, passe, protection du havre (sub.) 1183.
Baie de Barry, rivière Madawaska (sub.) 13506.
Baie Georgienne, Coude-du-Diable, chenal (sub.) 1409.
Baie des Glaces, N.-E., port, améliorations (sub.) 1118 ; quai (sub.) 13454.
Baie de Hardy, quai (sub.) 6116.
Baie Hartly, C.A., quai (sub.) 6116.
Baie d'Hudson, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.
Baie James, droits de pêche (int. Lancaster) 1230.

Bailey, M. William, appointements (sub.) 14046.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 1101.
Baie de Quinté, bouées (int. Porter) 5778.
Baie de Richmond, quai près du passage de la Grande-Rivière (sub.) 13493.
Baie Saint-George, port du Goélaud, quai (sub.) 1499.
Baie Scott, brise-lames (sub.) 13480.
Baie Spry, quai (sub.) 13483.
Baie-du-Vin, quai, reconstruction (sub.) 1198.
Bananes, importation (int. Robinson) 1234.
Bance, M., traducteur (sub.) 5459.
Banff, T.N.-O., source thermales, chemins, ponts, etc., construction et entretien (sub.) 7000 ; somme supplémentaire pour l'édifice du musée (sub.) 7140 ; réserve, mines de houille, exploitation (int. Northrup) 13291 ; nouveaux édifices (sub.) 14243.
Banques, inspection (int. Ingram) 840 ; banques non autorisées, loi les concernant (int. McGowan) 290 ; banques autorisées, faillites (int. Reid, Grenville) 6645.
Barr, établissement (observ. Clarke) débat . M. Clarke, 6566 ; le min. de l'Intérieur, 6567 ; M. Lennox, 6569 ; M. Bell, 6572 ; M. R. L. Borden, 6576 ; M. Gourley, 6580 ; le dir. gén. des Postes, 6593 ; M. Fowler, 6595, 6599 ; M. Davis, 6601 ; M. Sproule, 6604, 6609 ; M. Henderson, 6613.
Barachois de Malbaie, brise-lames (sub.) 13721.
Barnes, Amos, réclamation (sub.) 7135.
Barrie, Ont., quai (sub.) 1222.
Bassins de radoub (mot. Fielding pour comité sur résolution pour subvention) 2312 ; en comité, idem, débat, 3110 ; 2e l. et adop., 3412.
Bateau-phare, entretien, salaires de l'équipage (sub.) batture Larcher, et Ile d'Anticosti, pointe est, 4326.
Bateaux à vapeur, inspection (sub.) 4272, 13933 ; (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6755 ; 2e l. et adop., 6758.
Bathurst, N.-B., inspecteur des pêcheries (int. Fowler) 14990.
Bauxite, importation (int. Robinson) 1739.
Baxter, port, réparation du brise-lames (sub.) 13411.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1223 ; port, réparations et améliorations (sub.) 13409.
Beach-Point, I. P.-E., chenal (sub.) 13488.
Beauchamp, M., appointements (sub.) 14045.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement (observ. Monk) débat, 7311 ; rapport du comité des privilèges et élections (M. Wade) 8152 ; avis de motion Monk pour que rapport ne soit pas adopté, 8158 ; (mot. Wade pour adop., 8158 ; 8245; mot. Monk en amend.) 8245.
Beaux-arts, académie des (sub.) 12842.
Belle-Ile, ligne télégraphique (sub.) 2807, 3093.
Belle-Rivière, palplanches, rép. (sub.) 1227.
Belleville, port (int. Porter) 5779 ; dépôt d'armes (sub.) 13348.
Benoît, Anse de, réparations au débarcadère (sub.) 13411.
Berlin-est, brise-lames (sub.) 13449.
Bestiaux : achat aux Etats-Unis par le gouvernement britannique (int. Borden 5601 ; (observ. Pope) débat, 5652 et suiv.; l'anthrax, maladie fatale (int. Sproule) 10367.
Bétail canadien : embargo (mot. Bourassa pour doc.) 111; (int. Sproule) 14343; 270, 375; correspondance déposée (M. Fielding) 605 ; frais d'inspection, appoint. (sub.) 4268 ; inspection (sub.) 13826.
Beurre, réglementation de la vente (mot. Fisher pour comité sur résol.) 5131 ; falsification (en comité sur résol.) 5225 ; (2e l. et adop. de la résol.) 5257 ; pesage (int. Monk) 5601 ; interview publiée dans le "News" de Toronto (observ. Henderson) 10979, 11013.
Bibliothécaires, rapport, 5 ; traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118.
Bibliothèque, comité (mot. Laurier) 248 ; employés, appointements (sub.) 5449.
Bibliothèque de droit à Londres, création (mot. Casgrain pour doc., et débat) 100.
Big Pond, quai (sub.) 1102.

BILLS :

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 3.
Bill (n° 2) modifiant les prescriptions du chapitre 8, 63 et 64 Victoria, de la loi des chemins de fer (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 558 ; mot. Charlton pour renvoi au comité des chemins de fer, 717 ; en comité, 1086 ; 3e l., 1236.
Bill (n° 3) modifiant la loi des élections fédérales (M. Charlton) 1ère l., 93 ; 2e l., 908; en comité, 925 ; en comité, 1236 ; mot. Fielding pour renvoi devant le comité, 3107 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures du gouvernement, 13649 ; en comité, 13844, 14704 ; retiré, 15070.
Bill (n° 4) concernant les compagnies de téléphone (M. Maclean) 1ère l., 93 ; 2e l., 717.
Bill (n° 5) modifiant la loi des chemins de fer (M. Maclean) 1ère l., 94 ; 2e l., 719.
Bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 94 ; 2e l., 565 ; mot. Blair pour renvoi devant comité des chemins de fer, 578 ; retiré, 7421.
Bill (n° 7) modifiant le chapitre 138 des Statuts Revisés au sujet des pensions de retraite des juges (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 94 ; rayé, 649.
Bill (n° 8) modifiant l'Acte des expropriations (Hon. Mr. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 295 ; en comité, 295 ; 627 ; 647 ; 3e l., 969.
Bill (n° 9) amendant la loi du territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 95 ; 2e l., 318 ; en comité, 318 ; 3e l. et adop., 319.
Bill (n° 10) amendant la loi relative à la garde des jeunes délinquants, dans la province du Nouveau-Brunswick (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 319 ; en comité, 319 ; 3e l. et adop., 321.
Bill (n° 11) amendant la loi relative à la publication des statuts (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 649 ; en comité, 649 ; 3e l., 650.
Bill (n° 12) amendant le code pénal de 1892 (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 321 ; en comité, 321 ; 3e l., 606.
Bill (n° 13) amendant la loi des élections fédérales contestées (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 96 ; 2e l., 650 ; en comité, 650 ; 969 ; 1147 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2315.
Bill (n° 14) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Law) 1ère l., 115.
Bill (n° 15) modifiant l'Acte des élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 115 ; 2e l., 721 ; 1088 ; en comité, 1090 ; 3349 ; 3e l., 3349.
Bill (n° 16) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Scott) 1ère l., 115 ; 2e l., 893 ; retiré, 7421.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 17) pour faciliter le règlement des conflits concernant les employés de chemins de fer (sir William Mulock) 1ère l., 115 ; 2e l. (mot. et débat) 2620 ; 2631 ; en comité, 3026 ; 3e l., 3110 ; 3413 ; amendements du Sénat, 5846.

Bill (n° 18) modifiant la loi d'interprétation (M. Monk) 1ère l., 126 ; 2e l., 580 ; 722 ; 940.

Bill (n° 19) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 205 ; 2e l., 939 ; retiré, 7421.

Bill (n° 20) modifiant l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 205 ; 2e l., 2418 ; 3357 ; mot. Campbell pour renvoi à un comité, 3359.

Bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi des chemins de fer (Hon. M. Blair) 1ère l., débat, 248 et suiv. ; 2e l., 2673 ; en comité, 2674 ; 3665 ; 3847 ; 3967 ; 4020 ; 4118 ; 4129 ; 4273 ; 4723 ; 4856 ; 4896 ; 5423 ; 5506 ; 5702 ; 5749 ; 5872 ; 5960 ; 6275 ; 6380 ; 6411 ; 6481 ; 7520 ; 7839 ; 8360 ; mot. Fitzpatrick pour 3e l., 8576 ; 3e l., 8604 ; amendements du Sénat, 14121 ; 14824 ; mot. Feilding pour comité de conférence, 14825 ; rapport du comité (Hon. M. Fielding) 14967 ; mot. Fielding pour conférence, 14967 ; 14994 ; 15146 ; 15160.

Bill (n° 22) modifiant la loi concernant la cour Suprême (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; mot. pour 2e l. (débat) 2432 et suiv.

Bill (n° 23) concernant les dommages provenant d'incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 287 ; 2e l., 2879 ; retiré, 7421.

Bill (n° 24) afin de donner de plus amples pouvoirs aux compagnies de prêt (M. Thompson) 1ère l., 288 ; 2e l., 1054 ; en comité, 2429-2430 ; en comimté et 3e l., 2853 ; mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles, 15065.

Bill (n° 25) concernant la banque des Cantons de l'Est (M. McIntosh) 1ère l., 373 ; 2e l., 646 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (M. Costigan) 1ère l., 374 ; 2e l., 645 ; 680 ; renvoi devant le comité, 681.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Campbell) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 1054 ; 3e l., 1054.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental (M. Lemieux) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; mot. pour comité, 1870 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie de chemin de fer le Grand Tronc (M. Geoffrion) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie d'huile du Canada (M. Belcourt) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 31) concernant l'Ordre Canadien des Forestiers du Monde (M. Calvert) 1ère l., 374 ; 2e l., 646 ; en comité et 3e l., 1922.

Bill (n° 32) constituant en corporation l'institut des Ingénieurs-Réunis de la Puissance (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647.

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique (M. Morrison) 1ère l., 374 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton à la rivière de la Paix (M. Oliver) 1ère l., 454 ; 2e l., 647.

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Macpherson) 1ère l., 454 ; 2e l., 647 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Ball) 1ère l., 454 ; 2e l., 646, 681 ; mot. Marcil pour renvoi à six mois, 681 ; 2e l., 874, 1558 ; mot. Ball pour renvoi au comité de partie du huitième rapport de ce comité, et débat, 6828.

Bill (n° 37) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Brown) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Central du Nord-Ouest (M. McCreary) 1ère l., 553 ; 2e l., 682 ; (en comité et 3e l.) 2816.

Bill (n° 39) afin d'établir de nouvelles dispositions répressive de la cruauté envers les animaux et de modifier le code pénal de 1892 (M. Brock) 1ère l., 553 ; 2e l., 682, 1366; en comité, 1366, 2878, 3349.

Bill (n° 40) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour faire droit à la Compagnie Internationale d'outillage des chemins de fer (M. Brock) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 43) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson (M. Scott) 1ère l., 605 ; 2e l., 874 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton (M. Morrison) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston et de Pembroke (M. Harty) 1ère l., 605 ; 2e l., 1003 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 47) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de Pontiac (M. McCool) 1ère l., 605 ; 2e l., 682 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 48) concernant la loi générale d'inspection (M. McCarthy) 1ère l., 606 ; 2e l., 1093, 2886.

Bill (n° 49) modifiant la loi des pensions de retraite du service public (M. Fielding) 1ère l., 611 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 3e l., 1148.

Bill (n° 50) concernant le chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (M. Morrison) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Banque Canadienne du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 671 ; 2e l., 874 ; en comité, 2851 ; 3e l., 2853.

Bill (n° 52) constituant en corporation le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan (M. L. P. Demers) 1ère l., 671; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 53) concernant les faillites (M. Monk) 1ère l., 671 ; 2e l., débat, 2454, 2886, 3360.

Bill (n° 54) concernant la Corporation permanente d'hypothèques du Canada et du Canada Occidental, et à l'effet de changer son nom en celui de Corporation permanente d'hypothèques du Canada (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2382 ; 3e l., 2383.

Bill (n° 55) concernant le chemin de fer Central d'Ontario (M. Clarke) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 56) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, du Saguenay et du Golfe Saint-Laurent (M. Girard) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2353 ; 3e l., 2353.

Bill (n° 57) concernant le pont de la Grande-Ile de Niagara (M. German) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 1878 ; 3e l., 1878.

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du tramway urbain d'Edmonton (M. Davis) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Monk) 1ère l., 724 ; mot. Monk pour 2e l., 1370 ; 2e l., 1565 ; mot. Monk pour renvoi au comité des chemins de fer (débat) 6737.

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer Huron et Ontario (M. Ross, Ont.) 1ère l., 724 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 61) concernant la corporation des terres de l'ouest de Winnipeg (à responsabilité limitée) (Mr. McCarthy 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 62) concernant la corporation des terres d'Ontario et de Qu'Appelle (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2811 ; 3e l., 2816.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley (M. McGugan) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 724 ; 2e l., 1003 ; en comité, 4285 ; mot. Hyman pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4598 ; mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial des chemins de fer, 4745 ; mot. pour comité, 5042 ; mot. Pringle pour renvoi au comité, 5044 ; en comité, 5313 ; 8048 ; 3e l., 8291 ; 8564 ; 8571.

Bill (n° 65) concernant la Compagnie d'Assurance mutuelle sur la vie, du Canada (M. Bruce) 1ère l., 725 ; 2e l., 1003 ; en comité, 2383 ; 3e l. et adop., 2383.

Bill (n° 66) à l'effet de répartir de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 725 ; annexes et cartes (int. Borden) 899 (mot. Laurier pour 2e l.) débat, 1244 ; 2e l., 1335 ; mot. Laurier pour renvoi à comité, 1335 ; rapport du comité, 7514 ; mot. Laurier pour comité, 11100 ; en comité, 11224 ; 11355 (mot. Borden pour doc. soumis au comité chargé d'étudier le bill) 11686 ; 11951 ; en comité, 12545 ; mot. Laurier pour 3e l., 12626 (amend. Haggart) division, 12685 ; 3e l., 12745.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et de l'ouest (M. Taylor) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003.

Bill (n° 68) constituant en corporation la Compagnie d'assurance des fabricants de bois, contre l'incendie (M. Charlton) 1ère l., 834 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1922.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 69) constituant en corporation la Compagnie de houille, de coke et de chemin de fer du Nord-Ouest (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 2120.

Bill (n° 70) constituant en corparation la Compagnie du chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana (M. Scott) 1ère l., 834 ; 2e l., 1003 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 71) constituant en corparation la Compagnie Impériale (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 3058 ; 3281 ; 3e l. et adop., 3282 ; mot. Bickerdike pour substitution du titre "Agence Impériale" à celui de "Compagnie Impériale", adoptée, 3282.

Bill (n° 72) concernant la Banque de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice d'Ontario et de Québec (M. Talbot) 1ère l., 834 ; 2e l., 1054 ; en comité, 5039 ; 5274 ; 3e l., 5274.

Bill (n° 74) modifiant la loi des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 835 ; 2e l., 3359.

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Thompson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 76) permettant à la cité de Vancouver d'acquérir certains terrains et intérêts dans le voisinage du port de Vancouver (M. Macpherson) 1ère l., 894 ; 2e l., 1054.

Bill (n° 77) pourvoyant à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 894 ; 2e l., 2467 ; retiré, 7421.

Bill (n° 78) modifiant l'Acte des pensions de la milice (Hon. M. Borden) 1ère l., 894 ; 2e l., 1148 ; en comité, 1148 ; 2315 ; 3e l. et adop., 2316.

Bill (n° 79) constituant en corporartion la Banque de Winnipeg (M. Scott) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 1922.

Bill (n° 80) concernant la Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada (M. Thompson) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 1566 ; en comité et 3e l., 2816.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest (M. Morrison) 1ère l., 964 ; 2e l., 1054 ; 3e l., 5776.

Bill (n° 82) modifiant l'Acte de l'immigration chinoise (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 969 ; 2e l., 2316 ; en comité, 2316 ; 2479 ; 3e l. et adop., 2480 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Nouvelle Compagnie Canadienne (à responsabilité limitée) (M. Lemieux) 1ère l., 1051 ; mot. Lemieux pour 2e l., 1371 ; 2e l., 1565 ; en comité, 2816 ; mot. Lemieux pour renvoi au comité des chemins de fer , 2851; en comité, 3333 ; 3e l., 3334.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick (M. Belcourt) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; 3e l., 1882.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo et baie Georgienne (M. Clare) 1ère l., 1051 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 86) modifiant la loi de la marque des fruits, de 1901 (M. Gourley) 1ère l., 1051 ; 2e l., 2468 ; 2887 ; 3369 ; 3943.

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de la Koutanie de la côte (M. Macpher-

BILLS—*Suite.*

son) 1ère l., 1144 ; 2e l., 1370 ; en comité, 4746 ; 4836 ; 3e l., 4836.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle de la cité de Montréal contre le feu et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, de Montréal " (M. La-Rivière) 1ère l., 1229 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Nord-Ouest (M. Dyment) 1ère l., 1228 ; 2e l., 1370.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de force motrice de Niagara-Welland" (M. Guthrie) 1ère l., 1229; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du gaz, du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 92) concernant la Compagnie de Garantie du Dominion contre les voleurs, (à responsabilité limitée) et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie de Garantie du Dominion" (à responsabilité limitée) (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3342.

Bill (n° 93) constituant en corporation la Fédération Maritime du Canada (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; 2e l., 1371 ; en comité et 3e l., 3059.

Bill (n° 94) concernant les compagnies légalement constituées (M. Bickerdike) 1ère l., 1229 ; mot. pour 2e l., 3369 ; retiré, 3371.

Bill (n° 95) modifiant l'Acte de conciliation, de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 1229 ; 2e l., 2890; 3371.

Bill (n° 96) concernant la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière (M. Thompson) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 97) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Dyment) 1ère l., 1240 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma (M. Dyment (1ère l., 1241 ; 2e l., 1566.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. McCreary) 1ère l., 1335 ; 2e l., 1566 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Banque du Canada (M. Calvert) 1ère l., 1336; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie de prêt de London, au Canada (M. McGugan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (M. Cowan) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1878 ; 1921 ; en comité, 6090.

Bill (n° 103) concernant la Compagnie de fidéicommis la Royale (M. Casgrain) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité, 6867, 7058, 7353, 7560, 7623 ; 3e l. et adop., 7695.

Bill (n° 105) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des trucks à wagons dite Standard (M. Lavergne) 1ère l., 1336 ; 2e l., 1566 ; en comité et 3e l., 2383.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 106) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, chap. 11 des statuts de 1897 (M. Charlton) 1ère l., 1336 ; 2e l., 2468, 3396.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie contre les accidents et de garantie (M. Calvert) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité, 2853 ; 3059 ; 3e l., 3059.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer électrique de Québec (M. Belcourt) 1ère l., 1424 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 109) à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424.

Bill (n° 110) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 111) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique (M. Oliver) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 112) constituant la Corporation des Industriels du Canada (M. McCarthy) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; 3e l., 4285.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage et de force du Sault Saint-Louis (M. Campbell) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882 ; en comité, 3337.

Bill (n° 114) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue et de la Baie James (M. McCool) 1ère l., 1514 ; 2e l., 1882; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond contre le feu (M. Tobin) 1ère l., 1631-; 2e l., 1882 ; en comité et 3e l., 2383.

Bill (n° 116) concernant la Compagnie d'estacades de Restigouche et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'estacades et de flottage de billots de Restigouche (M. Logan) 1ère l., 1632 ; 2e l., 1882.

Bill (n° 117) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Sproule) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt) 1ère l., 1702 ; 2e l., 1883 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 119) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1921 ; en comitée 3712, 3885 ; 3e l., 3885.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Cowan) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l. 3712.

Bill (n° 121) constituant la Corporation des syndicats réunis (M. Calvert) 1ère l., 1736 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3334 ; 3e l., 3335.

Bill (n° 122) concernant la Compagnie Rathbun (M. Heyd) 1ère l., 1736 ; 2e l., 1922 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Huron, Erié et Buffalo (M. Cowan) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3e l. et adop., 4747.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Stewart) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité, 3885 ; 3e l., 3885.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Guelph et de la baie Georgienne (M. Guthrie) 1ère l., 1828 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 126) concernant la "Mexican Light and Power Company", à responsabilité limitée (M. Thompson) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 1921 ; 2e l., 2120 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 128) faisant droit à William Francis Schooley (M. Boyd) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2384 ; en comité, 3335 ; 3e l. et adop., 3336.

Bill (n° 129) concernant la Banque de la Couronne, du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 2005; en comité, 2353 ; 3e l., 2353 ; en comité et 3e l., 2853.

Bill (n° 130) amendant la loi relative à la marque des colis de fruits (M. Guthrie) 1ère l., 2005 ; 2e l., 3399.

Bill (n° 131) constituant en corporation la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Limited" (M. McIsaac) 1ère l., 2083 ; 2e l., 2383 ; en comité, 5267 ; 5545.

Bill (n° 132) constituant en corporation la "Père Marquette International Bridge Company" (M. McCreary) 1ère l., 2084 ; en comité, 2354 ; 3e l., 2354 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 133) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes (M. Bickerdike) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2384 ; 3400 ; retiré, 3402.

Bill (n° 134) constituant en corporation la Compagnie de force motrice Erié-Ontario (Mr. German) 2e l., 2384 ; en comité, 3337, 3707 ; 3885 ; 4127 ; 3e l., 4127.

Bill (n° 135) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse (M. Logan) 1ère l., 2171 ; 2e l., 2853 ; en comité, 6173 ; 6608 ; 3e l. et adop., 6609.

Bill (n° 136) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (M. McCarthy) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3402.

Bill (n° 137) réglementant la vente et pourvoyant à l'inspection des tissus (M. Scott) 1ère l., 2171 ; 2e l., 3408.

Bill (n° 138) modifiant la loi du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 2171 ; retiré (sur. mot. Laurier) 11565.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4747 ; 3e l. et adop., 4750.

Bill (n° 140) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cardiff (M. Oliver) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité, 4750 ; 3e l. et adop., 4751.

Bill (n° 141) concernant la Compagnie de Medicine-Hat à Alberta-nord (M. Logan) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 142) concernant la Compagnie du chemin de fer Elgin et Havelock (M. Fowler) 1ère l., 2312 ; 2e l., 2631 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien (M. Oliver) 1ère l., 2379 ; 2e l., 2631 ; en comité, 3338 ; 4127 ; 3e l., 4128.

Bill (n° 144) concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie James (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816; en comité et 3e l., 4752.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 145) concernant la Compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec (M. Talbot) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2853 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 146) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Hughes, Vict.) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3712.

Bill (n° 147) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton (M. Campbell) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 4836, 5038, 5744, 6406 ; mot. Fieilding, pour renvoi au comité, 8047 ; en comité 9684 ; 3e l., et adop., 9696.

Bill (n° 148) concernant certains fonds en fidéicommis du diocèse de Moosonee (M. Osler) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2816 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 149) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hamilton, Berlin et Collingwood (M. Cowan) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 3e l. et adop., 4745.

Bill (n° 150) constituant en corporation la Compagnie d'amélioration du fleuve Colombie (à responsabilité limitée) M. Galliher) 1ère l., 2477 ; 2e l., 2854 ; en comité, 5749 ; 3e l., 5776 ; amendements du Sénat, 7059 ; 2e l., 7105 ; et adop., 7106.

Bill (n° 151) constituant en corporation la Compagnie de Transport de Saint-Joseph (M. Logan) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2816.

Bill (n° 152) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Central du Sud (M. Riley) 1ère l., 2476 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 153) constituant en corporation la Banque d'Epargne Mount-Royal (M. Bickerdike) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2816 ; bill retiré, 11099.

Bill (n° 154) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Niagara, Queenston et Sainte-Catherine (M. German) 1ère l., 2586 ; 2e l., 2854 ; en comité 4751 ; 3e l. et adop. 4752.

Bill (n° 155) concernant la juridiction de la cour de l'Echiquier à l'égard des dettes des chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 2586 ; mot. Laurier (2e l.) pour que ce bill fasse partie des ordres du gouvernement, 8351 ; 2e l., 8481 ; en comité, 8482, 8605 ; 3e l., 8614 ; amendements du Sénat, 15071.

Bill (n° 156) constituant en corporation la Compagnie du pont Montréal-Longueil (M. Geoffrion) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3e l. et adop., 5747.

Bill (n° 157) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; (mot. Davis pour renvoi au comité des chemins de fer de partie du 16e rapport) 5418 ; en comité, 6188; 3e l. et adop., 6192.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Caint-Chrysostôme (M. Brown) 1ère l., 2670; 2e l., 3059 ; mot. Brown pour renvoi au comité, 7623 ; en comité, 8004 ; 3e l. et adop., 8005.

Bill (n° 159) constituant en corporation la Compagnie canadienne du Yukon Occidental (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 6090.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de la rivière Stewart (M. Davis) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 7712.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 161) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie des machines à cylindres de Woolf (M. Talbot) 1ère l., 2670 ; 2e l., 2854 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 162) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'éclairage, de chaleur et de force motrice de Jordan (M. German) 1ère l., 2670; 2e l., 2854 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 163) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, l'Empire-Uni.—(M. Thompson) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 3931, 4128 ; 3e l. 4129.

Bill (n° 164) constituant en corporation la Banque du Pacifique du Canada (M. Galliher) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3931.

Bill (n° 165) constituant en corporation la Compagnie d'exploitation de bois et de force motrice dite Algonquin (M. Gould) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3282 ; en comité, 5547 ; 3e l., 5548.

Bill (n° 166) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Gauvreau) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059 ; en comité, 6088 ; 3e l. et adop., 6090.

Bill (n° 167) concernant la Compagnie du pont de Montréal, et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie de pont et de terminus de Montréal (M. Bickerdike.) 1ère l., 2670 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 168) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est (M. Béland) 1ère l., 2671 ; 2e l., 3282 ; 3e l., 7711.

Bill (n° 169) autorisant la commission des brevets d'invention à faire droit à James Sinclair Macdougall (M. Malouin) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 170) constituant en corporation la " Nepigon Iron Range Railway Company ".—(M. Dyment) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059.

Bill (n° 171) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Chatham, Wallaceburg et Lac Erié (M. Stephens) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 4752.

Bill (n° 172) constituant en corporation la " Banque candienne de la ville et du comté " (M. Rosamond) 1ère l., 2768 ; 2e l., 3059 ; en comité et 3e l., 3932.

Bill (n° 173) à l'effet de changer le nom de la baie d'Hudson (M. Maclean) 1ère l., 2894.

Bill (n° 174) modifiant l'Acte des douanes (Hon. M. Paterson) 1ère l., 3236 ; en comité, 4157 ; 3e l., 4341 ; 4838.

Bill (n° 175) concernant la Compagnie d'assurance le Siècle, sur la vie (M. Morrison) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713 ; en comité, 5546 ; 5744 ; 5773 ; 6161 ; 6407 ; 3e l. et adop., 6411.

Bill (n° 176) constituant en corporation la Compagnie canadienne de transport et d'entrepôt (M. German) 1ère l., 3237 ; 2e l., 3713; en comité, 5546 ; 5745 ; 5775 ; 6081 ; 3e l. et adop., 6086.

Bill (n° 177) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Klondike (M. McIsaac) 1ère l., 3331 ; 2e l., 3713 ; en comité et 3e., 4752.

Bill (n° 178) concernant l'aide à accorder à la construction de bassins de radoub (Hon. M. Fielding) 1ère l., 3412 ; 2e l. et comité, 4842 ; en comité, 6069 ; 3e l., 6070.

Bill (n° 179) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 3413 ; 2e l. et comité, 7131 ; 3e l. et adop., 7135.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 180) constituant en corporation la Compagnie de bateaux-passeurs de l'Ile du Prince-Edouard (M. Emmerson) 1ère l., 3513 ; 2e l., 4129 ; en comité, 8003 ; en comité et 3e l., 8150.

Bill (n° 181) modifiant la loi générale des chemins de fer, de 1888 (M. German) 1ère l., 3513.

Bill (n° 182) modifiant le chapitre 27 des statuts revisés, relatif au département de l'imprimerie et de la papeterie de l'Etat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l. et comité, 4358 ; 3e l., 4368 ; amend. du Sénat, 6070.

Bill (n° 183) concernant le canal Desjardins et ayant pour objet la ratification de la main-levée donnée par le gouvernement par rapport à une hypothèque dont étaient grevés certains terrains situés dans les limites de la ville d'Hamilton (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 3515 ; 2e l., comité et 3e l., 4368.

Bill (n° 184) modifiant la loi des brevets (Hon. M. Fisher) 1ère l., 3753 ; 2e l. et comité, 4368 ; en comité, 4838 ; 3e l., 5423.

Bill (n° 185) concernant la Compagnie canadienne d'aciéries (M. Fraser) 1ère l., 3841 ; 2e l., 3932 ; en comité et 3e l., 4836.

Bill (n° 186) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l. et comité, 4154 ; 3e l., 4156.

Bill (n° 187) modifiant la loi d'inspection de la lumière électrique (Hon. M. Bernier) 1ère l., 3841 ; 2e l., en comité et 3e l., 4154.

Bill (n° 188) modifiant la loi des poids et mesures (Hon. M. Bernier 1ère l., 3841 ; en comité, 4156 ; 4341 ; 3e l., 4358.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe (M. Birkett) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4285 ; en comité, 7704 ; 3e l. et adop., 7711.

Bill (n° 190) concernant le Queen's College de Kingston (M. Harty) 1ère l., 4003 ; 2e l., 4561.

Bill (n° 191) constituant en corporation la " Home Bank of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285.

Bill (n° 192) autorisant la ville de Winnipeg à utiliser la force motrice des eaux de la rivière Assiniboine (M. Puttee) 1ère l., 4114 ; 2e l., 4285 ; en comité, 5747 ; 5775 ; 6086 ; 6161 ; 7057 ; 3e l. et adop., 7058.

Bill (n° 193) modifiant la loi des travaux publics (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 4114 ; 2e l. et comité, 4376.

Bill (n° 194) relatif aux maladies infectieuses ou contagieuses affectant les animaux (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4150 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4855 ; 3e l. et adop., 4856.

Bill (n° 195) faisant droit à N. James Reid Steel (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 196) faisant droit à M. William Allen (M. McCreary) 1ère l., 4332 ; 2e l., 4561 ; en comité et 3e l., 5274.

Bill (n° 197) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnages des montagnes Rocheuses (Hon. M. Costigan) 1ère l., 4418 ; 2e l., 4561 ; 3e l., 5749.

Bill (n° 198) concernant les banques de petite épargne (penny banks) (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4329 ; 2e l. et comité, 6667 ; en comité, 11060 ; 3e l., 11066.

Bill (n° 199) concernant la maison de réforme du Bon-Pasteur dans la ville de Saint-Jean, N.-B. (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4332 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., et adop., 5012.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 200) concernant l'inspection et la vente des graines de semence (Hon. M. Fisher) 1ère l., 4600 ; en comité, 6674 ; 7428 ; retiré, 12745.

Bill (n° 201) autorisant de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal (Hon. M. Fielding) 1ère l., 4645 ; 2e l., 5604 ; en comité, 5604 ; 3e l., 5849.

Bill (n° 202) constituant en corporation la " Church Missionary Society of Canada " (M. Russell) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 7058.

Bill (n° 203) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. Calvert) 1ère l., 4895 ; 2e l., 5313 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 204) modifiant les lois concernant la naturalisation des étrangers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5311 ; 2e l. et comité, 6071 ; 3e l., 6194-95.

Bill (n° 205) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta-Ouest (M. Campbell) 1ère l., 5418 ; 2e l., 5548 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 206) supplémentaire, de subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1902 (hon. M. Fielding) 1ère l, 2e l, en comité, 3e l. et adop., 5423.

Bill (n° 207) tendant à réprimer le marquage illégitime du beurre ainsi que la fabrication et la vente de beurres falsifiés (hon. M. Fisher) 1ère l., 5420 ; 2e l. et en comité, 5606 ; en comité, 6043 ; 3e l. et adop., 6051.

Bill (n° 208) tendant à modifier la loi postale (hon. M. Mulock) 1ère l., 5420 ; 2e l., 5849 ; en comité, 6051 ; 3e l. et adop., 6069.

Bill (n° 209) concernant certaines subventions pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Nord (hon. M. Blair) 1ère l., 5544; 2e l. et comité, 5780 ; en comité, 5981 ; 3e l. et adop., 6019.

Bill (n° 210) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; retiré, 7420.

Bill (n° 211) concernant la Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (M. Galliher) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 6638 ; 3e l., 6644.

Bill (n° 212) constituant en corporation la Banque Alliance du Canada (M. Russell) 1ère l., 5701 ; 2e l., 5776 ; en comité, 7695 ; 3e l. et adop., 7703.

Bill (n° 213) constituant en corporation la Citizen's Bank of Canada (M. Clarke) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; en comité, 7703 ; 3e l. et adopt., 7704.

Bill (n° 214) destiné à faire droit à Florence Lee Gray (M. Scott) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6192 ; en comité et 3e l., 6609.

Bill (n° 215) modifiant le code pénal (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5772 ; 2e l., 6851 ; en comité, 7715, 11014 ; retiré, 15070.

Bill (n° 216) concernant la Compagnie du chemin de fer de Midway à Vernon (M. Galliher) 1ère l., 5872 ; 2e l., 6192 ; 3e l., 6870.

Bill (n° 217) concernant les pénitenciers (hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 5959 ; 2e l. et comité, 8500, 8618 ; en comité, 11093 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, 13720.

Bill (n° 218) à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices financiers expirant respectivement le 30 juin 1903 et le 30 juin 1904 (hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l. et comité, 6378 ; 3e l. et adop., 6380.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 220) concernant les caisses fédérales d'épargne des postes (hon. M. Fielding) 1ère l., 6565 ; 2e l. et comité, 7026 ; 3e l. et adop. 7027.

Bill (n° 221) concernant les prisons publiques et les écoles de réforme (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 6638 ; 2e l., 8322 ; en comité, 8322 ; 3e l., 8323.

Bill (n° 222) concernant les billets fédéraux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6660 ; 2e l. et comité, 7126 ; 3e l. et adopt., 7128.

Bill (n° 223) modifiant de nouveau la loi de 1899 concernant la ville d'Ottawa (Hon. M. Fielding) 1ère l., 6666 ; 2e l. et comité, 7018 ; 3e l. et adop., 7026.

Bill (n° 224) modifiant la loi des pêcheries (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6753 ; 2e l. et comité, 7108 ; 3e l. et adop., 7126.

Bill (n° 225) modifiant la loi d'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6758 ; 2e l. et comité, 7128 ; 3e l. et adop., 7130.

Bill (n° 226) modifiant la loi concernant les capitaines et seconds de navire (hon. M. Préfontaine) 1ère l., 6760 ; 2e l. et comité, 7130 ; 3e l. et adop., 7131.

Bill (n° 228) pour faire droit à Stephen Wilson (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9408 ; 3e l. et adop., 9410.

Bill (n° 229) pour faire droit à Ellen McDermid (M. Wade) 1ère l., 8158 ; 2e l., 8503 ; en comité, 9407 ; 3e l., 9408.

Bill (n° 231) autorisant le commissaire des brevets à accorder une prolongation de délai à la " Keller Heater Company of Canada ", à responsabilité limitée (M. McIsaac) 1ère l., 7514 ; 2e l., 7712 ; 3e l., 8003.

Bill (n° 232) tendant à modifier de nouveau l'Acte des grains du Manitoba, de 1900 (Hon. M. Sifton) 1ère l., 7514 ; 2e l., 8225 ; en comité, 9613 ; 3e l. et adop., 9614 ; amendements du Sénat, 12906.

Bill (n° 233) concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage au Canada (Hon. M. Fielding) 3e l., 7962 ; amendements du Sénat, 14583.

Bill (n° 234) modifiant la loi des banques (M. Henderson) 1ère l., 7793.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national (sir Wilfrid Laurier) débat sur motion pour 1ère l., 7890 ; 2e l. et comité, 10676 ; en comité, 10903 ; 11457 ; dépôt de documents (renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565 ; en comité, 11565 ; 12090 ; 12215 ; 12328 ; 12399 ; 12475 ; mot. pour 3e l. (débat) 12866 et suiv. ; 12976 et suiv. ; 3e l. et adop., 13034 ; requêtes contre, responsabilité des députés quant aux signatures (int. Talbot) 12971; observ. Marcil (Bagot) 13203 ; mot. Talbot pour renvoi de ces pétitions au comité des privilèges et élections (débat) 13538 et suiv.

Bill (n° 236) pour faire droit à Harford Ashley (M. Porter) 1ère l., 8351 ; 2e l., 9696 (en comité) 12399 ; 3e l., 12399.

Bill (n° 237) modifiant de nouveau la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 12747 ; 2e l. et comité, 13034 ; 3e l. et adop., 13036.

Bill (n° 238) concernant les primes sur le fer et l'acier (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8225 ; 2e l. et comité, 11067 ; 3e l., 11070.

Bill (n° 239) concernant les primes sur le plomb (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8468 ; 2e l. et comité, 11066 ; 3e l. et adop., 11067.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 240) afin d'aider à établir et à maintenir un service indépendant et efficace de dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne à être publiées dans la presse canadienne (Hon. M. Fielding) 1ère l., 8481 ; 2e l., 10982 ; 3e l., 11008.

Bill (n° 241) accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté pour solder certaines dépenses du service public de l'exercice expiré le 30 juin 1903 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8651.

Bill (n° 242) modifiant la loi de 1893 concernant la gendarmerie à cheval (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 8563 ; 2e l. et comité, 11008 ; 3e l., 11009.

Bill (n° 244) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest (M. McCarthy) 1ère l., 8652 ; 2e l., 8809 ; 3e l., 11169.

Bill (n° 245) modifiant de nouveau la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 9339.

Bill (n° 249) constituant en corporation la Compagnie du pont de Westminster (M. Morrison) 1ère l., 11011 ; 2e l., 11169.

Bill (n° 250) modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 2e l. et en comité, 11060 ; 11668 ; 3e l. et adop., 11684.

Bill (n° 251) modifiant la loi relative au revenu consolidé et à l'audition des comptes (Hon. M. Fielding) 1ère l., 11427 ; dépôt de documents (int. Borden) 11951 ; poursuite des délibérations (int. Borden) 13530 ; mot. Laurier pour rescision de l'ordre concernant 2e l., 13721.

Bill (n° 252) modifiant les lois relatives aux subventions accordées aux compagnies de navigation océanique (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 11685 ; en comité, 12547 ; 3e l., 12752.

Bill (n° 253) augmentant la représentation des Territoires du Nord-Ouest au Sénat (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11950 ; 2e l. et comité, 12554 ; 3e l. et adop., 12556.

Bill (n° 254) modifiant de nouveau l'acte du Territoire du Yukon (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 11951 ; 3e l., 12554.

Bill (n° 255) pourvoyant à la nomination d'un autre juge de la cour Supérieure de Québec (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12090 ; 2e l. et comité, 12553 ; 3e l. et adop., 12554.

Bill (n° 256) en vue de faire des avances de deniers au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12583; 2e l. et comité, 13102 ; 3e l. et adop., 13104.

Bill (n° 257) modifiant la loi du service civil (Hon. M. Mulock) 1ère l., 12828 ; en comité, 14093, 14120 ; mot. pour 3e l., 14230 ; 3e l. et adop., 14236 ; amendements du Sénat, mot. Laurier pour adop., 15147.

Bill (n° 258) modifiant la loi relative au ministère des Chemins de fer et Canaux (Hon. M. Fielding) 1ère l., 12837 ; 2e l. et comité, 13206 ; 3e l. et adop., 13247.

Bill (n° 259) modifiant l'Acte des Territoires du Nord-Ouest (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 12864 ; 2e l. et comité, 14141 ; en comité, 14581 ; 3e l. et adop., 14583.

Bill (n° 260) amendant l'acte concernant certains travaux construits dans ou sur les cours d'eau navigables (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13038 ; 2e l. et comité, 13248 ; retiré, 15070.

Bill (n° 261) modifiant l'acte du pilotage (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13058 ; 2e l., 13247 ; 2e l. et comité, 13910 ; mot. pour 3e l., 14225 ; 3e l. et adoption, 14230.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 262) modifiant l'acte (ch. 30, stat. de 1879) concernant le port de Sydney-nord, N.-E. (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13059 ; 2e l., comité, 3e l. et adop., 13257.

Bill (n° 263) modifiant l'acte de 1900 concernant les sinistres maritimes (Hon. M. Préfontaine) 1ère l., 13063 ; 2e l. et comité, 13257 ; 3e l. et adop., 13268, 13843-44.

Bill (n° 264) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa (M. Ethier) 1ère l., 13257 ; 2e l., 13257 ; renvoi devant le comité des chemins de fer et canaux, 13257 ; en comité, 3e l., 13604.

Bill (n° 265) concernant les statuts revisés du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 13951 ; 2e l. et comité, 14592 ; 3e l. et adop., 14594.

Bill (n° 266) modifiant de nouveau l'acte général d'inspection (sir Richard Cartwright) 1ère l., 14093 ; 2e l. et comité, 14606 ; 3e l. et adopt., 14608.

Bill (n° 267) concernant les bibliothécaires du parlement (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14594 ; 3e l. et adop., 14595.

Bill (n° 268) concernant le régistraire de la cour Suprême du Canada (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14120 ; 2e l. et comité, 14596 ; en comité, 14702 ; 3e l. et adop., 14704.

Bill (n° 269) à l'effet de définir et fixer les attributions de certains départements (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 14575 ; 2e l. et comité, 15043 ; 3e l. et adop., 15058.

Bill (n° 270) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des chemins de fer y mentionnés (Hon. M. Fielding) 1ère l., 14824 ; 2e l. et comité, 15037 ; 3e l. et adop., 15043.

Bill (n° 271) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice expirant le 30 juin 1904 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15070.

Bill (n° 272) pour autoriser une aide à la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec, pour compléter son entreprise et ratifier un contrat entre Sa Majesté et ladite compagnie concernant cette aide (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15036 ; 2e l., en comité, 3e l. et adop., 15037.

Bill (n° 273) modifiant l'acte du tarif douanier de 1897 (Hon. M. Fielding) 1ère l., 15061.

Billets fédéraux, garantie (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6480 ; (en comité) 6648 (2e l. et adop.) 6660 ; impression (sub.) 14545.

Birkett, M. Thomas, député, réserve du canal Rideau, bail (int. Calvert, 12470.

Bishop, capitaine, destitution (int. Fowler) 7108.

Blair, Hon. Andrew George, ministre des Chemins de fer et Canaux, démission (int. Borden) 6736 ; sir Wilfrid Laurier, renseignements, 6754, explications, (débat) 6947 ; 6966 ; Hon. A. G. Blair, 6948; M. R. L. Borden, 6960, 6968 ; Hon. J. I. Tarte, 6963 ; le directeur général des Postes, 6969.

Blé, expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Bennett) 288 ; transport, coût (int. Kemp) 11455 ; 11688.

Blind-River, quai (int. Birkett) 1340 (sub.) 13506.

Bloomfield Station, N.-B., directeur de la poste (int. Fowler) 839.

Bois-Brûlé, jetée (sub.) 13725.

Bois : créosoté, pour jetées et brise-lames (sub.) 1189 ; à pâte, tarif des Etats-Unis (int. Pope) 4518 ; mesurage (sub.) 8032 ; commerce, coalition (int. Scott) 1636 ; commission d'enquête (int. Scott) 6375.

Bois de la Couronne, agents (sub.) 6976.
Boîtes postales pour journaux (int. Taylor) 14577.
Bonaventure-est, brise-lames (sub.) 13722.
Bond-Hay, traité (int. Borden) 900.
Bouées à gaz (sub.) 13916.
Bourgeois, M. E., destitution (int. Wilmot) 556.
Bourse, opérations (observ. Bourassa) débat, 7221.
Bowmanville, édifice public (sub.) 519 ; brise-lames (sub.) 1396.
Bracebridge, quai (sub.) 13507.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13375.
Brennan, M. John P., destitution (int. Hackett) 14282.
Breton Cove, débarcadère (sub.) 13419.
Brevet d'invention, M. James Siclair McDougall, remise en vigueur (mot. Gallery pour renvoi de requête à cette fin au comité des ordres permanents) 2477.
Brevets, amendement à la loi (int. Casgrain) 98 ; classification (sub.) 4591.
Bridgeburg, édifice public (sub.) 13380.
Bridgewater, N.-E., creusage (sub.) 1103.
Bronte, port (sub.) 1398 ; 13507.
Brown, veuve W. P., gratification (sub.) 14447.
Bruce-Mines, dragage (sub.) 6110.
Brunet, Arthur, libération (mot. Casgrain pour pour doc., et débat) 103.
Bryson, pont (sub.) 13594.
Budget (mot. Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden) débat : M. Fielding, 1425 ; M. R. L. Borden, 1514 ; 2269 ; sir Richard Cartwright, 1654 ; Hon. M. Tarte, 1678 ; M. Charlton, 1702 ; M. Clancy, 1742 ; M. Davis, 1777 ; M. Sproule, 1802 ; M. Heyd, 1828 ; M. Blain, 1850 ; N. Oliver, 1865 ; 1883 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 1892 ; M. Vrooman, 1900 ; M. R. F. Sutherland, 1929 ; M. Roche (Marquette) 1944 ; M. Roche (Halifax) 1959 ; M. Bell, 1976 ; M. Maclaren (Huntingdon) 2005 ; M. Richardson, 2014 ; M. Holmes, 2022 ; M. Taylor, 2043 ; 2251 ; M. Thompson, 2063 ; M. Hackett, 2086 ; M. Schell, 2095 ; M. Morin, 2102 ; M. Ross (Ontario-sud) 2106 ; M. Kemp, 2120 ; M. Galliher, 2132 ; M. Henderson, 2147 ; M. Grant, 2180 ; M. Broder, 2190 ; M. Fraser, 2201 ; M. Puttee, 2222 ; M. Lemieux, 2241 ; M. Paterson, 2252 ; M. Clarke, 2283 ; M. Ball, 2309.
Buote, M. Jérôme, destitution (int. Hackett) 14298.
Bureaux publics, loués par le gouvernement (mot. Sproule pour doc.) 602.
Burk's Falls, quai (sub.) 1403.
Burleigh, jetée (sub.) 14948.
Burlington, chenal, quai (sub.) 1403 ; 13508.
Burns, M. P. J., pose des bouées, Bathurst (int. Wilmot) 3761.

CABLE transpacifique (int. Borden) 2769.
Cabotage, privilèges (observ. sir Wilfrid Laurier) 12970 (rép. de l'honorable M. Paterson à observ. Taylor) 13403.
Cacouna, quai, prolongement (sub.) 6095 ; 13725.
Campbell, M. D. J., directeur de la poste à MacLeod, destitution (int. Osler) 8318.
Campbellton, quai, prolong. (sub.) 1198 ; 13269 ; 13500 ; édifice public (sub.) 13302.
Campobello, brise-lames sur grève Wilson (sub.) 13499.
Canada et Afrique australe, service de paquebots (sub.) 6076.
Canada et Angleterre, service de paquebots (sub.) 6200.
Canada et Australie, service de paquebots (sub.) 6078.
Canada et Nouvelle-Ecosse, arrangements financiers (int. Bell) 3107.
Canada Foundry Company, grève des employés (int. Smith, Vancouver) 7423.
Canadian Bank of Commerce, services au Yukon (sub.) 14567.
Canadian Bridge Company, de Walkerville, fondations et abords du pont de chemin de fer sur rivière Saint-François (Yamaska) (sub.) 14814.
Canadian Mining Institute, publication de documents (sub.) 12845 ; 14252.
Canal de Carillon et Grenville (sub.) 13171 Henry Tucker, services comme commissaire-enquêteur (sub.) 14449.
Canal de Chambly (sub.) station électrique et déversoir à Sainte-Thérèse, 13167 ; pour macadamiser chemin de halage, 13168 ; dommages aux terres, 13169 ; écluse de Saint-Ours, barrage pour billes, 13170 ; quais de débarquement, 13170 ; 14446 ; pour macadamiser 2¼ milles de chemin (sub.) 14443.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 13157 ; installations électriques (sub.) 14425.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 8037 ; 13160 ; 14432.
Canal de Lachine, écluses, ponts et déversoirs (sub.) 8040 ; améliorations (sub.) 13164 ; 13167 ; installations électriques (sub.) 14433 ; protection des portes d'écluse (sub.) 14434 ; pavage de la rue Mill (sub.) 14445 ; gratification à la famille de feu Edouard Guilbault, paie-maître (sub.) 14449.
Canal Murray, achat de la maison de M. W. H. Johnson (sub.) 14435 ; clôture de fil de fer et plan de terrain (sub.) 14442.
Canal d'Ottawa et de la baie Georgienne (mot. Murray pour doc.) 1340.
Canal de la Pointe-Farran, contrat avec le gouvernement (mot. Lennox pour doc.) 1365-66 ; agrandissement (sub.) 7792 ; 13159 ; 14442; éclairage au gaz acétylène (sub.) 14447.
Canal Rideau, pont de Brasse's Point (sub.) 8042 ; pont tournant sur écluse d'amont de Hog's Back (sub.) 13165 ; employés, paiement (int. Taylor) 13574 ; pour pont tournant au-dessus du canal, sur la ligne de la rue Concession, Ottawa (sub.) 14442.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction et outillage (sub.) 7787 ; 13165.
Canal de Soulanges, construction et équipement (sub.) 7776 ; paiements à M. George Goodwin, entrepreneur (sub.) 14434 ; brèche à la berge, entre écluses, réparation (sub.) 14446 ; MM. A. J. et M. O'Leary, intérêt (sub.) 14954.
Canal de la Trent (int. Ward) 131 ; (mot. Ward pour doc.) débat : 2392 ; (int. Porter) 12973 ; construction (sub.) 7778 ; 14947 ; inspecteur sanitaire (int. Hughes) 8353 ; salaire de M. Thomas Dodds (int. Hughes) 8354 ; MM. Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Canal Welland, pouvoir hydraulique (int. Lancaster) 685 ; écluse, enlvement d'obstacle, etc. (sub.) 8038 ; dommages aux terres à Grande-Rivière (sub.) 8039 ; barrage et pont de Dunnville (sub.) 8044.
Hamilton Electric Light, loyer (int. Lancaster) 1927 ; 3939 ; éclairage électrique (sub.) 13161 ; enlèvement d'obstacles (sub.) 13163 ; jetée de pierre, ancien canal (sub.) 13165 ; vannes et appareils de suspension, nouveau canal (sub.) 13166 ; arpentage de terrains publics le long du canal (sub.) 13166 ; assainissement le long du canal d'alimentation (sub.) 13167 ; grand bief, creusage (sub.) 14440 ; tranchée (sub.) 14440 ; éclairage à l'électricité (sub.) 14440 ; pour abaisser buscs de demi-écluse (sub.) 14440 ; élévateurs à Port-Colborne, fondations (sub.) 14440.

Canal de Williamsburg, appareil de suspension des portes (sub.) 14441 ; maison pour le surveillant, construction (sub.) 14441 ; allège, construction (sub.) 14446.
Canaux, dépenses (int. Davis) 1651 ; employés, salaires (int. Broder) 2382 ; réparations et frais d'exploitation (sub.) 13182 ; canaux en général, employés, augmentation d'appointements (sub.) 14450.
Cane Brothers, Newmarket, Ont., permis de couper du bois (int. Bennett) 2854.
Canso, détroit, bateau-passeur( sub.) 7751 ; 14384.
Capitaines et seconds de navire, certificats (mot. Préfontaine pour comité sur résol.) 6481 ; en comité, 6758 ; examen (sub.) 13805.
Cap Hopewell, quai (sub.) 13504.
Caplan, brise-lames (sub.) 13725.
Cap Tourmentin, améliorations (sub.) 13498.
Cap de la Traverse ou Carleton-Head, études hydrographiques (sub.) 13489.
Carabines, fabrique à Québec (mot. Casgrain pour doc.) 111.
Caraquette, quai (sub.) 1207.
Cardigan-nord, jetée, prolongement (sub.) 13493.
Cargill, M. Henry, député, décès ; discours de sir Wilfrid Laurier et de M. R. L. Borden, 13200.
Carlin, Peter J., destitution (int. Borden) 132.
Carter, M. W. B., appointements (sub.) 14067.
Cartes du Dominion et des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7011.
Cartes géographiques (sub.) 14062.
Casca Trading and Transportation Company, balance de compte pour secours aux mineurs (sub.) 7140.
Cascumpec, port ; grève, ouverture (sub.) 1187.
Casselman, M. W. J., ex-éclusier, pension (sub.) 14565.
Cawdron, M. A. J., appointements (sub.) 3636.
Céréales en Angleterre, impôt (int. Clarke) 1742.
Chabot, M. F. X., retraite (int. Morin) 2085.
Chamberlain, l'hon. Joseph, discours (int. Monk) 13651.
Chambord, quai (sub.) 13730.
Chambre de commerce canadienne à Paris (int. Monk) 1338.
Chambres de commerce de l'empire, conférence, tracasseries à certains membres, à Newport, Vt. (observ. Clarke) 12747.
Chambre des communes, affaires de la (int. Borden) 492 ; éclairage (int. Clarke) 836 ; 964; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) 1146 ; (observ. Monk) 1386 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Charlton) 2379 ; (observ. Henderson) 2475 ; préséance des ordres et projets d'intérêt public, ajournement pour les fêtes (mot. Laurier) 3237; préséance des mesures ministérielles (mot. Laurier) débat, 3841 et suiv.; ordre des délibérations (observ. Borden) débat, 4503 ; bills d'intérêt particulier (observ. LaRivière) 5312; règle 51, revision (mot. Demers pour comité) 4599, 13830 ; mot. Demers modifiant rapport du comité, 12469, 13830 ; maintien de l'ordre (observ. Borden) 12980 ; séances du samedi (mot. Laurier) 13537 ; ajournement, jour d'action de grâces (mot. Laurier) 14076 ; augmentation d'appointements de dix commis (sub.) 14403 ; ouvriers et autres (sub.) 14406 ; commis de la session, somme supplémentaire (sub.) 14535 ; ventilation (observ. Taylor) 4518, 6615 ; service téléphonique (observ. Reid) 5261 ; règle 51, revision, motion Demers pour comité, 4599 ; (sub. 5446 et suiv.
Charbon, importation (int. Clarke) 686.
Charlottetown, salle d'armes, rallonge (sub.) 13300 ; édifice public, rallonge (sub.) 13301.
Château-Richer, port, améliorations (sub.) 13731.
Chatham, cale pour bateau-phare (sub.) 13501.
Chemins à barrières sur l'Ile de Montréal (mot. Monk pour doc.) 689.
Chemins de fer : de l'intersection du C.P.R., entre Saint-Philippe d'Argenteuil et Lachute, et de là vers le nord (sub.) 14759-14760.
Chemins de fer : accidents (int. Clarke) 895, 1060, 1372, 9376 ; subventions en terres et en argent (int. Davis) 1233 ; subventions (int. Scott) 1234, 1738, 1739, 2172 ; traverses, importation (int. Emmerson) 1740 ; subventions (int. Wilson) 2385 ; subventions—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 2386 ; subventions en terres (int. Scott) 2671, 3933 ; (int. Wilson) 4115 ; (int. Scott) 5000 ; politique du gouvernement (observ. Borden) débat, 7325 ; (int. Borden) 7518, 7622 ; subventions, résolutions (int. Monk) 11222 ; subventions (int. Wilson) 13531, 13646, 14221 mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions 13832 ; en comité, 14608; (int. Heyd) 14222; accidents, frais d'enquête (sub.) 14446 ; subventions, projet de résolutions (en comité) article 4, 14816 ; article 5, 14818 ; article 6, 14820 ; article 8, 14821 ; subventions votées aux chemins de fer pour les exercices de 1900, 1901 et 1902 (int. Wilson) 13101, 3292 ; subventions (int. Bell) 14991 ; subventions dans les diverses provinces (Hon. M. Fielding) 15155.
Chemins de fer : modification et refonte de la loi des (voir bill n° 21, lettre B).
Chemins de fer construits sans l'aide du gouvernement (int. Sproule) 8735.
Chemins de fer et Canaux, ministère ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 339, 13172, 13195 ; correspondance, commis principal (int. Lennox) 5502 ; frais de litige (sub.) 13173 ; bureaux de perception (sub.) 13195 ; appointements d'un commis additionnel de 2e classe (sub.) 14344.
Chemin de fer Atlantique et lac Supérieur (observ. Marcil, Bonaventure) 3413.
Chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest (sub.) 14762.
Chemin de fer de la baie James (sub.) 14659, 14745.
Chemin de fer de la baie de Quinté (sub.) 14736.
Chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre aux lacs Népigon et Saint-Joseph (sub.) 14700.
Chemin de fer de Beersville (sub.) 14791.
Chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma (sub.) 14737.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, actes d'hypothèque, dépôt (int. Scott) 13289.
Chemin de fer du Canada Atlantique, grève des cantonniers (int. Schell) 2381.
Chemin de fer du Canada Central, fusion avec celui de Brockville et Ottawa, indemnité aux muncipalités (sub.) 14425.
Chemin de fer Canadien du Nord, et gouvernement ; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939 ; garantie de ses obligations (mot. Blair pour comité sur résol.) 4339 ; en comité sur résol.) 4519, 5131, 5262 ; estimations concernant le coût de cette ligne (motions Blair et Clarke) 5224-5225 ; (en comité sur résol.) 5274 ; (2e l. et adop.) 5297.
Chemin de fer Canadien du Pacifique : Engagements avec le gouvernement pour construction de soixante milles de la voie du Grand Central du Nord-Ouest (int. Douglas) 2385 ; capital supplémentaire (int. McCreary) 2391; dépenses relativement à visite de sir Edmund Barton, premier ministre d'Australie (sub.) 7166 ; subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, 14801 ; terres au Manitoba, (int. Puttee) 684 ; taxes scolaires sur terres au Nord-Ouest (int. Oliver) 4153 ; wagon n° 001,

Chemin de fer Canadien du Pacifique—*Suite.*
possession par l'hon. M. Tarte, amélioration et aménagement par le gouvernement (int. Demers) 14575.
Chemin de fer de Châteauguay et du Nord (sub.) 14789, 14815.
Chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau (sub.) 14612.
Chemin de fer dans le comté de Deux-Montagnes (observ. Ethier) débat, 7795.
Chemin de fer des Comtés-Unis (mot. Johnston, Cap Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.
Chemin de fer de Cumberland (sub.) 14810.
Chemin de fer de Dawson à la rivière Stewart sub.) 14800.
Chemin de fer d'Edmonton, Yukon, et Pacifique (sub.) 14639.
Chemin de fer d'Extension vers l'Est du Nouveau-Brunswick, intérêt sur jugement des arbitres (sub.) 7755.
Chemin de fer d'extension vers l'Est, de la Nouvelle-Ecosse, moitié des honoraires des arbitres et sténographes, ancien crédit périmé (sub.) 7755 ; (sub.) 14623.
Chemins de fer de l'Etat, avances au ministre des Ch. de fer et Canaux (mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 8575 ; (mot. Fielding pour substitution d'une autre résolution) 10982 ; mot. Fielding pour comité sur projet de résol.) 11456, 12829.
Chemin de fer le Grand Tronc, et le gouvernement, ligne transcontinentale, arrangement, (int. Monk) 688 ; paiements, ligne Sainte-Rosalie-Montréal, pont Victoria et gare Bonaventure (mot. Monk pour doc.) 723 ; prêts par le gouvernement (int. Talbot) 3023 ; subvention (observ. Kemp) 5928 ; taux de transport des voyageurs (observ. Clarke) 11012 (int. Maclean— 11818, 12085 ; loyer au Grand Tronc (sub.) 13148.
Chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest (sub.) 14627-14628.
Chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian (sub.) 14642.
Chemin de fer de l'île Manitouline à la rive Nord (sub.) 14695, 14699.
Chemin de fer Interprovincial du Nouveau-Brunswick (ci-devant de Restigouche et de l'ouest) (sub.) 14616.
Chemin de fer Interprovincial et de la baie James (sub.) 14746.
Chemin de fer d'Inverness (ci-devant d'Inverness et de Richmond (sub.) 14633.
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa (sub.) 14690.
Chemin de fer de Joliette au lac Manouan (sub.) 14612.
Chemin de fer de Jonquières à la baie des Ha! Ha! (sub.) 14612.
Chemin de fer de Kootenay-Central (sub.) 14793; subvention additionnelle (motion Fielding pour comité sur résolution) 14824.
Chemin de fer du lac Bouchette au lac Saint-Jean (sub.) 14758.
Chemin de fer lac Supérieur, lac Long et Albany (sub.) 14809.
Chemin de fer de Lime-Ridge au comté de Mégantic (sub.) 14612.
Chemin de fer de Mabou et du Golfe (sub.) 14622.
Chemin de fer maritime de Chignecton (observ. Logan) 4561.
Chemin de fer de Matane à Gaspé (sub.) 14787.
Chemin de fer de Medicine-Hat aux mines de houille (sub.) 14808.
Chemin de fer de Middleton à Victoria-Beach, (sub.) 14627.
Chemin de fer de Midland (sub.) 14792.
Chemin de fer de Midway à Vernon (sub.) 14799.
Chemin de fer des Mines du Klondike (mot. McIsaac afin que requête pour bill d'intérêt privé soit lue et reçue )2877.
Chemin de fer de Moncton à Winnipeg, article du Globe (int. Haggart) 6091.
Chemin de fer Montréal-Northern (sub.) 14790.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford (sub.) 14761.
Chemin de fer de Napanee à Deseronto, charte (int. Porter) 8320.
Chemin de fer de Népigon (sub.) 14694.
Chemin de fer " Nepigon Iron Range ", requête pour charte (mot. Dyment pour renvoi au comité des ordres permanents) 2477.
Chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen (sub.) 14634.
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (sub.) 14615.
Chemin de fer du pont de la rivière Hébert au village de Minudie (sub.) 14626.
Chemin de fer du pont de la rivière des Trois-Pistoles aux chutes McKnezie et Renouf (sub.) 14764.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, subventions en terres (mot. Roche pour doc.) 2417 (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. LaRivière pour doc.) 7517.
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (sub.) 14746.
Chemin de fer de Québec aux Sept-Iles (sub.) 14758.
Chemin de fer Québec Central (sub.) 14750.
Chemin de fer de Rive Sud, M. Geoffrion (observ. 207 ; Hon. M. Blair (rép.) 208 ; (mot. Tarte pour doc.) débat, 457.
Chemin de fer de la rivière des Indiens (sub.) 14811.
Chemin de fer de la rivière Sainte-Marie (sub.) 14800.
Chemin de fer de Roberval vers la baie James (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide (sub.) 14613.
Chemin de fer de Saint-Pierre à Louisbourg (sub.) 14792.
Chemin de fer de Saint-Guillaume à la rivière Yamaska (sub.) 14790.
Chemin de fer Shédiac et du Littoral (sub.) 14621.
Chemin de fer de Southport et Murray-Harbour (int. Lefurgey) 2672.
Chemin de fer de la station de Débert à la mine de houille de Débert (sub.) 14624.
Chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest (sub.) 14609-14610.
Chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (sub.) 14609 ; 14643 ; 14815.
Chemin de fer de Timagami (sub.) 14728.
Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (mot. Logan pour soumettre requête afin d'obtenir loi autorisant émission d'obligations) 4417.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 14609.
Chemin de fer Trans-Canada (mot. Tarte pour doc.) 689 (int. Wilmot) 2856 ; Hon. M. Blair (explication personnelle) 2893 ; vente au Grand-Tronc-Pacifique (int. Monk) 7794.
Chemin de fer Transcontinental ; discours de sir W. Mulock) (int. Haggart) 374 ; construction (int. Bennett, 2387 ; corespondance entre le Grand Tronc et le gouvernement (mot. Tarte pour doc.) 456 ; (int. Casgrain) 553 ; proposition au gouvernement (int. Monk) 896 ; 1054 ; 1059 ; politique du gouvernement (int. Monk) 5960 ; (int. Borden) 7017.

Chemin de fer Transcontinental national, projet de résolution (int. Monk) 7712 ; bill (n° 135) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Transcontinental national, (sir Wilfrid Laurier), (débat sur motion de sir Wilfrid Laurier pour 1ère lecture) : Sir Wilfrid Laurier, 7890 ; M. R. L. Borden, 7930 ; 7959 ; Hon. M. Haggart, 7950 ; M. Sproule, 7960 ; (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 8151 ; (motion de sir Wilfrid Laurier pour dépôt de documents) 8317 ; paroisses et montagnes traversées (int. Morin) 8353 ; impression du bill en français (int. Léonard) 8354 ; anciennes explorations (motion de l'honorable M. Haggart pour doc.) 8469; (motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) 8652, débat : l'honorable M. Blair, 8653 ; M. Charlton, 8714-8736 ; M. Monk, 8777 ; l'honorable M. Fielding, 8795 ; M. Barker, 8845 ; l'honorable M. Sifton, 8869-8892 ; l'honorable M. Haggart, 8931 ; M. Emmerson, 8956-8969 ; M. Sproule, 8996 ; M. Lemieux, 9028 ; M. Oliver, 9059 ; M. Lennox, 9062; M. Morrison, 9112 ; M. Hughes (Victoria) 9128 ; M. Russell, 9163-9176 ; M. R. L. Borden, 9218 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 9264 ; M. Northrup, 9299 ; l'honorable M. Costigan, 9324 ; M. Guthrie, 9342 ; M. Juttee, 9377 ; M. Kemp, 9411 ; M. Hughes (King) 9441 ; M. Bennett, 9457 ; M. MacPherson, 9476 ; M. Robinson, 9488 ; M. Logan, 9499 ; M. Osler, 9542 ; M. Heyd, 9567 ; M. Ganong, 9590 ; M. Marcil (Bonaventure) 9614 ; M. Wilson, 9630 ; M. Broder, 9657 ; M. Mackie, 9677 ; M. Lavell, 9696 ; M. R. F. Sutherland, 9711 ; M. Wright, 9720 ; M. Hackett, 9723 ; M. Talbat, 9736 ; M. Blain, 9758 ; l'honorable M. Fisher, 9776 ; M. Lefurgey, 9794 ; M. Roche (Halifax) 9817 ; M. Thomson (Grey-nord) 9838 ; l'honorable M. Ross (Victoria, N.-E.) 9847 ; M. Porter, 9862 ; sir Richard Cartwright, 9883 ; l'honorable M. Tarte, 9900 ; M. Bourassa, 9927 ; M. Clancy, 9946 ; M. German, 9970 ; M. Roche Marquette) 9989 ; sir William Mulock, 10013 ; M. Bell, 10048 ; M. Wade, 10083 ; M. Brock. 10133 ; M. Malouin, 10145 ; M. MacLaren (Perth-nord) 10162 ; M. Bureau, 10169 ; M. Lancaster, 10173 ; M. Ross (Ontario-sud) 10191 ; M. Henderson, 10206 ; M. Stephens, 10227 ; M. Wilmot, 10245 ; M. Girard, 10257 ; M. Ward, 10275 ; M. Davis, 10284 ; M. Richardson, 10305 ; M. Holmes, 10314 ; M. Clare, 10324 ; M. Archambault, 10335 ; M. Boyd, 10340 ; M. Johnston (Lambton) 10360 ; M. Vrooman, 10367 ; M. Murray, 10376 ; M. Pringle, 10383 ; M. Maclaren (Huntingdon) 10405 ; M. Cargill, 10412 ; M. Parmelee, 10422 ; M. Ball, 10430 ; M. Scott, 10437 ; M. Birkett, 10480 ; M. Béland, 10488 ; M. Stewart, 10500 ; M. Fowler, 10508 : l'honorable M. Paterson, 10540 ; M. Clarke, 10573 ; M. Angers, 10611 ; M. Gourley, 10616 ;

Divisions : sous-amendement de M. Boyd, 10360; rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407 ; rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M Casgrain, 10670 ; rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 1062 ;

De nouveau en comité sur motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution) M. Monk, 10675 ; sir Willfrid Laurier 10675 ; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, adopté et renvoyé au comité général, 10675.

Bill (n° 235) pourvoyant à la construction d'un chemin de fer Trancontinental national, motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 10676 ; 2e l. et comité, 10676 (débat) M. Monk, 10676 ; sir Wilfrid Laurier, 10677 ; M. McCreary, 10681 ; M. Northrup,-10684 et suiv. ; l'honorable M. Fielding, 10685 et suiv. ; l'honorable M. Tarte, 10685 et suiv. ; M. Hughes, (Victoria) 10686 et suiv. ; 10754 et suiv. ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10688 ; M. Sproule, 10691 ; M. Maclean, 10694 ; M. Cochrane, 10705; M. Charlton, 10710 ; M. Ingram, 10719 ; M. Meigs, 10738 ; M. Wright, 10749 et suiv. ; M. Taylor, 10752 et suiv. ; (int. Monk) 10804 ;

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité sur le bill (n° 235) : M. Kemp, 10805 ; sir Wilfrid Laurier, 10808 ; M. Brock, 10812 ; l'honorable M. Paterson, 10816 ; M. Murray, 10819 ; M. Clancy, 10822 ; 10887 ; M. Heyd, 10824 ; M. Taylor, 10830 ; M. Holmes (président) décision, 10833 et suiv. ; M. Monk, 10843 ; M. Lennox, 10851 ; M. Hughes (Victoria) 10854 ; M. Charlton, 10862 et suiv. ; M. Osler, 10867 ; M. Lefurgey, 10868 ; M. Bennett, 10875 ; M. Ingram, 10883 ; l'honorable M. Fielding, 10889 ; M. Richardson, 10894 ; M. Lancaster, 10896 ;

Délibérations du comité non sténographiées, division sur décision du président, M. Belcourt, 10902-10903 ;

De nouveau en comité, 10903 : M. Sproule, 10903 ; M. Hackett, 10905 ; M. Johnston (Cardwell ; 10909 ; M. Fraser, 10912 ; M. Lavell, 10917 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 10918 ; M. Northrup, 10926 ; M. Ingram, 10940 ; M. Henderson, 10954 ; M. Wilson, 10964 ; M. Broder, 10969 ; M. Blain, 10976 ;

De nouveau en comité : M. Barker, 11457 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11457 ; M. R. L. Borden, 11457 ; M. Northrup, 11458 ; l'honorable M. Fielding, 11458 ; l'honorable M. Sutherland, 11468 ; M. Fowler, 11483 ; sir Wilfrid Laurier, 11487; 11510; 11536; M. Clancy, 11498; M. Gourley, 11499 ; M. Bell, 11507 ; M. Davis, 11514 ; M. Osler, 11543 ; M. Kemp, 11544 ; M. Puttee, 11545 ; M. Monk, 11550 ; sir William Mulock, 11552 ; M. Taylor, 11557 ; l'honorable M. Fisher, 11560 ; M. Kendall, 11561 ; M. Ingram, 11561.

Dépôt de documents( renseignements) sir Wilfrid Laurier, 11565.

De nouveau en comité, 11565 ; sir Wilfrid Laurier, 11565 ; 11579 ; 11634 ; 11637 ; M. Monk, 11565 ; l'honorable M. Fielding, 11566 ; M. Maclean, 11566 ; M. Sproule, 11571 ; 11653 ; M. R. L. Borden, 11572 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 11581 ; M. Osler, 11583 ; M. Taylor, 11612 ; M. Oliver, 11614 ; M. Northrup, 11615 ; sir Richard Cartwright, 11622 ; M. Kemp, 11622 ; l'honorable M. Paterson, 11624 ; M. Bell, 11641-45 ; M. Bennett, 11635 ; M. Barker, 11641 ; M. Gourley, 11648 ; l'honorable M. Sutherland, 11652 ; M. Lennox, 11657 ; M. Hughes (Victoria) 11661:

De nouveau en comité, 12090 ; 12215 ; M. R. L. Borden, 12090 ; 12215 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12090 ; 12219 ; M. Macdonald (Huron) 12091 ; 12229 ; M. Barker, 12092 ; 12228 ; l'honorable M. Fielding, 12096 et suiv. ; M. Lennox, 12096 ; 12259 ; M. Northrup, 12113 et suiv.; M. Gourley, 12117, 12233 ; M. Bennett, 12129 ; M. Clancy, 12131 ; 12230 ; M. Fowler, 12134 ; 12298 ; M. Charlton, 12137 et suiv. ; H. Hughes (Victoria) 12143 et suiv. ; M. Brock, 12158 ; 12265 ; M. Henderson, 12190 et suiv. ; M. Bell, 12192 ; 12248 ; M. Oliver, 12200 ; M. Talbot, 12205 ; sir Wilfrid Laurier, 12225 ; 12268 ; M. Osler, 12228 ; M. Kemp, 12229 ; M. Sproule, 12231 ; M. Taylor, 12237 ; M. Holmes, 12242 ; M. Davis, 12244 ; l'honorable M. Paterson, 12278 ; M. Logan, 12296 ; M. MacPherson, 12299 ; M. Kendall, 12305 ; M. Morin, 12306 ; M. Kaulbach, 12316.

Chemin de fer Transcontinental—*Suite.*

De nouveau en comité, 12328; 12399; 12475 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 12328; 12479; M. R. L. Borden, 12329; 12493; M. Bennett, 12329 et suiv.; l'honorable M. Fielding, 12330 et suiv. ; M. Clancy, 12330 ; M. Clarke, 12330 ; M. Rosamond, 12340 ; M. Boyd, 12346 ; 12522 ; Hon. M. Haggart, 12347 ; 12450 ; M. Blain, 12352 ; 12532 ; M. Kemp, 12354 ; 12433 ; 12527 ; M. Brock, 12358 ; M. Johnston (Cardwell) 12362 ; 12506 ; M. Sproule, 12364 ; 12493 ; M. Logan, 12368 ; M. Casgrain, 12375 et suiv. ; M. Charlton, 12382 ; 12486 ; M. Brock, 12392 ; M. Oliver, 12398 ; M. Gourley, 12399 et suiv. ; M. Osler, 12414 ; 12538 ; Hon. M. Paterson, 12423 et suiv. ; M. Clancy, 12431 ; M. Campbell, 12438 ; M. Lavell, 12439 et suiv. ; M. Barker, 12439 ; 12517 ; M. Northrup, 12450 ; 12515 ; M. MacPherson, 12458 ; M. Thompson (Haldimand) 12459 ; M. Maclean, 12475 ; M. Macdonald, 12485 ; M. Robinson (Elgin) 12487 ; sir Wilfrid Laurier, 12487 ; 12537 ; M. Ingram, 124494 ; M. Heyd, 12497 ; M. Taylor, 12506 ; M. Kaulbach, 12508 ; M. Reid (Grenville) 12516 ; M. Roche (Marquette) 12520 ; M. Davis, 12522 ; M. Scott, 12529.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (débat) sir Wilfrid Laurier, 12866, 12899, 12976, 12987, 12999, 13014, 13015, 13017 ; M. R. L. Borden, 12866 ; 13015 ; M. Sproule, 12913, 13031 ; l'hon. M. Haggart, 12933 ; amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; M. Osler, 12948 ; M. Fielding, 12951 ; M. Broder, 12953 ; M. Taylor, 12954, 13006 ; M. Reid (Grenville) 12956; 12999, 13018; M. Johnston (Cap-Breton) 12957 ; M. Richardson, 12958 : amend. Osler, 12950 ; rejeté par 78 contre 39, 12959 ; M. Alcorn, 12960 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12962 ; M. Roche (Marquette) 12963, 12990 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; M. Fowler, 12966, 13000 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968 ; M. Northrup, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970 ; M. Lancaster, 12976 ; amendement Lancaster, 12978, rejeté, 12979 ; M. Blain, 12980 ; amendement Blain, 12981, rejeté, 13006 ; amendement Taylor, re-13007, rejeté sur même division 13024 ; M. Kemp, 12986 ; M. Emmerson, 12987 ; M. Hale, 12990 ; M. Talbot, 12993 et suiv.; M. Hackett, 12997 ; l'hon. M. Paterson, 13011 ; M. Bennett, 13018, 13024 ; M. Barker, 13025 ; amendement Barker, 13025, rejeté sur même division, 13025; M. Henderson, 13028 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; M. Bell, 13029 ; amendement Bell, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Morin, 13031 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; M. Brodeur (Orateur) 13031 ; 3e l., et adoption sur même division, 13034 ; pétitions à l'encontre du bill, responsabilité des députés quant aux signatures, règle 84 (int. Talbot) 12971 ; mot. Talbot pour renvoi au comité des privilèges et élections (débat) 13538-39 et suiv.; observ. Marcil (Bagot) 13203; construction, adjudication des entreprises (int. Grant) 13292 ; plan de M. R. L. Borden, pétitions à l'appui (int. Davis) 13293 ; pétitions contre le bill, irrégularités (int. Borden par rapport à mot. Talbot) 13843, 13956 ; études topographiques et autres dépenses (sub.) 14949 ; arpentages (int. Borden) 15067 ; pétitions (observ. Taylor) 15147 et suiv.

Chemin de fer de la Tuque à la rivière Jeannotte (sub.) 14790.

Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière (sub.)14794.

Chemin de fer de la Vallée du lac Saint-Jean (sub.) 14619.

Chemin de fer de la Vallée de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Loup (sub.) 14640.

Chemin de fer de la Vallée du sud-est (mot. Johnston, Cap-Breton, pour doc.) 456 ; (mot. Tarte pour doc.) 459.

Chemin de fer de Waltham-Station à Ferguson-Point (sub.) 14749.

Chemin de fer de Wellington à Union-Bay (sub.) 14795.

Chemin de fer de Winnipeg-Beach à la rivière Islandic (sub.) 14635.

Chemin de fer de Wolfeville au Bassin des Mines (sub.) 14634.

Chemin de fer de Woodstock à la frontière internationale (sub.) 14618.

Chemin de fer d'Yamaska à Lotbinière (sub.) 14614.

Chemin de fer de York et Carleton (sub.) 14792.

Chenal entre Kingston et Brockville, côté canadien, sub. (int. Reid) 6118.

Chenal du Nord, travaux de creusement et construction d'une digue (sub.) 8037 ; pour compléter, 14433.

Chéticamp, quai (sub.) 13448.

Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 1107.

Chevrier, famille, et service civil (int. Fowler) 12751, 12972.

Chezzetcook-ouest, brise-lames (sub.) 13487.

Chigogin, jetée (sub.) 13448.

Church-Point, brise-lames, réparations (sub.) 1108.

Cigarettes, prohibition (mot. Bickerdike) débat: M. Bickerdike, 841 ; M. Holmes, 845 ; M. Barker, 851 ; M. Lennox, 852 ; M. Roddick, 853 ; M. Logan, 855 ; M. Taylor, 858 ; M. L. P. Demers, 859 ; M. Heyd, 860 ; M. Broder, 860 ; M. Kaulbach, 861 ; M. Stephens, 863 ; Hon. M. Ross, 863 ; Hon. M. Tarte, 864 ; M. Sproule, 865 ; M. Macdonald, orateur-suppléant, 865 ; M. Brock, 866 ; sir Wilfrid Laurier, 866.

Cinq-Isles, quai (sub.) 13449.

Clémence, exercice de la prérogative de (int. Casgrain) 98.

Clément, M. Jules d'E., promotion (sub.) 13949.

Clinton, bureau de poste (sub.) 530.

Cobourg, quai, réparations (sub.) 6108 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 13385.

Cocagne, quai, indemnité au capitaine Arsenault (sub.) 13501.

Colborne, dépôt d'armes (sub.) 13352.

" Coldstream Guards ", régiment, musique à l'exposition de Toronto (int. Hughes) 9945.

Cole, lieut.-colonel, pour lui rembourser ses frais, cause Cooke contre Cole (sub.) 7164.

Collingwood, port, améliorations (sub.) 13510.

Colombie Anglaise : statuts, refus de sanction par gouvt fédéral (mot. Borden pour doc.) 723, 2086, 2769 ; troubles ouvriers (observ Smith) 970 ; rapport concernant pêcheries (int. Earle) 1235, 6566 ; grèves (int. Puttee) 1653 ; lignes télégraphiques (sub.) 3097 ; commission d'enquête au sujet de différends dans les centres industriels, frais (sub.) 7199 ; rapport (int. Earle) 8352 ; pêche au saumon, commission (mot. Préfontaine pour rapport) 7325 ; bureau d'essai (sub.) 14253 ; commerce de bois (observ. Borden) 15067 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13583 ; nouveau remorqueur (sub.) 13591 ; lignes télégraphiques, frais d'exploitation (sub.) 13644.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 5 ; (rapp.) 199 ; (mot. Laurier pour adoption du rapp.) 205 ; (mot. Laurier pour ajouter à liste le nom de M. Wallace) 5872 ; mot. Hyman pour autorisation à siéger pendant séances de la Chambre, 8652.

Commerce avec le Japon (int. Clarke) 8868.
Commerce, commissaire du, à Londres (int. Kemp) 3621 ; coalitions, frais d'enquêtes (sub.) 14958.
Commerce, ministère (sub.) appointements et dépenses casuelles, 7801.
Commerce privilégié, cablogramme publié par le "Star", de Montréal (int. Lemieux) 14224.
Commission du capital et du travail, 1886; membres (int. Kendall) 8318.
Commission des chemins de fer (loi de 1900), membres, secrétaire et autres employés, appointements (mot. Fitzpatrick, pour comité sur projet de résolution) 8321 ; en comité, 8355 ; renvoi au comité général sur bill (n° 21) 8360 ; frais et appointements (sub.) 14447.
Commission d'enquête sur détournement de fonds par Martineau, frais (sub.) 7207.
Commission des études relatives à la ligne-frontière internationale, traitement d'un géologue y attaché, du 1er juillet 1903 au 30 juin 1904 (sub.) 7037.
Commission géologique (sub.) 7027 ; rapport et compilation des études, plans, cartes, et utilisation de carnets d'arpenteur, appointements (sub.) 7038 ; appointements (sub.) 12845.
Commission internationale, dépêche de Boston, le "World)), de Toronto (int. Sproule) 14342.
Compagnie d'amélioration de l'Ottawa Supérieur (sub.) 3077.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen( mot. Galliher pour lecture et adoption de requête demandant acte confirmant charte) 5700.
Compagnie du pont de Westminster, bill d'intérêt privé (mot. Morrison afin que pétition pour charte soit lue et reçue) 10756.
Comptes publics, comité (mot. Fraser) 374.
Conciliation, conseils de (int. Bell) 3759, 4150.
Confédération, fête, ajournement (mot. Laurier) 5780.
Conférence intercoloniale (mot. Monk pour doc.) 874 ; (int. Borden) 900 ; (mot. Borden pour doc.) 3763 ; débats, publication (int. Borden) 8159, 9722 ; (int. Sproule) 8468 ; (mot. Laurier pour dépôt de documents) 9846.
Conférences agricoles (int. Lemieux) 8867.
Connor, M., métallurgiste, appointements (sub.) 14063.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 210.
Consul d'Allemagne, correspondance (int. Borden) 12472.
Corderie de l'Etat, pénitencier de Kingston, circulaire, vente de ficelle d'engerbage (int. Léonard) 4334, 4336.
Corry et Laverdure, intérêt (sub.) 14954.
Couillard, M. Alfred, second du steamer "Druid", blessé, gratification (sub.) 13829.
Cour d'Amirauté, Québec, appointements du régistraire (sub.) 3531.
Cour de l'Echiquier (sub.) : commis de seconde classe cadette, 3528 ; M. Duncan Clarke, app., 3528 ; dépenses casuelles, frais de déplacement, impression, reliure, etc., 3529 ; régistraire, supplément, 3530 ; M. Charles Morse, 3530 ; loyer, 3531 ; avance du gouvernement fédéral (sub.) 12844.
Couronnement, contingent, somme additionnelle (sub.) 7164.
Cour Suprême (sub.) : arrêtiste, 3524 ; achat de livres, 3524, 3528 ; dépenses casuelles, appointements, etc., 3527 ; impression, reliure et dist. des déc., 3527 ; régistraire, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résol.) 13955 ; en comité, 14118 ; jugements, publication (sub.) 14551.
Cour Suprême du Manitoba, jugements ou opinions concernant exemption de taxes, terres du Pacifique (mot. Borden pour doc.) 939.
Cour Territoriale, Yukon (sub.) : Shérff et greffier, app., 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534-3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Couvertures, étoffe, chaussures, etc., achat (int. Blain) 10366 ; 10674 ; 10981 ; 11221.
Cove-Head Harbour, entrée du chenal, amélioration (sub.) 118 ; 13492.
Cow-Bay (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1108 ; 13447.
Craig, M. George, sténographe, voyage de Dawson à Ottawa et retour (sub.) 3532.
Creek False, C.A., location (int. Wilson) 2856 ; 3022 ; (mot. Earle pour doc.) 2417 ; 3239 ; 5702 ; (int. Earle) 7793.
Criminels allemands libérés, au Canada (int. Charlton) 3332.
Cross-Point, débarcadère isolé (sub.) 1566.
Cumberland, quai (sub.) 13510.
Cummings, M. James, paiement (int. Blain) 9723.
Cunningham, M. F. H., appointements (sub.) 13947.
Cutler, Gore's Bay et Kagawong, transport des malles entre (int. Bennett) 2388.
Cutler, Spanish-Mills, Little Current et Wekimagong, transport des malles entre (int. Bennett) 2387.

DALHOUSIE, améliorations au port (sub.) 13504.
Daly, M. Michael, maître du port, Bathurst, destitution (int. Fowler) 3022 ; (int. Wilmot) 3761.
Débats : comité (mot. Laurier) 5 ; 1er rapp., quorum (M. Champagne) 671 ; mot. pour adop. (M. Champagne) 834 ; 2e rapp., paiement à M. S. A. Mackay, (M. Champagne) 964 ; (mot. pour adop.) discussion : M. Champagne, 1144 ; M. Bourassa, 1144 et suiv. ; 3e rapp., gratification à la veuve de M. N. H. Beaulieu (M. Madore) 1513 ; 4e rapp. (M. Champagne) nomination de M. Léon Gérin, paiement à M. Sylva Clapin, 1736 ; 3e rapp. (M. Champagne) (mot. pour adop., 1828 ; 4e rapp. (M. Champagne) mot. pour adop., 2005 ; bureau des traducteurs (int. Clarke) 2391 ; (int. Blain) 3935 ; publication des Débats (sub.) 5446 ; 5e rapp. (M. Champagne) secrétaires des sténographes, appointements, 7890 ; M. Champagne, mot. pour adop. du 6e rapp., 8158 ; 9611 ; M. Champagne, 8e rapp., nomination de M. Robert C. Dunbar comme sténographe officiel, 12469 ; M. Champagne, 7e et 8e rapports (mot. pour adop.) 14342.
Défense navale, article du "Globe" (int. Clarke) 968.
Denny, colonel, nomination (M. Hughes, Victoria) explication personnelle, 15152.
Denrées, inspection (sub.) 7995.
Dépêches télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, service (mot. Fielding) pour comité sur projet de résolution) 8354 ; en comité, 8470.
Dépenses imprévues (sub.) 7165 ; 12841 ; 13172 ; dans le rapport de l'auditeur général (sub.) 7208.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1404 ; 13510.
Députés, nouveaux, 3 ; 6 ; 373 ; 1702 ; présentés, 3 ; 287 ; 454 ; 1702, nommés à des positions importantes (mot. Roche pour doc.) 9847.
Deschambault, quai (sub.) 13733.
Deseronto, édifice public (sub.) 6038 ; 13379.

Desjardins (Pontiac) quai (sub.) 13733.
Desjardins, M. Camille, nomination (int. Bureau) 3664.
Détenus, libération conditionnelle (int. Casgrain) 97 ; (motion Casgrain pour documents) 580.
Dette publique, conversion, frais (sub.) 14546 ; intérêt (int. Bureau) 14969.
Dickson, M. J. W. T., allocation provisoire (sub.) 14283.
Dictionnaire anglais-micmac, préparation et impression (sub.) 12845.
Digby, quai, réparations (sub. 1113 ; port, améliorations (int. Fowler) 2171 ; édifices pubblics, améliorations (sub.) 13299.
Dipper Harbour, brise-lames (sub.) 13504.
Discours du Trône, 3 ; 15163.
Distribution postale à la campagne : gratuite, (int. Robinson) 289 ; à domicile, (int. Hackett) 14091.

DIVISIONS :

Amendement de M. Brock demandant que le crédit de $50,000 destiné à la construction d'une succursale de l'hôtel des monnaies à Ottawa soit biffé; rejeté par 47 contre 6, 371.
Bill (n° 6) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion de l'hon. M. Blair pour renvoi devant le comité des chemins de fer, adoptée par 99 contre 53, 578.
Foin et avoine vendus pour le compte du gouvernement impérial, motion de M. F. Monk pour renseignements sur noms des vendeurs et prix payés, rejetée par 66 contre 35, 707.
Home Rule en Irlande, motion de l'honorable John Costigan pour adresse à Sa Majesté, adoptée par 102 contre 41, 833.
Cigarettes, motion de M. Bickerdike demandant la prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente, adoptée par 103 contre 48, 868.
Bill (n° 66) à l'effet de régler de nouveau la représentation du peuple dans la Chambre des communes ; amendement de M. Sproule à la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., rejeté par 72 contre 36, 1333.
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion de l'honorable M. Fielding, budget : " Que cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries, qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens ;
Et que la politique fiscale du gouvernement devrait pourvoir à un remaniement complet et judicieux du tarif au cours de la présente session," rejeté par 107 contre 54, 2310.
Yukon—Concessions Treadgold, amendement de M. Casgrain, 2926, rejeté par 95 contre 52, 3017-3018. Autre amendement de M. Casgrain, 4657, rejeté par 87 contre 40, 4705-4706.
Employés publics, ingérence dans les élections, amendement de M. Roche (Marquette) 3260, rejeté par 71 contre 22, 3317-18-19.
Motion de M. Monk pour 2e lecture du bill (n° 53) relatif à la faillite, 3360, rejetée par 74 contre 42, 3368.
Fer et acier, industrie, amendement de M. R. L. Borden, 4433 ; rejeté par 91 contre 47, 4501.
Jardins potagers, droits sur produits, amendement de M. Léonard, 4936, rejeté par 100 contre 51, 4968-4969.

DIVISIONS—*Suite.*

Politique fiscale du gouvernement, amendement de l'hon. M. Tarte, 5051, rejeté par 102 contre 50, 5126-5127.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc-Pacifique, motion de M. Pringle pour renvoi au comité des chemins de fer et insertion de l'article 40, 5042, rejetée par 102 contre 55, 5044-5045.
Achat de bestiaux aux Etats-Unis par le gouvernement impérial, amendement de M. Pope, 5655, rejeté par 78 contre 48, 5676-77-78.
Bill (n° 59) concernant le chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, motion de M. Monk pour renvoi du bill au comité des chemins de fer, 6737, rejetée par 87 contre 51, 6752.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Brockville et du Sault Sainte-Marie, motion de M. Galliher pour troisième lecture, 7692, adoptée par 64 contre 35, 7692-7693.
Bill (n° 189) constituant en corporation la Compagnie canadienne de téléphone et de télégraphe, amendement de M. Clarke, 7704, rejeté par 57 contre 9, 7711.
Beauharnois, représentation, indépendance du parlement, enquête Loy, rapport, amendement de M. Monk à motion de M. Wade pour adoption du 2e rapport, rejeté par 105 contre 40, 8316.
Bill (n° 21) à l'effet de modifier et de refondre la loi des chemins de fer, amendement de M. Maclean, 8589, rejeté par 45 contre 34, 8603.
Rapides des Galops, creusage et élargissement, projet de résolution n° 29, présenté par l'honorable M. Fielding, et adopté par 36 contre 14, 8649.
Chemin de fer transcontinental national, sous-amendement de M. Boyd, 10360, à motion de sir Wilfrid Laurier pour comité sur projet de résolution, 8652, rejeté par 119 contre 68, 10667 ; amendement de M. Puttee, 9407, rejeté par 135 contre 50, 10669 ; amendement de M. Casgrain, 10670, rejeté par 117 contre 70, 10671 ; motion principale, 8652, adoptée par 117 contre 71, 10672 ; bill (n° 235) en comité, délibérations non sténographiées, décision du président, M. Belcourt, 10902, confirmée par 52 contre 30, amendement Borden, 12897, rejeté par 75 contre 37, 12947 ; amendement de M. Osler, 12950, rejeté par 78 contre 39, 12959 ; amendement Alcorn, 12961, rejeté par 75 contre 35, 12959 ; amendement Roche (Marquette) 12965, rejeté par 74 contre 34, 12965 ; amendement Fowler, 12967, rejeté sur même division, 12968; amendement Northrup, 12968, rejeté sur même division, 12970; amendement Lancaster, 12978 ; rejeté, 12979; amendement Blain, 12981, rejeté sur même division, 13006 ; amendement Taylor, 13007, reqjeté sur même divisi., 13024; amendement Barker, 13025, rejeté sur la même division, 13025 ; amendement Morinm même division, 13025 ; amendement Henderson, 13029, rejeté sur même division, 13029 ; amendement Bell, 13021, rejeté sur même division, 13021 ; amendement Morin, 13031, rejeté sur même division, 13031 ; 3e l. et adoption sur même division, 13034.
Représentation dans la Chambre des communes, remaniement, bill (n° 66) amendement de l'honorable M. Haggart, 12669 , rejeté par 65 contre 28, 12685 ; amendement de M. Hackett, 12686 ; retiré, 12707 ; amendement de M. Taylor, 12734 ; rejeté sur la même division, 12734 ; amendement de M.

DIVISIONS—*Suite.*
R. L. Borden, 12735 ; rejeté sur la même division, 12739 ; amendement de M. Clancy, 12739 ; rejeté, 12740 ; amendement de M. Lennox, 12741 ; rejeté, 12744 ; amendement de M. Rosamond, 12744, rejeté, 12745.
Commission des transports, dépenses (sub.) 13638 ; amendement de M. Reid (Grenville) 13640 ; rejeté par 40 contre 22, 13643.
Recensement, coût, amendement de M. Blain, 13984 ; rejeté par 69 contre 35, 14042.
Territoires du Nord-Ouest, autonomie, amendement de M. R. L. Borden, 14170 ; rejeté par 63 contre 29, 14220.
Ligne transatlantique rapide, amendement de M. R. L. Borden, 14463 ; rejeté par 58 contre 20, 14510.
Situation financière, revue, amendement de M. Bell, 14917 ; rejeté par 68 contre 30, 14944.
Divorce, cour de (mot. Charlton) débat : M. Charlton, 581 ; M. Robison (Elgin-ouest) 586 ; sir Wilfrid Laurier, 587 ; Hon. W. Ross, 588 ; 602 ; Hon. D. Tisdale, 590 ; M. Lennox, 593 ; M. Bell. 597 ; Hon. M. Fielding, 601.
Dixon, M. le capitaine, emploi (int. Hughes) 8150.
Documents publics, distribution (observ. Monk) 1424.
Dominion, cartes du (sub.) 7011.
Donald's Head, brise-lames, réparations (sub.) 13448.
Dorchester, pénitencier, fourniture du combustible (int. Ingram) 10365.
Douanes, bureau international des, dépenses payables par le Canada (sub.) 7993.
Douanes, ministère (sub.) : appointements, 325 ; dépenses casuelles, 336 ; amendement à la loi (mot. Paterson pour comité sur résol.) 3026 ; en comité sur résol. (débat : M. Paterson, 3152 ; M. Maclean, 3152 ; M. Kemp, 3153 ; M. Blain, 3160 ; M. Lavell, 3161 ; M. Wright, 3161 ; M. Scott, 3165 ; M. R. L. Borden, 3166 ; le ministre des Finances, 3173 ; l'Orateur-suppléant (déc.) 3173 et suiv. ; M. Haggart, 3178 ; M. Brock, 3179 ; M. Robinson, 3193 ; M. Clarke, 3196 ; M. Clancy, 3201 ; M. Tarte, 3207 ; M. Monk, 3208 ; Hon. M. Ross, 3213 ; M. Henderson, 3210 ; M. Lancaster, 3223 ; M. Ingram, 3225 ; appointements et dépenses éventuelles dans les ports du Canada, 3917 ; 4036 ; journaux, livres, timbres, etc., 4106 ; dépenses, au Yukon, 4113 ; employés (int. Monk) 5501 ; employés, appointements (int. Clancy) 8351; (sub.) 14268 ; droits, revenu (int. Clarke) 14223.
Doucet, débarcadère, dragage (sub.) 6106.
Douglastown, pile( sub.) 13733.
Doukhobortses : Inscription de homesteads (int. Wilson) 554; pèlerinage (int. Wilson) 554; (int. Blain) 1059 ; prêt aux (int. Wilson) 5778.
Dragage : nouveau matériel, Ontario et Québec (sub.) 2764 ; Manitoba (snag-boat (sub.) 2766 ; nouveau matériel en général (sub.) 2767 ; Ontario et Québec (sub.) 2768.
Dragueurs : coût (int. Blain) 1924 ; réparations (sub.) 2701 ; au Manitoba (sub.) 2757 ; capacité (int. Thomson) 5500 ; le dragueur " International " (int. Fowler) 12471.
Dragueur " Manitoba ", nouveau remorqueur (sub.) 13583.
Dragueur " sir Wilfrid Laurier " (int. Thomson, Grey) 5778.
Drake, M. E. F., appointements (sub.) 14044.
Droits, réduits (int. Clarke) 838.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 1113 ; 13448.
Duhamel, M. J. B., appointements (sub.) 14046.
Duncan's Cove, abords du quai (sub.) 13448.
EAST-BAY, quai, réparations (sub.) 13449.
Ecole de marine au Canada, vaisseau-école, organisation (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Economy, quai. prolongement (sub.) 1117.
Edmonton, prison (sub.) 13397 ; pont sur la Saskatchewan (sub.) 13596.
Edifice, rue Slater, rue Queen, Ottawa, location (int. Taylor) 5960.
Edifices du parlement, terrains avoisinants, entretien, négligence (observ. Taylor) 2174 ; (observ. Sproule) 2479 ; 2501 ; logement supplémentaire (sub.) 13269.
Edifices publics fédéraux (sub.) 429 ; dans les provinces maritimes (sub.) 429 ; dans Ontario (sub.) 651 ; dans les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 983 ; ingénieurs, chauffeurs, gardiens (sub.) 1044; loyers, chauffage, etc. (sub.) 1093 ; eau (sub.) 1096 ; force électrique et autres, pour ascenseurs, oblitérateurs, etc. (sub.) 1096.
Edifices publics en général (sub.) 986 ; dépôts d'armes (sub.) 990 ; loyer (sub.) 1015, 13402 ; ameublement (sub.) 1033 ; éclairage (sub.) 1095 ; combustible, contrat pour fourniture (int. Clarke) 5501 ; employés permanents et autres, pour services spéciaux (sub.) 13190.
Engrais, falsification, analyse (sub.) 5574.
Entreprise, directeur de la poste, destitution (int. Avery) 14296.
Election, pétitions d', jugements de la cour Suprême, 1, 92.
Elections contestées, 2 ; bill modifiant loi des (int. Casgrain) 496.
Elections fédérales (mot. Fielding pour renvoi du bill n° 3 devant le comité et pour nomination d'un comité chargé d'étudier la loi des élections fédérales et de faire rapport à la Chambre) 3107.
Elévateurs, hausse des droits (observ. Douglass) 11329.
Emerson, embranchement, service des malles (int. LaRivière) 5503.
Empire, défense de l', discours de lord Rosebery (int. Sproule) 418.
Emplois publics, députés ou sénateurs nommés à des (int. Roche, Marquette) 3763 ; mot., idem, pour doc., 3942, 9847.
Employés publics, ingérence dans les élections (observ. et amend. Roche, Marquette) débat : M. Roche, 3251 ; M. McCreary, 3261 ; M. Lancaster, 3268 ; M. Scott, 3274 ; M. l'Orateur-suppléant, 3278 et suiv. (décision) ; M. Blain, 3279 ; M. Boyd, 3283 ; le dir. gén. des Postes, 3287 ; M. Davis, 3290 ; M. Puttee, 3293 ; M. Ingram, 3295 ; M. R. L. Borden, 3303 ; M. Roche (Halifax) 3308 ; sir Wilfrid Laurier, 3310 ; M. Pope, 3313.
Employés surnuméraires : appoint. (sub.) 2850; nommés permanents (sub.) 14282 ; nommés employés de 4e classe (sub.) 14289.
Ernestown-Station, directeur de la poste (int. Wilson) 1062.
Esquimalt, bassin de radoub, constables spéciaux (sub.) 6118 ; station navale, départ du commandant (int.) 11223.
Etats-majors, solde et allocations (sub.) 13655.
Etudes et inspections (sub.) 2816.
Ewart, M., architecte en chef des Travaux publics, appointements (sub.) 13779.
Exécutions capitales, ch. 181, S.R.C. (sub.) 3524.
Exercices annuels, tir (sub.) 3732.
Explication de nature personnelle : M. Robinson (Elgin-ouest) article du Citizen d'Ottawa, 2085 ; M. Talbot, entrefilet du Citizen, d'Ottawa, 3237 ; l'hon. M. Fisher, entrefilet du Citizen, 5497; M.. Schell, commande de W. D. Scott à la maison McPherson et Schell, 5603 ; M. Ingram, comté d'Elgin, remaniement, 6755 ;

Explication de nature personnelle—*Suite.*

sir Wilfrid Laurier, article de la Patrie, 7015; M. Bourassa, discours sur agiotage, racontars de journaux, 7422 ; M. Osler, paroles de M. Scott, député, et articles du Star et du Globe, de Toronto, 10763 ; M. Lennox, article de l'Evening Journal, d'Ottawa, 11818 ; l'hon. M. Mulock, intérêts dans la Compagnie de Newmarket (rép. aux insinuations de M. Bennett) 13528 ; M. Talbot, pétitions contre le Transcontinental national, 13538 ; M. Roche (Halifax) pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, 13649 ; M. Scott, brochure politique, 14885 ; M. Schell, nomination de M. Stewart comme surintendant du canal de Williamsburg, 14901.

Exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, renouvellement et amélioration des échantillons (sub.) 4593.

Exposition du Japon (observ. Fisher) 4786.

Exposition de Saint-Louis (int. Lemieux) 3107 ; (sub.) 4759 ; envoi de bestiaux (int. Boyd) 5007.

FAILLITES, bill (int. Lennox) 839.

Farquharson, M. Donald, député, décès ; éloges par sir Wilfrid Laurier, 5701 et M. R. L. Borden, 5702.

Félicitations au premier ministre, par M. Sproule, 11948.

Fer et acier, industrie (avis de mot. Borden) 4002 (mot. et observ. Borden en amend.) débat : M. R. L. Borden, 4420 ; Hon. M. Fielding, 4433 ; M. Bell, 4435 ; M. Kendall, 4443 ; M. Osler, 4447 ; sir Wilfrid Laurier, 4452 ; M. James Clancy, 4454 ; M. Pringle, 4464 ; Hon. J. I. Tarte, 4476 ; M. Bourassa, 4484 ; M. Oliver, 4491 ; M. Heyd, 4494 ; M. Pope, 4497 ; primes à la fabrication (int. Wilson) 6646 ; (en comité sur résol.) 6842 ; (sub.) 7995; dépenses par suite du retard de paiement des primes (sub.) 8029 ; primes (en comité sur projet de résol.) 8160 ; (projet de résol. lu et adopté) 8225 ; primes (int. Henderson) 11818.

Ferme expérimentale centrale, beurre (int. Monk) 1925.

Fermes expérimentales (sub.) 998 ; 4707 ; beurre (int. Monk) 1651 ; Melle Hagar (int. Talbot) 5499.

Fête du roi dans le comté d'Elgin (observ. Robinson) 3239.

Ficelle d'engerbage : prix (int. Blain) 206 ; 455 ; (int. McCreary) 1653 ; quantité et prix (int. Heyd) 2390 ; ventes (int. Blain) 3934 ; inspecteur (int. Wilson et Taylor) 5131 ; (int. Wilson) 5779 ; primes à la fabrication (mot. Fielding) (pour comité sur résol.) 6647 ; en comité, 7521 ; (int. Clarke) 7793 ; 7794 ; inspection (sub.) 7995 ; 8005 ; rapport de l'inspecteur (mot. Douglas) 14074 ; 14332 ; inspection (int. Alcorn) 14989.

Finances, ministère, et trésorerie, bureau, appointements (sub.) 227 ; dépenses casuelles (sub.) 229 ; frais d'administration (sub.) 12837.

Fisher, M. Charles A. (int. Monk) 1649.

Fitzgerald, M. W. W., homestead et préemption (mot. Sproule pour doc.) 293.

Flesherton, dépôt d'armes (sub.) 13352.

Foin et avoine achetés pour le gouvernement impérial (mot. Borden pour doc.) 1085.

Forêts, protection, plantation d'arbres (sub.) 14060.

Forrest, M. A. E., remboursement (sub.) 5591.

Fort-Lawrence, jetée débarcadère (sub.) 1117; 13450.

Fort-William, édifice public (sub.) 651 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.

France, ligne de steamers, négociations au sujet du tarif, dépêche (int. Borden 5128.

Franchise, articles admis en (int. Clarke) 838.

Frank, désastre (int. Scott) 2170 ; (observ. Oliver) 2176 ; (int. Oliver) 2314.

Fraser, MM. B. H. et J. F., appointements (sub.) 13947.

Fraser, M. G. L. B. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.

Frédéricton, N.-B., édifices militaires, nouvelles écuries (sub.) 13307 ; quartiers du sergent-major (sub.) 13307.

Freeport, jetée de débarquement (sub.) 13451.

Fret, classement (int. Kemp) 3417 ; 3664.

Friar's-Head, N.-E., havre des bateaux (sub.) 1118.

Fromage, pesage (int. Monk) 5601.

Frudes-Point, quai (sub.) 13449.

Fruits, envoi en compartiments frigorifiques (int. Smith, Wentworth) 3344 ; mot. Smith, (Wentworth) pour doc., 3941-42.

Fumigation, stations de (sub.) 4592 ; 13782.

Fusil Ross, examen (int. Morin) 2856.

GABARUS, brise-lames, prolongement (sub.) 13451.

Gagetown, Upper et Lower, service postal entre (int. Wilmot) 1727.

Galerie nationale des beaux-arts (sub.) 2821 ; 12973.

Garde-bestiaux, commission (int. Lennox) 686, 897, 1062 ; (int. Borden) 1235 ; (mot. Lennox pour doc.) 3518 ; rapport (int. Pringle) 14990; rapport, dépôt, M. Fielding, 15061.

Gaspareaux, havre pour pêcheurs dans l'étang Graham (sub.) 1189.

Gaynor et Greene, extradition (mot. Casgrain pour doc.) 111.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 227 ; nominations d'officiers (int. Hughes) 3024 ; tentes (int. Taylor) 3940 ; services au Yukon (sub.) 5174 ; exercice annuel, habillements, munitions (sub.) 5176 ; effectif, solde (sub.) 5443 ; blessures, indemnités (sub.) 5445 ; acte des pensions, de 1899, motion Scott pour bill afin de modifier, 14574, retirée, 14575.

Général en chef, rapport (int. Hughes) 686.

Géologie, congrès international au Canada en 1906 (int. Carscallen) 8352.

Georgeville, quai, prolongement (sub.) 13467.

Gimli, lac Winnipeg, quai (sub.) 1501.

Glissoirs et estacades, Saint-Maurice (sub.) 2771 ; en général (sub.) 2785.

Gloucester, N.-B., variolés (int. Fowler) 14992.

Godbout, chaussées (sub.) 2807.

Goderich, port (sub.) 1410 ; brise-lames (sub.) 13511.

Goélette "Euxine", sabordement (mot. McLennan pour doc.) 716.

Goélette "Markland", saisie (observ. Kaulbach) 6195.

Golfe Saint-Laurent, lignes télégraphiques (sub.) 3093.

Goodwin, M. George, entrepreneur, canal de Soulanges, travaux (sub.) 14434.

Gordon Highlanders, trophée, présentation (observ. Hughes) 7473.

Gore's Landing, quai (sub.) 13515.

Gouvernement impérial, foin et avoine achetés pour le compte du (mot. Monk) 694.

Gouverneur général, bureau du secrétaire, dépenses éventuelles (sub.) 209.

Grain, importation par ports d'Ontario occidental, en 1902 (int. Bennett) 99 ; expédition de Port-Arthur et de Fort-William (int. Holmes) 555 ; peseurs automatiques, Manitoba, T. N.-O. (mot. Stewart pour doc.) 869 ; 902 ; inspection (int. Clarke) 5007 ; étalon,

Grain, importation—*Suite.*

(mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 13537 ; en comité, 14092 ; inspection, Manitoba (sub.) 13982.
Graines de semence, inspection et vente (en comité sur projet de résolution) 5257 ; (rapport, 2e l. et adoption du projet de résolution) 5261.
Grains et farines, inspection (sub.) 8031.
Grand-Bend, brise-lames (sub.) 13511.
Grand-Etang, entrée, viaducs (sub.) 1125.
Grand-Havre (Port-Bevis) quai (sub.) 13411.
Grand-Narrows, quai, réparations (sub.) 1125, 13466 ; travaux de protection au port (sub.) 14385.
Grande-Rivière, entrée du port, amélioration (sub.) 1125 ; dragage (int. Lancaster) 12750, 13292 ; quai (sub.) 13734.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames (sub.) 1211.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1568.
Granite-Village, jetée d'amarrage (sub.) 13451.
Grant, M. J. G., de Barrie, cautions (int. Bennett) 6194.
Green Cove, havre pour bateaux (sub.) 1131.
Greenfield, M. J. R. N., sous-inspecteur des postes à Vancouver, appointements (sub.) 14288.
Greffier de la Chambre, 1.
Grosse-Isle, quarantaine (sub.) 431.
Guay, M. A., compensation partielle pour perte d'un cheval (sub.) 5593.
Guelph, édifice public (sub.) 653 ; dépôt d'armes (sub.) 13349.
Guerre sud-africaine, fonctionnaires servant comme volontaires (int. Hughes) 1055 ; retour de la force constabulaire (int. Ingram) 1055 ; selles et brides pour dernier contingent (int. Monk) 1736 ; médailles pour 3e bataillon de carabiniers à cheval (int. Taylor) 1737 ; fonctionnaires servant comme volontaires (mot. Hughes pour doc.) 2417 ; achat de provisions (mot. Borden pour doc.) 2858, 5600 ; pensions aux soldats (int. Hughes) 3023 ; médailles (observ. Clarke) 8503 ; (rép. du ministre de la Milice à observ. Clarke) 8561 ; médailles (int. Clarke) 10758 ; membres de la force constabulaire, congé (int. Hughes, Vic.) 1458 ; pensions (observ. Broder) débat, 14892 et suiv.
Guilbault, Edouard, paie-maître des canaux, décédé ; gratification à sa famille (sub.) 14449.
Guthrie, Melle Mary, appointements (sub.) 14045.
Guysborough, édifice public (sub.) 6036.

HALAGE, sentier, de la rivière de la Paix à la rière Pelly (sub.) 13596.
Halifax, nouvel édifice public (sub.) 418 ; 13296 ; Halifax et Canso, service hebdomadaire (sub.) 6205 ; édifice pour les immigrants (sub.) 13298; terrain et quai pour service de bouées (sub.) 13922 ; bureaux de la Marine et des Pêcheries (int. Bell) 14573.
Hamilton, achat d'un terrain près salle d'exercises (sub.) 7164 ; édifice public, modifications (sub.) 13380.
Harrison, M., inspecteur des pêcheries, démission (int. Wilmot) 292.
Hatchey, M. Nazaire, pilote, maître du havre, nomination, 3761.
Haut-commissaire en Angleterre, bureau (sub.) 12839.
Haut de la rivière au Saumon (jetée Alma) (sub.) 1219.
Havre de Trois-Brasses, grève, protection (sub.) 1182.
Hawkesbury, dragage (sub.) 6108 ; bureau de poste, construction (sub.) 13387.
Hawk Point Inlet, N.-E., chenal pour bateaux (sub.) 1133.
Haycock, M. Joseph, inspecteur de ficelle d'engerbage ,nomination (int. Wilson et Taylor) 5131 (int. Wilson) 5779.
Heath, M. Gorge, indemnité (sub.) 14448.
Henderson, M. F., appointements (sub.) 13947.
Henry, M. le juge, allocation de retraite (sub.) 14966.
Herchmer, M. L. W., pension (int. Scott) 5505.
Hétu, Rodolphe, libération (int. Northrup) 8151.
Higgin's-Shore, jetée (sub.) 13492.
Higman, M. O., tubes pneumatiques, enquête (sub.) 14286.
Hillsborough, pont (int. Lefurgey) 2673 (int. Hackett) 2855.
Hobbart, M. S. W., appointements (sub.) 14046.
Homarderies, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Home Rule en Irlande (mot. Costigan pour adresse à Sa Majesté) débat : Hon. M. Costigan, 738 ; M. Hackett, 749 ; M. Charlton, 753 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 759 ; M. Sproule, 761 ; M. Marcil (Bonaventure) 769 ; M. Broder, 773 ; M. Belcourt, 777 ; M. Richardson, 781 ; M. Bourassa, 783 ; M. Kemp, 785 ; M. Murray, 787 ; M. Hughes (Victoria) 788 ; M. Wright, 791 ; Hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 792 ; M. Porter, 795 ; sir Wilfrid Laurier, 797 ; M. R. L. Borden, 802 ; M. Sherritt, 806 ; M. Reid, 807 ; le ministre de la Justice, 808 ; M. Clarke, 815 ; M. Ingram, 829 ; M. Hughes (Victoria) explication personnelle, 893 ; adresse à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur général (mot. Laurier) 1229.
Homesteads, inspection, frais de voyage (sub.) 6976.
Howie, M. F. W., frais (sub.) 7007.
Hull, quai et hangar, achèvement (sub.) 6099 ; pont et chaussées (sub.) 13594.
Hunter, M. J. B., promotion (sub.) 13780.

ILE d'Alma, enlèvement de rochers (sub.) 2333.
Ile du Cap au Sable, entrée du havre (sub.) 13449.
Ile Caribou, chaussée (sub.) 13448.
Ile aux Coudres, quai (sub.) 2318.
Ile Gros-Bois, dragage du chenal (sub.) 6101.
Ile aux Grues, quai (sub.) 1567.
Ile Janvrin, quai (sub.) 1134.
Ile Lawlor, près Halifax, quarantaine (sub.) 13296.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées (sub.) 2341 ; lignes télégraphiques (sub.) 2810.
Ile McNutt, protection du rivage (sub.) 13470.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 687 ; câble sous-marin (int. Talbot) 11454 (mot. Talbot pour doc.) 11565.
Ile du Prince-Edouard ; correspondance (int. Borden) 898 ; jetées et brise-lames, réparations (sub.) 1194 ; coût des chemins de fer (int. Hughes) 1740 ; chemin de fer, billets (int. Hackett) 2588 ; gisements de houille (int. Hackett) 2589 ; communications d'hiver (mot. Lefurgey pour doc.) 2862 ; pêche aux huîtres (int. Lefurgey) 3023 ; lignes télégraphiques reliant au continent (sub.) 3092 ; communications en hiver (int. Lefurgey) 4154 ; chemin de fer, chefs de gare (int. Hackett) 4517 ; prolongement et nouvelle gare à Charlottetown (int. Lefurgey) 4600 ; sémaphores (int. Hackett) 4601 ; pont de Hilsbourough (int. Hackett) 4602 ; embranchement de chemin de fer, construction (int. Hackett) 6375 ; chemin de fer, halle aux marchandises à Mount Stewart, agrandissement, 7756 ; redressement de la ligne à Blue Shank, 7756 ; embranche-

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
ment de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 7757; 8035; 13087; 14399; 14407; rails d'acier, achat et pose (sub.) 8036; chemin de fer, quai et hangar à houille à Summerside, 13086 ; agrandissements à Kensington, 13098 ; service d'eau, amélioration, 13100, commodités supplémentaires à Kinkora, 13100; nouvelles gares à Northern et à Richmond, 13100 ; frais d'exploitation, 13152 ; nouveau dragueur (sub.) 13585 ; expéditeurs de poisson, réclamations (int. Lefurgey) 13649 ; nouvelle gare à Alberton, 14424 ; levé topographique au pont Montague, 14424 ; pour redresser voie à Blue Shank, 14424 ; gare et emplacement à Albany, 14424.
Iles Wolfe et Howe (observ.) Taylor) 13778.
Immigration ; agents (mot. Bourassa pour doc.) 293 ; statistique (int. Ross) 1064 ; somme additionnelle (sub.) 2378 ; frais (int. Wilson) 6479 (observ. Wilson) débat, 6761 (sub.) 6827 ; agences (sub.) 6870 ; somme additionnelle, frais généraux, achat de tentes, etc. (sub.) 7039 ; 7060.
Immigration chinoise (mot. Laurier pour comité sur résol.) 269 (en comité sur résol.) 611 et suiv. (2e l. et adop.) 969 ; application de la loi (sub.) 7992.
Immigration irlandaise (int. Clarke) 1060.
Immigration japonaise (int. Morrison) 3847.
Immigrants ; traitement (observ. Puttee) 888 ; installation (observ. Boyd) 1151 et suiv. ; pour l'Ontario (int. Robinson) 1651 ; pour les provinces maritimes (int. Emmerson) 1923 ; refus d'admission (int. Wilson) 2389 ; 2587 ; nombre, de juillet 1902 à avril 1903 (int. Wilson) 2389 ; examen médical (int. Clarke) 2854 (int. Casgrain) 3663 ; arrivés à Québec (int. Wilson) 5500 ; immigrants atteints de trachome, etc., hôpital (sub.) 14538 ; dépôt d'immigrants (sub.) 14540.
Imperial Building, Ottawa, loyer (int. Ingram) 3939.
Importations : directes par l'Etat (int. Porter) 12972 ; importations, exercice finissant 30 juin 1903 (int. Henderson) 14223.
Impressions, comité (mot. Laurier) 247 ; achat d'un livre intitulé: " Décisions des Orateurs de la Chambre " (mot. Parmelee) 5497 (mot. Parmelee pour adop. du 4e rapp.) 5772.
Impressions et papeterie (sub.) 226 ; 5449.
Imprimerie de l'Etat : étiquette sur publications (int. Brock) 4333 ; perception des frais d'impression restés dus (int.) Robinson) 4334 ; atelier libre (int. Clarke) 4336 ; compositeurs (int. Clarke) 4602 ; outillage (sub.) 12841.
Indemnité parlementaire, paiement par l'auditeur général (int. Barker) 11222.
Indiens, affaires des ; Doncaster, comté de Montcalm, réserve (motion Desjardins pour documents) 293 ; pour dédommager occupants sans titre (sub.) 14064 ; Indiens du comté de King, N.-B., médecin (int. Fowler) 2587 ; affaires des Indiens (sub.) 277 ; agents des, comme gardiens (int. Tisdale) 840 ; baux, correspondance, etc. (mot. Tisdale pour doc.) 1365 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 6562 ; 6632 ; Québec, 6618 ; Ontario, 6618 ; Ontario et Québec, 6537 ; 6617, et les provinces maritimes, 6618 ; Cap-Crocker et Gibson, chefs, appointements, 6620 ; Saint-Régis, agent, appointements, 6620 ; traité Robinson, rentes, paiement, 6620 ; réserves, arpentage, 6620 ; fonds des terres, administration, 6625 ; Saint-Régis, prison, construction, 6625 ; dépenses légales et générales, 6626 ; médecins et médicaments, 6631 ; Indiens en
Indiens, Affaires des—*Suite.*
général, 6636 ; Colombie Anglaise, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 7474 ; dépenses casuelles (sub.) 14044 ; Ontario et Québec, réparations aux chemins (sub.) 14063; réserve de Rama, construction et entretien de chemins et ponts dans le township de Rama (sub.) 14066 ; Nouvelle-Ecosse, achat de terres pour réserves (sub.) 14066 ; Nouveau- Brunswick, appointements de W. B. Carter (sub.) 14067 ; dommages causés aux Indiens de la réserve d'Edmundston (sub.) 14067 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, achat d'instruments aratoires (sub.) 14067 ; vêtements (sub.) 14068 ; écoles (sub.) 14069 ; 14072 ; Dr C. H. West, appointements et médicaments (sub.) 14069 ; Colombie Anglaise, M. Vowell, surintendant des Indiens, appointements (sub.) 14070 ; médicaments et services de médecin (sub.) 14070 ; écoles (sub.) 14072 ; embarcation à vapeur (sub.) 14072 ; hôpital d'Hazelton (sub.) 14072 ; écoles (sub.) 14072.
Indiens, de Mississaga, réclamation (int. McColl) 7107.
Indiens, réserve de Duceis (int. Bennett) 8151.
Ingénieurs, dessinateurs et commis, appointements (sub.) 13614.
Ingénieur en chef, bureau, appointements (sub.) 2822.
Ingonish-sud, quai (sub.) 1182.
Inspecteurs, augm. d'app. (sub.) 14262 ; inspecteurs, sous-inspecteurs des postes, etc., augm. d'app., (sub.) 14289.
Inspecteur vétérinaire en chef (int. Monk) 1649.
Institut Impérial de Londres, exposition des produits du Canada (sub.) 13788.
Instruments scientifiques (sub.) 7209.
Insurrection de 1885, réclamations des colons (observ. Davis) 14237.
Inverness (Broad-Cove) port des Mines, réparations (sub.) 13467.
Intercolonial : Embranchement de la Rivière-Ouelle (int. Casgrain) 553 ; paiements au Grand Tronc, gare Bonaventure (int. Monk) 683 ; articles entrés en franchise par cette voie, pour son usage (mot. Fowler pour doc.) 939 ; gages des employés (int. Kendall) 1339 ; tarif (int. Bell) 1925 ; wagons particuliers (int. Fowler) 2388 ; circulation gratuite (mot. Bell pour doc.) 12416 ; taux de transport (mot. Bell pour doc.) 2418 ; trafic, échangé avec Grand Tronc (int. Kemp.) 2857 ; garage de Lorne (int. Bell) 3022 ; guide officiel (int. Clarke) 3662 ; (mot. Haggart pour doc.) 3664 ; exposé d'usage touchant la situation, par l'hon. M. Blair (débat) 3764 et suiv.; améliorations à Sydney (sub.) 3828 ; construction primitive (sub.) 3831 ; pour renforcer les ponts (sub.) 3831 ; aménagements à Lévis (sub.) 3836 ; tarifs du trafic (mot. Bell pour doc.) 3846 ; traverses achetées et employées (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; wagons à marchandises (mot. Haggart pour doc.) 3941 ; inspection des traverses, 1900-1901, rapp. de M. Pottinger (mot. Haggart pour doc.) 3942 ; wagons et locomotives (int. Barker) 4518 ; recettes, frais d'exploitation et dépenses imputables sur le capital (int. Barker) 4602 ; surestarie (int. Fowler) 4836 ; édifices, etc., à Sussex, N.-B. (int. Fowler) 4837 ; surestarie sur les wagons (int. Fowler) 5130 ; rails d'acier et attaches sub.) 5177 ; prix du transport des houilles (int. Kendall) 6374 ; (sub.) barres d'attelage pour wagons à marchandises 7746 ; voitures à voyageurs, vestibules, 7746 ; facilités de trafic à Lévis, 7746 ; Rivière-Ouelle, embranchement à partir de la station, 7752 ; freins à air com-

Intercolonial—*Suite.*

primé pour wagons à marchandises, 7754, 8521 ; frais d'exploitation (sub.) 8046 ; pour renforcer ponts (sub.) 8508 ; pour changer barres d'attelage de wagons à marchandises (sub.) 8529 ; nouvelles machines pour ateliers (sub.) 8531 ; pour munir wagons à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 8532 ; matériel roulant (sub.) 8533 ; améliorations et installations à Stellarton (sub.) 8538 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure (sub.) 8546 ; pont de Miramichi, idem. 8549 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 8551 ; cour à marchandises à la Rivière-du-Loup (sub.) 8551 ; freins, signaux, wagons à voyageurs (sub.) 8553 ; réparation des wagons à marchandises, agrandissement de l'atelier à Moncton (sub.) 8554 ; remise à locomotives, atelier, magasins, bureaux, à la Rivière-du-Loup (sub.) 8556 ; à la bifurcation de la Chaudière (sub.) 8557 ; améliorations à Saint-Jean (sub.) 8557, à Halifax, 8558, à Pictou, 8559 ; système de pension (int. Gourley) 9475 ; billets de faveur (mot. Clarke pour doc.) 9847 ; embranchement de la Rivière Ouelle (int. Monk) 10757 ; usines à la Rivière-du-Loup (int. Gauvreau) 12750 ; édifices à la Rivière-du-Loup (sub.) 12846 ; remise à locomotives à la jonction de la Chaudière, 12847 ; nouvelles commodités à Saint-Jean 12850 ; à Halifax, 12851 ; à Sydney-nord, 12851 ; à Moncton, 12853 ; à Amqui, 12855 ; à Sainte-Flavie, 12856 ; à Truro, 12857 ; trançon de la Rivière-Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction, 12853 ; voitures à voyageurs, vestibules, 12854 ; habitation pour agent à Rivière-du-Loup, 12854 ; détroit de Canso, service de bateau passeur, améliorations, 12857 ; station du Petit-Métis, améliorations, et déviation du chemin public, 12858 ; machine à scier les rails, achat, 12861 ; améliorations et agrandissements à Saint-Jean, N.-B., 13081 ; à Halifax, 13082 ; à Pictou, 13085 ; à station du Petit-Métis, 13086 ; crédit général, 13132 ; commande de rails à la Cie Clergue (int. Ross, Ontario) 13953 ; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 14344, 14398 ; nouvelles voies sur parties de la ligne, 14352 ; nouveaux aménagements à Saint-Jean, 14353 ; agrandissement à Halifax, 14371 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 14371 ; améliorations à Pictou, 14378 ; à Sydney-nord, 14380 ; nouveaux aménagements à Moncton, 14380 ; New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement, 14386 ; Métapédia, nouvelle gare, etc., 14387 ; Windsor, N.-E., nouvelle gare, 14387 ; rails d'acier et chevilles, 14387 ; matériel roulant, 14391 ; Jonction de la Chaudière, remise à locomotives, 14397 ; locomotives et wagons, nouvelles machines pour ateliers de construction, 14397 ; pétardement au terminus en eau profonde d'Halifax, 14949 ; protection contre l'incendie des gares, etc. (int. Bennett) 14967.

Intérieur, ministère, appointements (sub.) 271 ; liste des employés permanents (mot. LaRivière pour doc.) 2417 ; illustrations du rapport, plaintes (int. Ingram) 4117 ; quatre commis supplémentaires de la 2e classe cadette (sub.) 14053.

Iona, prolongement du port (sub.) 13469.

JARDINS potagers, droits sur produits (amend. Léonard) débat : M. Léonard, 4936 ; M. Bourassa, 4939 ; M. Smith (Wentworth) 4940 ; M. Holmes, 4942 ; M. Monk, 4943 ; M. Ethier, 4948 ; M. Henderson, 4952 ; M. L. P. Demers, 4955 ; le ministre des Finances, 4956 ; M. Borden, 4959 ; M. Campbell, 4961 ; M. Broder, 4965 ; M. Macpherson, 4967.

Jeddore-est, quai (sub.) 13448.

Jérôme, M. Martin, député à la législature (int. Roche, Marquette) 5504.

Jetée de Belfast, dragage (sub.) 1186.

Jetée de la rive Higgins, réfection et réparations (sub.) 1193.

Johnston, M. E. S., promotion (sub.) 14549.

Jonasson, M. S. (int. Roche, Marquette) 1234.

Journaux : Royaume-Uni, France et Etats-Unis, paiements (mot. Monk pour doc.) 723 : agents et directeurs de poste (observ. Tarte) 14973.

Joyce, M. A. V., gendarmerie à cheval, appointements (sub.) 14044.

Judique, brise-lames, réparations (sub.) 1134.

Juges : traitement (int. Casgrain) 97 ; pensions de retraite (mot. Laurier pour comité sur résolution) 206 ; (mot. Fitzpatrick, pour rescision de l'ordre pour comité sur résol.) 2670 ; frais de voyage (sub.) : Manitoba, 3521 ; Colombie Anglaise, 3522 ; Yukon, 3532 ; allocation de subsistance, 3534 ; juge de la cour des divorces, Nouveau-Brunswick, traitement, 3523 ; chambres des juges, Prince-Albert, 3524 ; juges ad hoc, allocations, 3524 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résolution) 3555 ; 4418 ; juges des cours de comté, Manitoba, traitement (int. LaRivière) 3759 ; 5422 ; juge en chef Boyd ; parents employés publics (int. Johnston) 4339 ; paiements en sus de son traitement (int. Taylor) 6193 ; juges des cours de comté (int. Lennox) 5131 ; pensions de retraite (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 5421 ; juges de cour de comté, nomination (int. Lennox) 5773 ; pension de retraite, en comité sur résolution, 8323 ; 8614 ; juges des cours provinciales, traitement (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 10366, en comité, 11026 ; 11027 ; 1ère et 2e l. et adop., 11060 ; nomination d'un nouveau juge de la cour Supérieure, P.Q. (mot. Laurier pour comité sur résol.) 11689 ; (en comité) 12078 ; (mot. Laurier pour 2e l.) 12090 ; offre d'une position de juge à un membre éminent du parti conservateur (int. Logan) 14090; juge puiné dans le district de Nipissingue, traitement (sub.) 14551 ; juge de la cour de comté du district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, augm. de traitement (sub.) 14553 ; amendements du Sénat au bill (n° 233) concernant pension de retraite, 14583 (voir bill (n° 233) dans liste des bills, lettre B) ; fonctions extrajudiciaires dans la province de Québec (int. Grant) 14969.

Justice, frais (sub.) 7006.

Justice, ministère ; appointements et dépenses éventuelles (sub.) 210 ; gestion, appointements (sub.) 212.

KAMOURASKA, jetée (sub.) 13734.

Keller Heater Company of Canada, bill d'intérêt particulier (mot. McIsaac) 7308.

Kelly, M. A. J., paiement d'appointements (sub.) 5592.

Ketch, port, entrée du chenal, dragage (sub ) 13471.

Ketchawana, battures, dragage (sub.) 14948.

Kéwatin, district, administration (sub.) 7009, 7010 ; secrétaire, commis, impressions et papeterie à Ottawa (sub.) 7010 ; aliénés, entretien (sub.) 7010.

Kilroy, M. Thomas, sous-préposé aux douanes, à Windsor, Ont., services (sub.) 14281.

Kingsport, jetée, reconstruction (sub.) 1134 ; 13471.

Kingston, collège militaire, écuries (sub.) 654 ; 13385 ; (sub.) à voter de nouveau, 6039 ; pénitencier, prix de l'agavé pour ficelle d'engerbage (int. Clarke) 8320 ; fourniture des épiceries et provisions (int. Sproule) 10364 ; salle d'exercices du collège militaire (sub.) 13360 ; casernes de l'artillerie de campagne (sub.) 13386.
Kingsville, brise-lames (sub.) 13516.

LA BICHE, palais de justice (sub.) 984.
Labrador (Ile) poste de quarantaine (sub.) 419.
Lac Buckhorn, battures dragage (sub.) 14948.
Lac Couchiching, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Dauphin, dragage (sub.) 1499.
Lac Francis, Man., décharge, quais, creusages (sub.) 1500.
Lacs la Flèche (haut et bas) améliorations entre (sub.) 13576 ; creusage entre, balance due sur outillage (sub.) 13577.
Lac Henderson, décharge (sub.) 1502.
Lac Kennedy, décharge (sub.) 1502.
Lac Manitoba, décharge (sub.) 1500.
Lac Nominingue, quais (sub.) 13737.
Lac Saint-François, jetée de protection (sub.) 14444.
Lac Saint-Jean, dragage, quai (sub.) 2319, 13736.
Lac Saint-Louis, nettoyage du chenal (sub.) 13165.
Lac Simcoe, travaux (sub.) 13524. (Voir Washago.)
Lac Témiscamingue, quais (sub.) 1422 ; améliorations (sub.) 2322.
Lafontaine, lady, pension (sub.) 14546.
Lalonde, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
Lambton, directrice du bureau de poste, destitution (mot. Clancy pour doc.) 14572.
Laprairie, jetées brise-glaces, travaux de protection, 13737 ; (sub.) 2324, 13737.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement (sub.) 13469.
Larkin, M. W. S., capitaine, plainte (int. Hackett) 3025.
L'Assomption, bureau de poste (sub.) 434 ; (int. Monk) 3342 ; emplacement, acquisition (mot. Monk pour doc.) 3348.
Latour, M. L. J., congé (int. Blain) 7106 ; (int. Léonard) 1061 ; (int. Pope) 14290.
Lazaret de Tracadie (sub.) 4597.
Leamington, quai (sub.) 13517.
Le Herald, de Montréal, sommes payées (int. Rosamond) 8572.
Le Roi contre Calver, commutation de peine, (mot. Borden pour documents) 13574 ; contre la British Bank Note Company, frais (sub.) 14572.
Leroy, M. O. E., pétrographe, appointements (sub.) 14063.
Levés hydrographiques et inspections (sub.) 2811 ; levés hydrographiques (sub.) 4270, 7209.
Lévis, édifice public (sub.) 438, 13318 ; terrain acheté par le gouvernement (int. Casgrain) 3762 ; (mot., idem pour doc.) 3942.
Lieutenant-gouverneur d'Ontario (observ. Maclean) débat : M. Maclean, 112, 116, 671 et suiv:; M. l'Orateur (déc.) 112 ; sir Wilfrid Laurier, 113-120 ; M. Lancaster, 114 ; M. R. L. Borden, 114 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 114 ; M. MacCarthy, 115 ; M. Sproule, 123 ; M. Northrup, 124 ; (mot. Maclean) débat : M. Maclean, 1241 ; sir Wilfrid Laurier, 1242 ; M. Sproule, 1243.
Ligne transatlantique rapide (int. Borden) 4020, 4154, 4603 ; (rép. de sir Richard Cartwright) 4895 ; (int. Roche, Halifax) 7308 ; (observ. Borden) débat, 14451.
Lime-Rock, N.-E., directeur de la poste (int. Bell) 1338.
Lingan, plage, protection (sub.) 1137.
Lisgar, pétition d'élection, à Wm Perkins pour copies supplémentaires de dépositions (sub.) 14545.
Listes électorales, impression (int. Léonard) 292 ; dépenses éventuelles (sub.) 5456 ; Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 8573.
Littérature électorale, expédition franco (int. Davis) 14580 ; sacs de poste employés pour expédition (int. Talbot) 14580.
Little Bear Creek, dragage (sub.) 13516.
Little Current, chenal, améliorations (sub.) 13516.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations (sub). 13469.
Loi électorale (int. Borden) 12471.
London, salle d'exercices, dépôt d'armes (sub.) 656 ; magasin militaire (sub.) 13382.
**Longueil, édifice public (sub.) 13336.**
Lord's Cove (Ile au Cerf) quai (sub.) 1211.
Lotbinière, quai (sub.) 13737.
Lovesick, jetée (sub.) 14948.
Low, M. A. P., expert, appointements (sub.) 14054.
**Lumière électrique, inspecteurs, supplément,** appointements (sub.) 5593.
Lunenburg, port, dragage, 1138.

MACHINES agricoles, détaxe (int. Roche) 3939.
Magog, édifice public (sub.) 13347.
Maguasha, débarcadère (sub.) 13737.
Main-à-Dieu, côté ouest du port, brise-lames (sub.) 13470.
Maison Mortimer et Cie, incendie (int. Bell) 5006.
Malagawatch, chenal des barques, améliorations (sub.) 13471.
Malles, service (sub.) 6269 ; transport par chemin de fer (int. Wilson) 6478 ; transport par navires océaniques, 7801 ; 7962 ; distribution **dans les campagnes (int. Wilson) 13531 ;** transport entre Balaclava et Owen-Sound (int. Thomson, Grey) 13536.
Manitoba, terres boisées, protection (sub.) 6985 ; chemin à partir de Teulon-nord (sub.) 7141.
Manufacturiers, députation auprès du gouvernement (int. Ingram) 269.
**Marchandises allemandes, achats antérieurs à** surtaxe (int. LaRivière) 3517.
Marées, observation des, appoint. (sub.) 4266.
Margaree, N.-E., améliorations (sub.) 1166.
Margaretville, brise-lames, réparations (sub.) 13470.
Maria, jetée (sub.) 2342.
Marine allemande, recrutement au Canada (int. Sproule) 8968.
Marine et Pêcheries, ministère ; appointements, dépenses casuelles (sub.) 347 ; 4269 ; 5205.
Marine, station biologique (sub.) 13826.
Martineau, Arthur, nomination (int. Ingram) 3938.
Martineau, M. Pierre R., député de Montmagny, décès ; éloge par sir Wilfrid Laurier et M. Monk, 10507.
Marysville, édifice public (sub.) 6038.
Mathurin, Joseph A., commutation de sentence (mot. Lavergne pour doc.) 3348.
Mehan, Dr, service météorologique, Bauthurst, renvoi (int. Wilmot) 3761.
Melbourne, quai, améliorations (sub.) 13471.
Ménard, M. Denis, destitution (int. Monk) 3663 ; 9342.
Messages de Son Excellence : (sub.) 92 ; économie interne, 92 ; budget supplémentaire, 725 ; adresse, remerciements, 1241 ; budget supplémentaire, 5127 ; 13129 ; 14332 ; 14966.
Messagers au service de M. Taylor (int. Talbot) 14580.
Métapédia, nouvelle gare, etc. (sub.) 14387.

Métis, commission, scrip (mot. LaRivière pour doc.) 112 ; 2086 ; 3519.
Metts, M. J. B., débiteur de l'Etat (int. Wade) 6374.
Midland, port, dragage (sub.) 1422 ; 13517.
Middleton, salle d'armes (sub.) 6037.
Middleton, Thomas W., assistant-comptable au bureau du commissaire de l'or à Dawson, pour compenser découvert (sub.) 7145.
Milice (sub.) : solde et indemnité, débat, 3714 ; appointements et salaires, 3737 ; propriétés militaires, 3741 ; troupes et matériel, transport, 3886 ; aide aux associations de tir, 3901 ; dépenses casuelles, 3912 ; collège militaire royal, 3912 ; défense d'Esquimalt, 3912 ; officiers des corps permanents (int. Smith, Wentworth) 4601 ; 6645 ; achat de tentes (int. Taylor) 3940 ; 5959 ; loi, dépêche Chamberlain (int. Bell) 6754.
Milice, ministère ; gestion, appointements, dépenses éventuelles (sub.) 224 ; nouveau bill (int. Hughes) 686.
Milice canadienne, organisation, discours de lord Dundonald (observ. Bourassa) débat : M. Bourassa, 2480 ; le ministre de la Milice, 2485; M. Hughes (Victoria) 2487 ; M. Barker, 2491 ; M. Monk, 2494 ; M. Thompson, 2496 ; M. Clarke, 2498 ; sir Wilfrid Laurier, 2500 ; état, besoins et moyens à prendre pour y satisfaire (observ. Thompson) débat : M. Thompson, 5895 ; M. Sproule, 5909 ; M. Gourley, 5911 ; le ministre des Finances, 5913 ; M. R. L. Borden, 5914 ; M. Bourassa, 5916 ; M. Ingram, 5919 ; M. Morin, 5921 ; M. Oliver, 5922 ; M. Clarke, 5924 ; M. Johnston (Cardwell) 5927.
Milice navale, école (sub.) 13828.
Militaires de 1866, 1870 et 1885, récompense (int. Bourassa) 11455.
Military Gazette and Canadian Gentlemen's Magazine" caricature insultante à l'adresse des Irlandais (int. Hughes) 2174.
Miller, Charles et Robert, remboursement (sub.) 14568, 14958.
Mines, inspection, frais de voyage (sub.) 6976; division des, appointements et dépenses (sub.) 14046.
Ministère, changements survenus dans le (explications) débat : sir Wilfrid Laurier, 132 ; 162 ; hon. J. I. Tarte, 138, 166 ; hon. A. G. Blair, 148 ; M. R. L. Borden, 151 ; hon. M. Fielding, 167 ; M. Maclean, 169 ; M. Bennett, 176 ; M. Monk, 182 ; M. Northrup, 185 ; M. Bell, 189 ; M. Pope, 194 ; M. Osler, 197.
Miscou, port, quai (sub.) 13504.
Mistook (Delisle) quai (sub.) 13738.
Moisie, route postale (sub.) 13595.
Moncton, édifices publics, améliorations (sub.) 13303.
Monnaies, hôtel des, Ottawa, succursale (sub.) 350 ; construction (int. Carscallen) 11222.
Montagne de la Tortue, éboulement (sub.) 14253.
Montague (en bas) quai Aitken (sub.) 1193.
Montmagny, édifice public (sub.) 6038, 13332.
Mont-Louis, quai (sub.) 13738.
Montréal, entrepôt de vérification (sub.) 441 ; 13324 ; édifices publics (sub.) 444 ; hôtel des postes (int. Monk) 683 ; (sub.) 13333, 13347 ; compagnie du chemin souterrain (mot. Tarte pour doc.) 723 ; cale-sèche, commission (mot. Tarte pour doc.) 723 ; débardeurs, grève (int. Monk) débat: M. Monk, 2589; 2593; sir Wilfrid Laurier, 2589, 2602; M. Clarke, 2590 et suiv.; M. Lemieux, 2590 ; M. Tarte, 2591 ; M. Casgrain, 12591 ; M. Bickerdike, 2592 ; M. Charlton, 2594 ; M. Puttee, 2594 ; M. Brock, 2595 ; M. Smith (Vancouver) 2598 ; le directeur gén. des Postes, 2600 ; M. McCreary, 2608 ; M. Kendall, 2610 ; M. Logan, 2611 ; M. Osler, 2613 ; M. Hughes (Victoria) 2616 ; M. Ingram, 2618 ; (int. Borden) 2770 ; (int. Gallery) 3751 ; port (aval) améliorations (sub.) 3486 ; bureau de poste int. Monk) 4117,4118 ; débardeurs, grève, paiement à la milice (int. Monk) 4153 ; cour des Commissaires des pilotes (usb.) 4327 ; outillage du port, avances aux commissaires (mot. Fielding pour comité sur résol.) 4419 ; (en comité sur résol.) 4603 ; (1ère l., 2e l. et adop. des résol.) 4645 ; commission du port, membres, appointements à eux payés (int. Monk) 8319 : casernes pour milice permanente (sub.) 13343; port, hangars permanents (int. Bureau) 14576 ; dragueur "W. S. Fielding" (rép. à int. Bureau) 14577.
Moose-Jaw, bureau de poste (sub.) 13398.
Moreau, Dr Hypolite, médecin du port de Saint-Jean (int. Morin) 8573, 8735 ; percepteur du canal de Chambly, appointements (int. Ball) 12750.
Morris, M. P., appointements (sub.) 14046.
Morris, M. Thomas, appointements (sub.) 14549.
Mowat, sir Oliver, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 1632 ; M. R. L. Borden, 1635 ; M. E. F. Clarke, 1635.
Murray-Bay, quai (sub.) 12343.
Musée Victoria, et autres édifices (sub.) 371, 14536 ; (int. Birkett) 11455.
Musquodoboit, port, abords du quai (sub.) 13471.
Myers, M. le juge, nomination (int. Roche) 289.
MacGregor, M. A. M., ancien capitaine du "Bayfield", gratification (sub.) 7209.
Mackenzie et Mann, et gouvt.; arrêtés ministériels, correspondance, etc. (mot. Tarte pour doc.) 939.
Macleod, palais de justice (sub.) 983.
McCharles, M. J. M., appointements (sub.) 13947.
McCraney, M. W., ex-député, lettre, lecture par M. Robinson, 5548.
McDonnell, M. George, droit de pâturage accordé à lui ou à sa femme (int. Roche, Marquette) 8572.
McGillivray, M. A. J., augm. d'app. (sub.) 14549.
McKay's Point (sub.) 13470.
McKinnon, M., commission des études géologiques, commis de 2e classe, appointements (sub.) 14053.
McNee, M. Archibald, droits de pêche dans les baies de James et d'Hudson (mot. Lancaster pour doc.) 3942.
McPherson et Schell, marchandises fournies au ministère de l'Agriculture (int Taylor) 5130.

NAPANEE, bureau de poste (int. Sproule) 1652.
Naturalisation, Acte (int. LaRivière) 2085 ; paiement de tous les services sous l'empire de cet acte (sub.) 7166.
Naufrages, enquêtes (sub.) 13828.
Navigation, école (sub.) 13828 ; aides, nettoyage des chenaux, éclairage, etc. (sub.) 13917.
Navigation fleuviale au Manitoba (int. LaRivière) 1928.
Navires en détresse sur le Saint-Laurent (sub.) 13982.
Necum Teuch, quai (sub.) 1170 ; travaux (sub.) 13472.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1172.
Nelson, édifice public (sub.) 13399.
New-Campbellton, quai de Ballast (sub.) 1175.
Newcastle, édifices publics, améliorations (sub.) 13304.
New-Glasgow, halle aux marchandises et grue de chargement( sub.) 14386.
New-Harbour, brise-lames, réparations ;talus, protection (sub.) 1176.

New-London, brise-lames, réparations (sub.) 1193 ; port, améliorations à l'entrée de la rivière Clinton et de la rivière aux Français (sub.) 13493.
Newport, brise-lames (sub.) 2354 ; 13739.
New-Richmond, brise-lames (sub.) 13740.
Nobles, M. Israël, destitution (int. Fowler) 7107.
Noël, quai de, réparations (sub.) 13473.
Nord-Ouest, tempêtes de neige (observ. Scott) 12079.
North Atlantic Trading Company, contrats (int. Borden) 13648 ; 13952.
North-Head, Grand Manan, brise-lames (sub.) 13505.
North-Gut, Sainte-Anne : quai à la Pointe Morrison (sub.) 13472.
Northumberland, détroit, navigation (mot. Hughes pour doc.) 1064 (int. Hackett) 7107.
Notre-Dame-du-Portage, quai (sub.) 13741.
Nouveau-Brunswick, correspondance (int. Borden) 898.

OAKVILLE, jetée (sub.) 1423.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 347 ; 7003 ; magnétique (sub.) 4270.
Ogden's Pond, passe, protection (sub.) 1178 ; 13473.
O'Leary, MM. A. J. et M., intérêt (sub.) 14954.
Ontario, dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Ordre du service impérial, décorations (int. Clarke) 12971 ; 13953 ; 14224.
Orillia, nouveau quai (sub.) 1423.
Oromocto, N.-B., battures ; gardien du phare (int. Wilmot) 1230 ; 1231.
Oshawa, édifice public (sub.) 13377.
Ottawa, édifices publics (sub.) 999 ; 1004 ; 5170; chauffage (sub.) 1035 ; préposés aux ascenseurs( sub.) 1039 ; éclairage au gaz et à l'électricité (sub.) 1040 ; service téléphonique (sub.) 1041 ; terrains (sub.) 1043 ; ponts (sub.) 2795 ; éclairage (int. Rosamond) 3347 ; 6039 ; 6042 ; laboratoire bactériologique (sub.) 6039 ; bureau de poste et de douane (sub.) 6041 ; commission d'embellissement (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6479; (en comité) 6660; (2e l. et adop.) 6666 ; édifice de l'ouest, réparations aux calorifères (sub.) 13353 ; nouvel ascenseur (sub.) 13382 ; Rideau Hall et terrains, réparations et améliorations (sub.) 13354 ; titroirs et rouleaux d'acier, tablettes, etc. (sub.) 13354 ; nouveau hangar à charbon (sub.) 13382 ; bureau de poste et de douane, amélioration (sub.) 13385 ; pavage de la rue faisant face aux édifices du parlement (sub.) 13387 ; pont Dufferin et pont des Sapeurs, modifications (sub.) 13594.
Owen-Sound (port (sub.) 1423 ; (int. Thomson) 5500 ; édifice public (sub.) (observ. Bennett) 13329.
Oxide d'aluminium, importation (int. Robinson) 1063.
Oyster Pond, protection du rivage (sub.) 13473.

PAPIER-monnaie, impression et gravure (sub.) 5310.
Paradis, M. Amable, réclamation (mot. LaRivière pour doc.) 2717.
Pardon, prérogative de (mot. Casgrain pour doc.) 580.
Parc de Major's Hill (sub.) 1043.
Paris, agence canadienne (sub.) 12842.
Parkhill, transport des malles à (int. Sherritt) 1652.
Parlement, sessions plus hâtives (mot. Boyd) débat : M. Boyd, 471 ; sir Wilfrid Laurier, 475 ; M. Borden, 476 ; Hon. W. Ross, 478 ; M. Stewart, 479 ; M. LaRivière, 479 ; 487 ; M. Charlton, 480 ; M. Casgrain, 481 ; M. Davis, 482 ; M. Lefurgey, 482 ; M. Robinson (Elgin-ouest) 483 ; M. Taylor, 485 ; sir Richard Cartwright, 485 ; M. Monk, 486 ; M. W. Ross (Ontario-sud) 487 ; M. Maclean, 488 ; convocation (observ. Boyd) 15155 et suiv.
Parlement, sessions plus hâtives—*Suite.*
Parsborough, quai d'abordage (sub.) 13474.
Parr-Sound, quai (sub.) 13520.
Paspébiac, débarcadère (sub.) 13741 ; 13743.
Passe du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Roche, Marquette) 12470.
Passes migratoires et nettoyage des rivières (sub.) 4328.
Peaux, inspection (communic. Sproule) 4113.
Pêche : dans la zone de trois milles (int. Bell) 4332 ; permis de pêche aux navires des Etats-Unis, émission, services des percepteurs de douanes (sub.) 5491 ; primes, fraudes présumées (int. Hackett) 11221 ; pêche de la sardine, du hareng, des huîtres, etc., enquête (sub.) 13934.
Pêcheries : golfe Saint-Laurent (int. Lemieux) 3020 ; protection, C.A., Territoires du Nord-Ouest et Manitoba (sub.) 4327 ; exposition (sub.) 4328 ; préposés, traitements et déboursés (sub.) 5223 ; 5297 ; renseignements, rapports (sub.) 5459 ; construction de nouveaux steamers (sub.) 5460 ; pêcheries canadiennes, exposition (sub.) 5490 ; appointements (sub.) 6274 ; droits du Dominion et des provinces (mot. Préfontaine pour doc.) 8159.
Pembroke, brise-lames (sub.) 13475 ; quai (sub.) 13520.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3636 ; de Kingston, 3636 ; de Saint-Vincent de Paul, 3661 ; de Manitoba, 3661.
Percé, jetée (sub.) 13745.
Peterborough, dépôt d'armes (sub.) 13349 ; digue (sub.) 14948 ; battures, dragage (sub.) 14948.
Petersen, Tate et Cie, pour leur rembourser leur dépôt avec intérêt à 3 pour 100 (sub.) 7167.
Petit de Grat, protection, dragage (sub.) 1179 ; service à la vapeur entre cet endroit et Mulgrave (sub.) 14542.
Petit Rocher, brise-lames (sub.) 13505.
Phares : flottants, cpaitaines (int. Gauvreau) 682 ; gardiens, appoint. et alloc. (sub.) 4286 ; construction, et aide à la navigation (sub.) 4327 ; 5495 ; 5930 ; gardiens, augm. de salaire (int. Gauvreau) 14969.
Picton, édifice public (sub.) 13380 ; bureau de poste (observ.) 13403.
Pictou, phare (sub.) 13474.
Pickett, jetée (sub.) 13474.
Pickering, port (sub.) 1424.
Pierreville, quai (sub.) 13745.
Pilotage, acte de, amendement (en comité sur projet de résolution) 13039 ; voir bill (n° 261)) 13058 et liste des bills.
Pilotes du fleuve Saint-Laurent (int. Lemieux) 3018.
Piscifactures, construction et entretien (sub.) 4327 ; 13944.
Plaines d'Abraham, cession (int. Casgrain) 3346.
Pleasant Bay, havre pour les barques (sub.) 13474.
Plomb, fabrication, prime (mot. Fielding pour comité sur résol.) 6376 ; (sub.) 7995 ; (en comité) 8432.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 5567.
Pointe-du-Chêne, quai (sub.) 13505.
Pointe-Edward, dragage (sub.) 1424 ; 13520.
Pointe-aux-Esquimaux, quai, caisson de tête (sub.) 2354.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 13745.
Pointe-Lewis, jetée (sub.) 13493.
Pointe Nepean, usage (int. Birkett) 12086.

Pointe-au-Pre, débarcadère (sub.) 1567.
Pointe-Prim, quai (sub.) 13493.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 2355.
Pointe Swim, quai (sub.) 13481.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf) quai (sub.) 12745.
Pointe-Tupper, dragage (sub.) 14394.
Poirierville, quai (sub.) 1179 ; 13474.
Poisson gelé, requête d'expéditeurs (int. Lefurgey) 3516.
Pôle nord, projet d'expédition du capitaine Bernier, subvention (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 13064 ; M. Bell, 13069 ; M. Henderson, 13071 ; M. Holmes, 13073 ; M. Gourley, 13074 ; M. Puttee, 13078 ; Hon. M. Préfontaine, 13078 ; M. Hackett, 13080.
Police fédérale (sub.) 3636.
Politique fiscale du gouvernement (amendement Tarte) débat : Hon. M. Tarte, 5012 ; 5046 ; M. Brock, 5052 ; M. Reid (Grenville) 5056 ; M. Hughes, Victoria) 5060 ; M. L. P. Demers, 5072 ; M. Sproule, 5079 ; M. Bell, 5083 ; M. Gourley, 5089 ; hon. M. Ross (Victoria, N.-E.) 5096 ; M. Osler, 5099 ; M. R. L. Borden, 5100 ; le ministre des Finances, 5107 ; M. Bourassa, 5115 ; M. Northrup, 5122.
Pommes canadiennes, propos de M. Preston (int. Cochrane) 11452.
Portage-du-Fort, pont sur l'Ottawa (sub.) 2785.
Port-Arthur, dragage (sub.) 3459 ; brise-lames (sub.) 13521 ; nouveaux travaux de dragage (sub.) 13276.
Port-Burwell, améliorations (sub.) 13520.
Ports du Canada, dép. casuelles, traitements (sub.) 4036.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 3488, 13163 ; bief culminant entre Port-Colborne et Thorold, approfondissement (sub.) 13164 ; brise-lames sud-est (sub.) 13289 ; tranchée de Port-Colborne à Humberston (sub.) 14440 ; élévateurs, fondations (sub.) 14440.
Port-Daniel, quai (sub.) 13745.
Port-Elgin, dragage, débarcadère (sub.) 1473.
Port-George, brise-lames (sub.) 1179, 13480.
Port-Greville, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Hastings, quai (sub.) 1179.
Port-Hawkesbury, quai (sub.) 1179.
Port de Hall, améliorations (sub.) 13467.
Port-Hood, réparations (sub.) 13475.
Port-Hope, jetée, dragage (sub.) 1474.
Port-Howe, quai (sub.) 13479.
Port-Indien, quai (sub.) 13467.
Port-Latour, brise-lames (sub.) 13479.
Port-Maitland, brise-lames (sub.) 13480.
Port-Moody, réserve militaire (int. Earle) 455.
Port-Perry, dragage (sub.) 13521.
Port-au-Pique, quai (sub.) 13480.
Port-de-Rondeau, jetées, dragage (sub.) 1476.
Port-Stanley, dragage (sub.) 13521.
Port de Saint-Jean, brise-lames de la Pointe du Nègre (sub.) 1216 ; jetée, au pied de Fort-Dufferin (sub.) 1217.
Port de Shippegan, jetée de protection (sub.) 1218.
Porter, chenal (sub.) 13475.
Ports, en général (sub.) 13580.
Ports, quais et glissoires, réparations et exploitation, frais (sub.) 3081.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations générales (sub.) 1220.
Ports, rivières et ponts : Ontario (sub.) 1415 ; Manitoba (sub.) 1498 ; Territoires du Nord-Ouest (sub.) 1501 ; Québec (sub.) 2317, 6274 ; en général (sub.) 6106.
Postes : directeurs de la poste au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest (int. La-Rivière) 127 ; bureaux de poste, employés, vacances (int. Monk) 4152 ; directeurs et sous-directeurs, appointements, arriérés (sub.) 6121 ; service extérieur, appointements et allocations (sub.) 6124 ; 6207, 14299 ; salaires (sub.) 6340 ; employés surnuméraires nommés permanents (sub.) 14282 ;commis additionnels de seconde classe cadette, huit, appointements (sub.) 14284 ; commis de 4e classe nommés timbreurs et trieurs, augm. d'app. (sub.) 14290 ; commis, bureaux de poste des villes, avancement (sub.) 14297 ; sept nouveaux commis du service ambulant, appointements (sub.) 14330.
Postes, hôtels des, dans les villes (int. Puttee) 683.
Power, M. A. (C.R.) augm. d'app. (sub.) 14548.
Préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies (int. Sproule) 3331.
Préférence commerciale, tarif (mot. Clarke pour doc.) 3713.
Prescott, dragage (sub.) 6115.
Preston, M. W. T. R., poursuites contre (int. Clarke) 12473.
Prince-Albert, bureau du greffier de la cour et chambres des juges (sub.) 3524 ; palais de justice et bureau de poste (sub.) 13397.
Privilèges et élections, comité, 1er rapport (commande W. D. Scott à la maison McPherson et Schell) M. R. F. Sutherland, 5700 ; Beauharnois, enquête Loy, emploi d'un sténographe (mot. Fraser) 7420.
Prorogation, M. l'Orateur, 15146 ; 15160 ; 15166.
Prospect, quai (sub.) 13474.
Provinces maritimes, touristes de distinction (observ. Ross) 2175 ; compagnies de téléphone (int. Clarke) 2673 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins (sub.) 2796 ; 3093 ; dragage (sub.) 13581 ; dragueur hydraulique (sub.) 13584.
Publications hebdomadaires (int. Scott) 11689.
Pugwash, N.-E., phare, gardien (int. Bell) 1924 ; quai, réparations (sub.) 13474.

QUAIN, Melle M., augm. d'app. (sub.) 14548.
Quai au Pied-du-Courant, contrat avec Poupore et Malone (mot. Monk pour doc.) 723.
Quais, réparations (sub.) 4327.
Qualsimo, quai (sub.) 13577.
Quarantaine, districts organisés, et hygiène publique (sub.) 5178 ; 5678 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 5691.
Québec (ville) : Améliorations au port, soumissions (mot. Tarte pour doc.) 723 ; (sub.) 3453 ; manufacture Ross (mot. Casgrain pour doc.) 2180 ; port, entrefilet du Soleil (int. Casgrain) 2313 ; nouveau quai, contrat pour construction (int. Casgrain) 4116; pont, subvention (int. Morin et Monk) 10763; magasin pour ministère Mar. et Pêcheries (sub.) 13319 ; magasin principal à l'arsenal du Dominion (sub.) 13319 ; citadelle, salle d'exercices pour l'école d'artillerie (sub.) 13319 ; 13321 ; salle d'exercices, agrandissement (sub.) 13344 ; nouvelle fonderie (sub.) 14540 ; pont (mot. Fielding pour dépôt de documents) 14826 ; (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 14829 ; en comité, 14994.
Québec (province) : Quote-part de l'indemnité payée par le gouvernement des Etats-Unis comme compensation des avantages accordés aux pêcheurs américains, et indemnité due à ladite province pour baux et permis de la part du gouvernement fédéral autorisant la pêche dans les eaux comprises dans les limites de ladite province (mot. Lemieux pour doc.) 3348 ; lignes télégraphiques (sub.) 6116 ; dragage, nouvel outillage (sub.) 13591.
Queen-ouest ,représentation (int. Hackett) 13654.
Quesnelle, C.A., barrage (int. Earle) 11817.

Quesnel, M. Jules, mise à la retraite (int. Monk) 7421 ; nomination, date, et appointements, (int. Ball) 12750.

RAILS d'acier, entreprise de 25,000 tonnes (int. Monk) 289.
Rapides des Galops, creusage et élargissement (sub.) 8508 ; 8619 ; barrage (sub.) 12863 ; 13160 ; enlèvement de cailloux (sub.) 13161 ; pour compléter chenal (sub.) 14947.
Rapides plats (sub.) 13160.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 3474; (int. Puttee) 10757 ; (int. McCreary) 14578.
Rapports: Travaux publics, 5 ; comptes publics, 91 ; auditeur général, 91 ; Postes, 91 ; Intérieur, 91 ; Affaires des Indiens, 91 ; Revenu de l'intérieur, 91 ; Justice, 91 ; commerce et navigation (tableaux) 91 ; Pêcheries, 91 ; Agriculture, 91 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 93 ; Chemins de fer et Canaux, 93 ; Commerce, 93 ; Travail, 116 : administration publique du Canada, 126 ; secrétariat d'Etat, 126 ; (int. Hughes) 209 ; Marine et Pêcheries, 247 ; Milice, 287 ; bureau des examinateurs du service public pour l'année 1902, 489 ; demande de (int. Taylor) 556 ; Postes (int. Bell) 901 ; sommaire des relevés des compagnies d'assurance du Canada pour 1902, 1054 ; imprimerie et papeterie publiques, 1228 ; actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1902 (liste) 1632 ; fermes expérimentales, 2005 ; balances de dépôts dans les banques du Canada, et non réclamées, 3940 ; archives canadiennes pour l'année 1902, 5604 ; assurances du Dominion, rapport du surintendant pour l'année finissant en décembre 1902, 9613 ; commission géologique, pour 1902, 13649.
Recensement de 1901, coût (int. Taylor) 205, 207, 294, 490 ; (int. Clancy) 290 ; (int. Monk) 1651 ; (observ. et amend. Blain) débat, 13984 et suiv.; confessions religieuses, à Saint-Jean, N.-B. (int. Ganong) 3936 ; à Grand-Manan, N.-B. (int. Ganong) 3937 ; paroisse de Kars, King, N.-B. (mot. Fowler pour doc.) 3940 ; dans Carleton et Victoria (int. Hale) 4151 ; dans Sunbury et Queen (int. Wilmot) 4152 ; (sub.) 4753 ; Halton, Cardwell et Peel, annexes (int. Blain) 6647, 7106 ; (int. Calvert) 7309 ; (sub.) 7270 ; tableaux (int. Blain) 11688; mode de travail (int. Heyd) 14224.
Recettes et dépenses, en 1903 (int. Clancy) 12972.
Regina, prison, achat de terrain (sub.) 5310.
Repentigny, quai (sub.) 13746.
Représentation du peuple dans la Chambre des communes (bill n° 66) débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Sproule : Sir Wilfrid Laurier, 1244, 1254, 1324 ; M. R. L. Borden, 1244, 1304, 1331 ; M. Northrup, 1255; le ministre de la Justice, 1266, 1303, 1305 ; M. M. Barker, 1278 ; M. Lancaster, 1287 ; M. L. P. Demers, 1295 ; M. Haggart, 1297 ; M. Lefurgey, 1308 ; M. Sproule, 1322 et suiv.
Représentation dans la Chambre des communes, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard (int. Borden) 965 ; Ontario, correspondance entre législature et gouvt (mot. Sproule pour doc.) 2417 ; (int. Lefurgey) 5498.
Réserve indienne de Alexander, T. N.-O., ligne téléphonique de l'agence (sub.) 6118.
Retraite, acte des pensions de (mot. Fielding pour comité sur résolution) 206 ; (en comité sur résol.) 607.
Revenu et dépense de l'année (int. Clancy) 13646.
Revenu de l'Intérieur, ministère, appointements (sub.) 230 ; recettes minimes (sub.) 5590.
Richibouctou, édifice public (sub.) 419 ; quai du nord (sub.) 1212 ; 13505.
Rideau-Hall, égouttage (sub.) 663 ; divers (sub.) 1019 ; chauffage et éclairage (sub.) 1033 ; améliorations, entretien, y compris terrains, etc. (sub.) 5177.
Rimouski, jetée (sub.) 13746.
Rivers, M. Robert, gardien du phare de Miscou, mise à la retraite (int. Wilmot) 3762.
Rivières, en général (sub.) 13580.
Rivière Abraham, quai (sub.) 13409.
Rivière Assiniboine, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Batiscan, dragage (sub.) 2357.
Rivière Bow, pont à Canmore, T.N.-O., frais de protection par gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (sub.) 7139.
Rivière Châteauguay, dragage (sub.) 2357, 3320.
Rivière Colombie, en amont de Golden, coque neuve pour sonnette (sub.) 13575 ; creusage de chenal depuis rivière jusqu'à emplacement de l'entrepôt à Wilmer (sub.) 13576 ; nettoyage (sub.) 1502.
Rivière Détroit, lac Erié, etc., travaux par gouvernement des Etats-Unis (mot. Cowan pour doc.) 2877.
Rivière Fraser, améliorations (sub.) 13577.
Rivière Gatineau, estacades Gilmour, usage (sub.) 3080, protection près pont du C.P.R. (sub.) 13743.
Rivière Jésus, creusage (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13747.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 6020.
Rivière de Larry, brise-lames (sub.) 1136.
Rivière-du-Loup (Fraserville), quai (sub.) 2358 ; port, améliorations (usb.) 13754.
Rivière-du-Milieu, digue de renvoi (sub.) 13471.
Rivière Nicolet, pont de chemin de fer sur, à Nicolet (sub.) 14812 ; dragage (sub.) 2354.
Rivière du Nord, passes migratoires (mot. Ethier pour doc.) 2877 ; dragage du chenal (sub.) 6166.
Rivière-du-Nord, Sainte-Anne : quai, réparations (sub.) 13472.
Rivière-Ouelle, jetée (sub.) 13748.
Rivière Ottawa, travaux à Petawawa (sub.) 1474 ; 13523 ; examen des eaux supérieures, pour régler niveau (sub.) 13614.
Rivière à la Pluie, service postal (observ. Borden) 7101.
Rivière aux Puces, pilotis (sub.) 1474.
Rivières-aux-Renards, brise-lames, jetée (sub.) 2356.
Rivière Richelieu, crue des eaux (int. Monk) 10762.
Rivière-aux-Roseaux, réserve (int. LaRivière) 5502.
Rivière Rouge, navigation (int. Boyd) 1339.
Rivière Saguenay, quai (sub.) 2325 ; dragage (sub.) 13750.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 1216.
Rivière Saint-Jean et tributaires, quais dans eaux de marée, etc. (sub.) 1212 ; 6093.
Rivière Saint-Louis, améliorations (sub.) 13751.
Rivière Saint-Maurice, dragage (sub.) 2363 ; 6103 ; 13747 ; barrage aux Grandes Piles (sub.) 13771.
Rivière Saint-François, brise-glaces à Richmond (sub.) 2359.
Rivière Saint-François, comté d'Yamaska, pont de chemin de fer sur (sub.) 14812 ; 14814.
Rivière Sydenham, améliorations (sub.) 13522.
Rivière Touladie, améliorations (sub.) 2364.
Rivière Verte, embouchure, améliorations (sub.) 13748.
Rivière White-Mud, dragage (sub.) 1501.
Robertson, M. George, M.P.P., commissaire enquêteur concernant garde-bestiaux, nomination (int. Ganong) 685.
Robson, H. Michael, directeur de la poste d'Ayr, destitution (int. Clare) 1231.
Rosedale, quai (sub.) 13521.

Rossland, édifice public (sub.) 13399 ; dépôt d'armes (sub.) 13401.
Roy, M. George, inspecteur des peaux, nomination (int. Casgrain) 3758.
Routes publiques, subventions, requêtes rejetées, M. l'Orateur, 605 ; 670.
Royal-Canadien, régiment d'infanterie, int. Smith (Wentworth) 3937.
SABREVOIS, quai (sub.) 13764.
Sacré-Cœur, quai (sub.) 13757.
Sacs de poste, usage (observ. Marcil, Bonaventure) débat, 14512 ; (observ. Borden) débat, 14835 ; (int. Taylor) 14985 ; (observ. Mulock) débat, 15153 et suiv.
Saint-Alexis : baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 2367.
Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha ! quai (sub.) 13769.
Saint-André, Manitoba, écluses, entreprise (int. Puttee) 292 ; quai, réparations (sub.) 6093.
Sainte-Anne de la Pérade, bords de la rivière, travaux de protection (sub.) 13767.
Sainte-Anne de la Pocatière, jetée (sub.) 13768.
Sainte-Anne du Saguenay, quai (sub.) 13767.
Sainte-Anne de Sorel, brise-glaces (sub.) 13769.
Saint-André de Kamouraska, chaussée en terre, etc., réparations (sub.) 2368, 13734, 13772.
Saint-Boniface, service postal (int. LaRivière) 1927 ; bureau des mandats-poste (int. LaRivière) 5503.
Sainte-Catherine, salle d'exercices (sub.) 13373.
Saint-Denis et la Malbaie, service de vapeurs (int. Monk) 10763.
Sainte-Famille, jetée (sub.) 13768.
Saint-Fidèle, quai (sub.) 13773.
Saint-François, jetée, sud de l'Ile d'Orléans (sub.) 2368.
Saint-Gédéon (Iles), quai (sub.) 13770.
Saint-Godfroi de Nouvelle, brise-lames, quai (sub.) 13769.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 447 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13334.
Saint-Irénée, caisson de tête et réparations (sub.) 2369.
Saint-Jacques, division, vacance (int. Monk) 416 ; nouveau bref d'élection (M. Monk) avis de mot., 725 ; (mot.) 964 ; nouveau bref d'élection (M. l'Orateur) 1052 ; (observ. Monk), débat, 7210 ; int. Borden) 13575 ; (int. Monk) 13652.
Saint-Jean, N.-B., dépôt d'immigrants (sub.) 420 ; établissement de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc. (sub.) 422, 497 ; louage du grand quai (int. Fowler) 12085; édifice pour les immigrants (sub.) 13305 ; quarantaine, service d'eau (sub.) 13307 ; salle d'exercices militaires (sub.) 13308 ; abandon du port par certains navires de la ligne Allan (int. Fowler) 14225.
Saint-Jean d'Iberville, manège militaire (int. Morin) 8868 ; (int. Bell) 12749 ; édifice public (sub.) 13325 ; entrepôt de vérification (sub.) 13335.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai (sub.) 13774.
Saint-Jérôme (lac Saint-Jean) quai (sub.) 2369, 6108.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 3504.
Saint-Laurent, chenal, dragage (sub.) 1476, 13523 ; fleuve, en bas, enlèvement de rochers (sub.) 2334 ; (sub.) 3329 ; chenal (sub.) 3419; fleuve, rive nord, lignes télégraphiques (sub.) 5178 ; îles, achat et améliorations (sub.) 14965.
Saint-Laurent (Ile d'Orléans( quai (sub.) 6105.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (sub.) 13346.
Sainte-Marie, comté de Perth, édifice public (sub.) 13376.
Saint-Michel de Bellechasse, quai (sub.) 13774.
Saint-Nicolas, jetée (sub.) 6104.
Saint-Patrice, fête civique (int. Hackett) 1927.
Saint-Siméon, quai (sub.) 13773.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, préfet, démission (int. Léonard) 290, 11100 ; administration de l'hôpital (int. Lemieux) 13954 ; enquête de 1898 (int. Grant) 14578.
Sa Majesté le roi Edouard VII, portrait dans la Chambre des communes (int. Hughes, Victoria) 13291.
Sanction royale, M. l'Orateur (communic.) 5498, 5614, 6565, 6598, 8892, 15161.
Sandy-Cove, brise-lames (sub.) 1182.
Sarnia, édifice public (sub.) 13385.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la (int. Roche) 2385 ; (int. Bennett) 2587 ; achat de terres (mot. Roche pour doc.) 4519 ; (mot. Lennox pour doc.) 7325.
Saskatchewan, élection de 1900, publication d'avis par l'Advocate, de Prince-Albert (sub.) 14561, 14955.
Sault Sainte-Marie, désordres (int. Hughes, Victoria) 12865 ; (observ. de M. R. L. Borden) 12973 ; observ. de l'hon. M. Borden, 13201 ; édifice public (sub.) 13373 ; port, améliorations (sub.) 13524.
Saumon (pêcheries de la Colombie Anglaise) protection (observ. Earle) débat, 10232 ; (int. Earle) 10367, 10505.
Saunders, Dr C. E., nomination (int. Talbot) 1737.
Sauvetages, stations et récompenses (sub.) 13827.
Savard, M. P. V., emploi (int. Blain) 7107.
Scotch-Hill, stations (int. Bell) 895.
Scrip, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Scott) 840.
Séances du matin (mot. Laurier) 8575.
Secrétariat d'Etat (sub.) 225 ; trois commis supplémentaires nommés permanents, appointements (sub.) 14548.
Selkirk, Man., quai (sub.) 1501.
Sénat, règle 49, revision (mot. Demers pour comité) 4599 ; mot. Demers modifiant rapp. du comité, 12469 ; appointements et dépenses casuelles (sub.) 5446.
Sénateurs, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (int. Boyd) 1338.
Sept-Iles, quai (sub.) 13758.
Service civil : employés et sociétés de garantie (int. Clarke) 3345 ; amendement à la loi (voir bill (n° 245) 9339 ; liste (int. Léonard) 9944 ; acte, modification (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 10674 ; 12086 ; en comité, 12583 ; 12752.
Service côtier, explorations (sub.) 14044.
Service météorologique (sub.) 4270 ; (int. Clark) 6646.
Service océanique, observ Hughes, Victoria, débat, 7811 et suiv.
Service postal : du Canada, par New-York (int. Bell) 10980 ; paroisses voisines de Montréal (int. Léonard) 12751.
Shegawake, port améliorations (sub.) 13757.
Sherbrooke, salle d'exercices (sub.) 13345.
Sherwood, M. B. W., promotion (sub.) 14549.
Short-Beach, brise-lames (sub.) 1182.
Sinistres maritimes, acte de 1901, amendement (en comité sur projet de résolution) 13059.
Situation financière, revue (observations Bell) débat, 14902 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal, et travaux de protection (sub.) 13482.
Slater Shoe Company, main-d'œuvre étrangère (observ. Monk) 14970.
Smith, M. F. H., appointements (sub.) 14288.
Son Excellence le Gouverneur général, discours prononcé au banquet des chambres de commerce de l'empire, à Montréal (int. Bourassa) 10364.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 2369 ; 3495 ; 6120 ; 13104 ; corespondance (mot. Pope pour doc.) 2381.

Soumissions, mode employé par le gouvernement pour les demander, cablogramme publié par le Free Press, d'Ottawa (observ. Clarke) 8651.
Souris, Pointe de Knight, pour renforcer brise-lames (sub.) 1196.
Southampton, port (sub.) 1477.
Springhill, N.-E., arsenaux, gardiens (int. Bell) 1925 ; accident (observ. Logan) 13529 ; édifices publics, réparations (sub.) 14540.
Stairs, M. John F., commerce général de banque, pétition pour bill d'intérêt particulier (mot. Russell) 5129.
Statistique criminelle (sub.) 4587 ; générale (sub.) 4587.
Statuts, bill modifiant loi concernant publication des (int. Casgrain) 496 ; commission de refonte des (int. Sproule) 1058 ; refonte (sub.) 14945.
Steamer "Alaska", achat (int. Bennett) 6842.
Steamer "Bayfield", vente (int. Thomson, Grey) 5777.
Steamers de l'Etat, commandants (int. Bell) 454 ; somme supplémentaire (sub.) 5205.
Steamer "Eureka" prêté ou loué à un inventeur (int. Grant) 14579 ; (observ. Tarte) 14991.
Steamer "Grecian", capitaine Harrison, accident (int. Russell) 10504.
Steamer "Lansdowne", réparations (sub.) 13799.
Steamer "Lord Strathcona", services (sub.) 6205 ; 13982.
Steamer "Minto", usage (int. Bell) 3762.
Steamer "Monterey", naufrage (observ. Préfontaine) 7015.
Steamer "Quadra", mess des officiers (int. Taylor) 10081.
Steamer "Saint-Laurent", appareils de sauvetage (sub.) 6205.
Steamer "Scotia", sauvetage, réclamation (observ. Osler) 7366, 7424 ; (sub.) 14398.
Steamer "Stanley", dépêche concernant dégagement, 6 ; réparations (sub.) 13799.
Stevenson, M. R. A., commis de 2e classe à Winnipeg, appointements (sub.) 14289.
Steamers, achat de deux, pour remplacer l' "Acadia" et le "Petrel" (sub.) 13943.
Steamers, service (sub.) : entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7964 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7964, 13958 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 7964 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7968 ; entre Saint-Jean et Digby, 7973 ; entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et l'Amérique du Sud, 7973 ; entre Victoria et San Francisco, 7974 ; entre le continent et les Iles de la Madeleine, 7974, 13960 ; entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, 7975 ; entre Grand-Manan et le continent, 7975 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec relâche à Yarmouth et autres ports, 7975 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7977 ; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7979 ; entre le Canada et l'Afrique du sud, 7980 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7989 ; entre Saint-Stephen, N.-B., Sainte-Croix, River Points, Deer Island, Campobello et les îles de l'intérieur, Passamaquoddy et l'Etete ou la Baie Noire, 7992, 13980 ; entre la France et le Canada (mot. Cartwright pour comité sur résolution) 10675 ; en comité, 11070, 11684 ; 1ère l., 2e l. et adop., 11685 ; entre l'Angleterre et le Canada (sub.) 13957 ; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 13961 ; entre Sydney, la baie Saint-Laurent et les ports intermédiaires, 13961 ; entre le Canada et l'Australie, 13962 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 13979 ; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 13979 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 13981.
Steamers, service—*Suite.*
Strathcona, cavalerie, construction d'une caserne (sub.) 13398.
Stratford, dépôt d'armes (sub.) 13393.
Sturgeon-Falls, quai (sub.) 1481.
Subsides: (résol. rapportées, lues une 2e fois et adoptées) 5418 ; subsides provisoires, entente avec chef de l'opposition (observ. Fielding) 6198 ; (mot. Fielding) 6206 ; (mot. Fielding pour comité) 6377 ; dernière épreuve (observ. Borden) 15061 ; (mot. Fielding) 15069.
Subvention fédérale aux provinces, augmentation (mot. Lemieux pour doc.) 709 ; (int.) 5959.
Substances alimentaires, falsification, analyse (sub.) 5574.
Sucre, brut et raffiné, importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 3348 ; (int. Henderson) 14579.
Surveillants des travaux, appointements (sub.) 988.
Summerside, I. P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 3346 ; (sub.) 13494.
Summerville, quai (sub.) 13482.
Sussex, N.-B., manœuvre militaires (int. Fowler) 3348 ; salle d'armes (int. Fowler) 8573.
Swinehammer, M. George, démission (int. Borden) 2392.
Sydney, édifice public, agrandissement (sub.) 13300 ; quarantaine quai( sub.) 13482.
Sydney-Mines, édifice public (sub.) 13293.
Sydney-Nord, N.-E., port (en comité sur projet de résol.) 12556 ; (mot. Préfontaine pour retirer projet de résol.) 12745 ; acte concernant port (ch. 30. stat. 1879) amendement (en comité sur projet de résol.) 13058 ; édifice public (sub.) 13300.

TABAC ; importé, droits (int. Clancy) 455 ; canadien, vente, rapp. de M. Dugas (int. Monk) 1063 ; monopole (int. Monk) 1338 ; droits (int. Henderson) 2174 ; canadien et étranger, timbres (sub.) 5559 ; droits, article du Globe (observ. Henderson) 5894 ; commission, frais (sub.) 8507 ; droits (int. Henderson) 12471 ; 12750.
Tarif, enquête (int. Monk) 875 ; revision (mot. Tarte pour doc.) 3109.
Tarif de faveur : allemand (mot. Kemp pour doc.) 1366 ; correspondance (observ. Sproule) 1512 ; anglais (int. Scott) 5505 ; japonais (int. Clarke) 9475.
Taschereau, M. E. R. A., appointements (sub.) 14550.
Taylor, M. George L., magistrat de police, voyage de Bothwell à Ottawa et à White-Horse (sub.) 3532.
Téléphone, compagnies de, loi générale (int. Maclean) 295 ; 416.
Téléphone, ligne de Chatham à Tracadie, N.-B. (sub.) 13598 ; ligne d'Edmonton à la réserve indienne d'Edmonton (sub.) 13608 ; ligne de Kamloops-Nicola (sub.) 13611 ; ligne de l'île de Vancouver à Salt-Spring Island (sub.) 13611 ; service des signaux entre Port-Atkinson, C.A., et cité de Vancouver (sub.) 13921 et suiv.
Télégraphe, ligne de l'Ile de Cerf à Eastport, Maine (sub.) 13598 ; entre la baie au Renards et la rivière Bescie, Ile d'Anticosti (sub.) 13599 ; entre la baie de Chaleau et Belle-Isle (sans fil Marconi) (sub.) 13598 ; de Murray-Bay à la baie Sainte-Catherine (deuxième fil) (sub.) 13600 ; ligne de l'Ile d'Orléans, prolongement jusqu'à Sainte-Famille (sub.) 13604 ; ligne de Sainte-Anne du Saguenay jusqu'à la Descente des Femmes (sub.) 13605 ; ligne de Bersimis à Godbout (sub.) 13606 ; ligne de Saint-Charles, embranchement de

Télégraphe—*Suite.*
Sainte-Anne au lac Clair (sub. 13606 ; ligne de Sainte-Agnès (Charlevoix) 13608 ; ligne d'Edmonton à Athabasca-Landing (sub.) 13608 ; ligne auxiliaire de Victoria Alta à Saint-André (sub.) 13609 ; ligne de la Montagne des Bois à Willow-Bunch, prolongement (sub.) 13609 ; lignes de la Colombie Anglaise, frais d'exploitation (sub.) 13644 ; postes de télégraphe sans fil, établissement (sub.) 13923 ; réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Tenecape, brise-lames (sub.) 13483.
Terrebonne, bureau de poste, construction (mot. Desjardins pour doc.) 293 ; (sub.) 13324.
Terres scolaires, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, ventes (mot. Roche pour doc.) 724 ; intérêt sur versements en retard (int. McCreary) 6376.
Terres fédérales, ventes (int. Hughes) 687; (int. Roche) 837 ; 1926 ; (sub.) 6976 ; agents (sub.) 6976 ; arpentages, somme supplémentaires (sub.) 7153 ; motion pour bill modifiant loi relative aux terres fédérales (Hon. M. Sifton) retirée, 13721 ; service extérieur, appointements (sub.) 14057 ; 14253 ; Yukon, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076 ; protection des terres boisées, et arboriculture (sub.) 14565.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice (sub.) 983 ; autonomie (int. Boyd) 1337 ; ponts (sub.) 2796 ; autonomie, organisation en provinces (mot. Borden pour doc.) 2877 ; 5261 ; 5600 ; lignes télégraphiques (sub.) 3096 ; dépenses diverses (sub.) 3520 ; naturalisation, dernière période décennale (mot. Borden pour doc.) 3941 ; 5261 ; 5600 ; terres fédérales (int. Richardson) 5005 ; autonomie, organisation en provinces (rapport déposé par le premier ministre en rép. à mot. Borden pour doc.) 5701 ; (mot. Borden pour impression des doc. déposés) 5773 ; terres boisées, protection (sub.) 6985 ; arboriculture (sub.) 6985 ; cartes (sub.) 7011 ; gouvernement (sub.) 7100 ; 7160 ; autonomie (mot. Borden pour doc.) 7103 ; (rép. du ministre de l'Intérieur à mot. Borden pour doc.) 7516 ; aide financière au gouvernement (en comité sur projet de résol.) 12558 ; ponts sur rivières Pelly et Old Man, pour rembourser le gouvernement (sub.) 13643 ; autonomie (observ. Borden) débat, 14144 et suiv. ; frais de justice (sub.) 14551 ; juge additionnel à la cour Suprême, traitement (sub.) 14551.
Thessalon, brise-lames (sub.) 13526.
Thetford Mines, édifice public (sub.) 449.
Thornbury, port (sub.) 1482.
Tignish, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 1196.
Tir, exercices annuels (sub.) 3732.
Tiverton, brise-lames (sub.) 1183.
Tonnage, droits, abolition (int. Sproule) 896.
Toronto, exposition (observ. Clarke) 547 ; douane, réparations (sub.) 664 ; édifices publics (sub.) 666 ; 980 ; hôtel des postes( sub.) 981 ; 6039 ; 6120 ; port (sub.) 1482 ; conseil du Travail (int. Clarke) 1922 ; travaux publics, employés (int. Clarke) 5779 ; bureau du sous-receveur général (sub.) 6039 ; salle d'exercices, aménagements (sub.) 13353 ; remises pour voitures, etc., du corps du génie (sub.) 13353 ; hôtel des postes, nouvel étage, meubles, etc. (sub.) 13362 ; succursale de l'hôtel des postes, construction (sub.) 13379 ; salle d'exercices et salle d'armes, pavage de la rue Armory et troittoir, rue de l'Université (sub.) 13382 ; magasin (sub.) 13382 ; édifice public, agrandissement (sub.) 13385 ; port, améliorations (sub.) 13526 ; jetée de l'est,
Toronto, corporation—*Suite.*
prolongement, paiement à M.. Magann et Phin, entrepreneurs (sub.) 13527 ; Association de l'Exposition industrielle (sub.) 13781.
Toronto, Ile de, dommages (int. Clarke) 5780.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 666.
Townships de Mara, Rama et Morrison, submersion des terres (mot. Grant pour doc.) 2860.
Tracadie, lazaret (sub.) 13304.
Traduction française des rapports publics (observ. Monk) 490 ; des bills (int. Maclean) 493 ; (int. Monk) 493 ; (observ. Borden) 494; observ. Casgrain) 494 ; (int. Cochrane) 496 ; des documents de la Chambre (observ. Casgrain) 557.
Trafic, encombrement sur chemins de fer (observ. Scott) débat : M. Scott, 2504, 2545 ; M. Tarte, 2526 ; M. Davis, 2537 ; M. Boyd, 2548 ; M. Puttee, 2551 ; M. Smith (Wentworth) 2553; M. Monk, 2556 ; M. Douglass, 2562 ; M. Pope, 2568 ; le ministre des Travaux publics, 2574 ; M. Ingram, 2576 ; M. Sproule, 2581.
Traité Bond-Hay (mot. Kemp pour doc.) 1366.
Traité Clayton-Bulwer (mot. Bourassa pour doc.) 111, 7518.
Transports : commission (int. Monk) 875 ; (int. Borden) 1235, 7518 ; (mot. Tarte pour doc.) 1366 ; (int. Borden) 3240 ; (observ. Borden) débat, 3556 et suiv.; (int. Borden) 4273, 4895, 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; politique du gouvernement (int. Haggart) 6613 ; (int. Sproule) 6637 ; (int. Borden) 7424 ; commission (int. Barker) 8572 ; (int. Borden) 9722, 10081 ; (rép de sir Wilfrid Laurier à int. Borden) 9846 ; rép. de l'honorable M. Fielding, idem, 10081 ; (int. Clarke) 13292 ; commission, dépenses s'y rattachant (sub.) 13638.
Travail, ministère, traitements (sub.) 7367 ; gazette, correspondants (int. Lennox) 7421 ; fête, ajournement (int. Monk) 10979 ; (mot. Laurier) 11009.
Travaux astronomiques (sub.) 7002.
Travaux construits sur cours d'eaux navigables, acte, amendement (en comité sur projet de résolution) 13036 ; voir bill (n° 260) 13038, et liste des bills.
Travaux publics, dépenses à compte du capital (int. Davis) 1233 ; (mot. Grant pour doc.) 1240 ; entreprises adjugées (int. Thompson) 9340.
Travaux publics : ministère, appointements (sub.) 338 ; fonctionnaires (int. Léonard) 1086; conditions hygiéniques (int. Monk) 1926 ; loi sanitaire (sub.) 4598 ; dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 6019.
Travaux publics (sub.) portefeuille de l'hon. M. Préfontaine (débat) : M. Monk, 3029-71 ; sir Wilfrid Laurier, 3035 ; l'hon. M. Préfontaine, 3041 ; l'hon. Tarte, 3048-68 ; M. Lemieux, 3052 ; M. Casgrain, 3056, 3059.
Trenton, rivière Trent, dragage (sub.) 1483.
Trois-Rivières, port, jetée additionnelle en eau profonde (sub.) 2375 ; douane, nouvel appareil de chauffage (sub.) 13336, mur de soulèvement (sub.) 13346.
Trottier, M. Louis, emploi (int. Morin) 8735.
Troupes régulières, solde (int. Gilmour) 13648.
Tuberculose, association canadienne pour prévention de la (sub.) 13798.
Tucker, M. W., promotion (sub.) 14549.
Tyerman, M. P. D., paiement à (int. Taylor) 290.

VACANCES, 2, 1051.
Vacances de Pâques (mot. Laurier) 1147.
Vaisseaux de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4190.
Valleyfield, bureau de poste (int. Monk) 100 ; (observ. Monk) débat, 7311 ; édifices publics (sub.) 451 ; grève (int. Morin) 2857 ; dragage

Valleyfield, bureau de poste—*Suite.*
(sub.) 6104 ; bureau de poste, soumissions (int. Taylor) 11454 ; grève, paiements à la milice (int. Clarke) 13647 ; dragage (sub.) 2377.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 7010; édifice public (sub.) 13400 ; (observ. LaRivière) 14049.
Vankleek-Hill, service postal, plainte (observ. Borden) 15066.
Veniot, M. P. J., douanes, Bathurst, absence (int. Wilmot) 3760.
Venning, M. R. M., appointements (sub.) 13947.
Viande de bœuf de provenance canadienne, fournie à l'armée anglaise (observ. Hughes) 493.
Victoria, port, dragage (sub.) 13527 ; 13578 ; Sa Majesté la Reine, monument commémoratif, contribution du Canada (sub.) 14958.
Victoria-Beach, quai (sub.) 13483.
Ville-Marie, lac Témiscamingue ,quai (sub.) 14541.
Vingt-quatrième (24e) régiment (int. Hughes) 9340.
Visiteurs au Canada (observ. Smith-Wentworth) 7713.
Voie et moyens (mot. Fielding pour comité) 90 ; 15058.

WAGONS officiels, frais de traction (int. Clarke) 9945.
Wallace, port de, améliorations (sub.) 13486.
Washabuck Centre, quai (sub.) 1183.
Washago, réparations aux travaux faits pour conserver en quantité suffisante l'eau des lacs Simcoe et Couchiching (sub.) 13524.
Watson, M. John, directeur de la poste de Nesbitt, Man. (int. Roche, Marquette) 1232.
Wedge-Point, brise-lames (sub.) 13487.
Wendover, quai (sub.) 1484.
Wentworth, quai (sub.) 13486.
West-Bay, quai (sub.) 13487.
West Lorne, accident de chemin de fer (int. Clarke) 3343 ; 4895 ; 5261 ; 6375 ; (mot. LaRivière pour doc.) 5422.
White, M. Albert J., emploi (int. Fowler) 4837.
White, M. C. W., appointements (sub.) 13947.
White's-Cove, brise-lames (sub.) 13487.
Whitney-Pier, N.-E., directeur de la poste (int. Borden) 684.
Wiallard, M. Paul (int. Monk) 11455.
Wiarton, quai (sub.) 13528.
William's-Head, quarantaine, quai (sub.) 13577.
Windsor, jonction, enquête sur accident (int. Clarke) 3416 ; (mot. Clarke pour doc.) 3520 ; 3620 ; 3845.
Windsor, Ont., édifice public, réparations (sub.) 13380.
Windsor, N.-E., nouvelle gare (sub.) 14387 ; port, barrages et creusage (sub.) 14541.
Wingham, édifice public (sub.) 13387.
Winnipeg : Bureau d'immigration, hôpital d'isolation (sub.) 6041 ; entrepôt du roi (int. LaRivière) 6478 ; pavage de la rue vis-à-vis casernes (sub.) 7163 ; magasin militaire de district (sub.) 13394 ; nouveau dépôt d'immigrants et station postale (sub.) 13394 ; bureau de poste, agrandissement (sub.) 13395 ; logement des sous-officiers y compris salle de garde (sub.) 13395 ; magasin militaire (sub.) 13395.
Wolfville, quai, réparations (sub.) 13487.
Woodstock, N.-B., salle d'exercices militaires, emplacement et construction (mot. Hale pour doc.) 3348 ; 723 ; bureau de poste (int. Hale) 689 ; (mot. Borden pour doc.) 4722 ; 4753 ; 5929 ; arrsenal et parc d'artillerie (sub.) 13305 ; améliorations aux édifices publics (sub.) 13306 ; édifice public (sub.) 13375 dépôt d'armes (sub.) 13393.
Wright, M. A. W., organisateur du parti conservat. à Toronto, paiements (int. Scott) 8352.

YAMASKA, écluse, dragage (sub.) 13778.
Yarmouth, port, réparations (sub.) 13488.
Yoho, parc, chemins, routes cavalières, etc., construction (sub.) 7001.
Yorkton, palais de justice et prison (sub.) 985.
YUKON :
Concessions Treadgold : (mot. Bell pour doc.) 293 ; (int. Borden) 1052 ; (int.) Bell, 1231, 5423 ; (débat) : M. Casgrain, 2896 ; le dir. général des Postes, 2926 ; M. Pringle, 2942 ; le ministre des Ch. de fer et Canaux, 2965 ; M. Porter, 2975; sir Wilfrid Laurier, 2982; M. M. Borden, 2990 ; le ministre de la Justice, 3000 ; M. Barker, 3008 ; M. Osler, 3015 ; dépêche de Dawson (int. R. L. Borden) 3413. Commission d'enquête (int. R. L. Borden) (int. Borden) 4272-; (observations Casgrain) débat : M. Casgrain, 4003 ; sir Wilfrid Laurier, 4008 ; M. R. L. Borden, 4010 ; M. Monk, 4014 ; M. Blair, 4016 ; M. Northrup, 4017 ; (int. Borden) 4272 ; observations Casgrain) nouveau débat : M. Casgrain, 4645 ; le dir. gén. des Postes, 4658 ; M. Monk, 4664, 4702 ; M. R. L. Borden, 4667 ; le ministre des Ch. de fer et Can., 4671 ; M. Tarte, 4680 ; M. Northrup, 4682 ; le min. de la Justice, 4691 ; sir Wilfrid Laurier, 4699 ; M. Davis, 4703 ; instructions au commissaire de l'or (int. Borden) 4752, 8321 ; commission (int. Borden) 5009 ; (explic. Laurier) 5312 ; taxes de représentation (int. Bell) 6193 ; (int. Borden) 6638, 6850 ; commission, nomination du juge en chef Killam (int. Borden) 6850 ; (rép. du ministre de l'Int. à int. Borden) 7015 ; commission, choix des commissaires (int. Borden) 7518 ; dépêche concernant enquête (int. Borden) 10080, 10244 ; commission d'enquête (observ. Monk) 11331 ; rapport (int. Borden) 13402, 13530.
Paiements aux journaux (mot. pour doc.) 723.
Concessions minières, baux (mot. Ross, Yukon, pour doc.) 1365.
Lignes télégraphiques (sub.) 3097, 6021 ; (observ. Morrison) 7218.
Juges, frais de voyage (sub.) 3532.
Cour Territoriale (sub.) : shérif et greffier, appointements, 3533 ; sous-shérif et deux commis, 3534 ; deux sténographes, 3534 ; allocations de subsistance, 3534, 3537 ; livres de droit et transport d'iceux, papeterie, etc., 3631 ; dépenses diverses, y compris ministère public, sténographes et autres, enquêtes du coroner, etc., 3631.
Douanes, dépenses (sub.) 4113.
Sténographes, M. J. A. Valiquette (int. Bennett) 4152.
Sentiers (trails) chemins et ponts, frais de transport (sub.) 6021 ; dépenses du Conseil, remboursement (sub.) 7503.
Territoire, gouvernement (sub.) 7013 ; Conseil, remboursement de dépenses relativement à Eldorado Gusher (sub.) 7163, 7495.
Indiens, secours, soins médicaux, éducation (sub.) 7490.
Hôpital Sainte-Marie (sub.) 7511.
White-Horse, bureau de poste et aménagements (sub.) 13401.
Rivières Lewes et Yukon, améliorations (sub.) 13578.
Administration, frais (sub.) 13643.
Terres fédérales, approbation de règlements (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 14076.
Télégraphe, réseau du Yukon, exploitation (sub.) 14330.
Bibliothèque de droit (sub.) 14561.
Canadian Bank of Commerce, services (sub.) 14567.